

Publicato sulla gazzetta ufficiale della Repubblica di Croazia in data 21/3/2025

Link al documento ufficiale:

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025_03_52_685.html

Libera traduzione con Google:

MINISTERO DEL MARE, DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE

685

Ai sensi dell'articolo 24, paragrafi 1 e 2, dell'articolo 64a, paragrafo 4 e dell'articolo 75a, paragrafo 6 del Codice marittimo (Gazzetta Ufficiale, n. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 e 17/19), il Ministro del mare, dei trasporti e delle infrastrutture, previo consenso del Ministro degli affari esteri ed europei, emana

REGOLE

SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA NELLE ACQUE INTERNE E NEL MARE TERRITORIALE DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA E SULLE MODALITÀ E CONDIZIONI DI ESECUZIONE DELLA SUPERVISIONE E DELLA GESTIONE DEL TRAFFICO MARITTIMO

PARTE PRIMA

DISPOSIZIONI GENERALI

Oggetto del Regolamento

Articolo 1.

(1) La presente ordinanza prescrive le regole per evitare collisioni in mare, i segnali e le marcature, il sistema di segnalazione degli oggetti marittimi e le condizioni per la sicurezza della navigazione marittima che devono essere applicate dal capitano della nave, dai membri dell'equipaggio della nave, dal conducente di un'imbarcazione o di uno yacht e dai membri dell'equipaggio dell'imbarcazione o dello yacht e dal capitano di un idrovolante in acqua nelle acque marine interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, nonché le modalità e le condizioni per l'esecuzione della sorveglianza e della gestione del traffico marittimo.

(2) Quando espressamente previsto nelle disposizioni della presente Ordinanza, al comandante e ai membri dell'equipaggio delle navi marittime di nazionalità croata si applicano determinate disposizioni, indipendentemente dall'area di navigazione.

(3) Le disposizioni della presente Ordinanza relative ad un impianto marittimo devono essere applicate dal capitano della nave, dai membri dell'equipaggio della nave, dalla persona che conduce l'imbarcazione o lo yacht e dai membri dell'equipaggio dell'imbarcazione o dello yacht, nonché dal capitano di un idrovolante in acqua, salvo quanto diversamente prescritto dalle disposizioni della presente Ordinanza.

Conformità agli atti giuridici dell'Unione Europea

Articolo 2.

La presente ordinanza recepisce nell'ordinamento croato i seguenti atti dell'Unione europea:

1. Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio (GU L 208 del 5.8.2002)
2. Direttiva 2009/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva 2002/59/CE che istituisce un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (GU L 131 del 28.5.2009)
3. Direttiva 2011/15/UE della Commissione, del 23 febbraio 2011, recante modifica della direttiva 2002/59/CE che istituisce un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (GU L 49 del 24. 2. 2011).

Definizioni

Articolo 3.

Ai fini della presente Ordinanza, alcuni termini hanno i seguenti significati:

1. *Una nave in un ancoraggio portuale* è una nave ancorata in un'area regolamentata e segnalata destinata all'ancoraggio delle navi che è sotto la giurisdizione dell'ente di gestione del porto.
2. *La risoluzione IMO A.851(20)* è una risoluzione dell'Organizzazione marittima internazionale (di seguito: IMO), intitolata "Principi generali per i sistemi di segnalazione delle navi e i requisiti di segnalazione, comprese le linee guida per la segnalazione di incidenti che coinvolgono merci pericolose, sostanze nocive e/o inquinanti"
3. *Il trasporto aereo commerciale* è il trasporto via idrovolante effettuato da aeromobili complessi il cui atterraggio, decollo, ricezione e spedizione avvengono presso aeroporti acquatici, secondo norme speciali
4. *Il trasporto marittimo di linea* è una serie di viaggi frequenti di una nave tra due o più porti, in conformità con un programma di navigazione approvato ai sensi di norme speciali che disciplinano il trasporto marittimo di linea.
5. *L'area portuale* è l'area del porto determinata in conformità con le normative speciali
6. *L'autorità portuale* è l'autorità portuale competente o una sua succursale.
7. *Il Ministero* è il ministero responsabile degli affari marittimi.
8. *Il ministro* è il ministro del ministero responsabile degli affari marittimi.
9. *Gli inquinanti* sono sostanze specificate nel regolamento che disciplina la movimentazione, il carico, lo scarico e il trasporto di merci pericolose nel trasporto marittimo.

10. *Le merci pericolose* sono sostanze specificate nel regolamento che disciplina la movimentazione, il carico, lo scarico e il trasporto di merci pericolose nel trasporto marittimo.

11. *La navigazione con galleggiabilità idrodinamica* è la navigazione in cui la maggior parte della galleggiabilità è ottenuta mediante l'azione di forze idrodinamiche, cioè la navigazione in cui il volume immerso della nave è almeno la metà del volume immerso a riposo (ad esempio, in planata).

12. *L'area di atterraggio e decollo di idrovolanti* è un'area rettangolare definita di un aeroporto sull'acqua per la quale è stato rilasciato un certificato di aeroporto o un permesso di utilizzo dell'aeroporto, destinata all'atterraggio e al decollo di idrovolanti, in conformità a normative speciali.

13. *L'orario stimato di arrivo di una nave in porto* (di seguito: ETA) è l'orario stimato di arrivo di una nave presso una stazione pilota, un attracco o un ancoraggio, a seconda di quale si verifichi per primo.

14. *L'orario stimato di partenza di una nave dal porto* (di seguito: ETD) è l'orario stimato di partenza di una nave dall'attracco o dall'ancoraggio, a seconda di quale si verifichi per primo.

15. *La Convenzione SOLAS* è la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, con tutti i successivi emendamenti e supplementi (Gazzetta Ufficiale – Accordi Internazionali, n. 1/92, 13/99)

16. *L'ente che gestisce il porto* è l'autorità portuale, cioè il concessionario per i porti a destinazione speciale.

17. *La relazione nave/porto* è l'interazione che si verifica quando una nave è direttamente e immediatamente interessata da operazioni che comportano il movimento di persone e merci o la fornitura di servizi portuali su o da una nave.

18. *Il comandante* è una persona che viene imbarcata su una nave per svolgere le funzioni di comandante ed è registrata come comandante della nave nell'elenco dell'equipaggio.

PARTE SECONDA REGOLE PER EVITARE LE COLLISIONI

CAPITOLO I. DISPOSIZIONI GENERALI

Applicazione

Articolo 4.

(1) Le disposizioni della presente parte dell'Ordinanza si applicano nelle acque interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, salvo diversa disposizione delle disposizioni della presente Ordinanza e dei regolamenti speciali.

(2) Per le navi da guerra e le navi in convoglio, nonché per i pescherecci impegnati nella pesca di gruppo, il Ministero può, mediante decisione speciale, stabilire le condizioni per luci di posizione o di segnalazione, segnali o segnali acustici aggiuntivi, che devono essere tali, per quanto possibile, da non poter essere sostituiti da alcuna luce, segnale o segnale prescritto nella presente parte dell'Ordinanza.

Circostanze speciali

Articolo 5.

(1) Nessuna disposizione della presente parte del Regolamento esonera una nave marittima o il proprietario o comandante di una nave marittima o il suo equipaggio dalle conseguenze della mancata applicazione della presente parte del Regolamento o dell'adozione delle precauzioni richieste dall'esperienza ordinaria di un marittimo o dalle circostanze speciali del caso.

(2) In circostanze particolari, al fine di evitare un rischio imminente di collisione, in caso di possibilità limitate, una nave può derogare alle disposizioni della presente parte del Regolamento.

Definizioni generali

Articolo 6.

I seguenti termini ed espressioni utilizzati nella presente parte del Regolamento, salvo diversa definizione in un articolo specifico, hanno i seguenti significati:

1. *nave* significa qualsiasi tipo di imbarcazione, comprese le imbarcazioni non dislocanti, i WIG e gli idrovolanti, che è utilizzata o può essere utilizzata come mezzo di trasporto sull'acqua

2. *nave a propulsione meccanica* significa qualsiasi nave a propulsione meccanica

3. *nave con capacità di manovra limitata* significa una nave la cui capacità di manovra è limitata dalla natura del suo lavoro, come richiesto dalle disposizioni della presente parte del Regolamento, e che non può pertanto spostarsi dalla rotta di un'altra nave. Il termine "navi a manovrabilità limitata" include, ma non è limitato a:

a) una nave che posa, ispeziona o erige un segnale di navigazione, un cavo sottomarino o una conduttura

b) una nave che effettua lavori di dragaggio, rilievi idrografici o lavori subacquei

c) una nave che rifornisce o trasborda persone, rifornimenti o merci durante la navigazione

d) una nave occupata da un aeromobile in decollo o in atterraggio

e) una nave che effettua operazioni di sminamento

f) una nave impegnata in un rimorchio tale da impedire ad essa e al suo rimorchiatore di deviare dalla loro rotta

4. *Per nave non in grado di manovrare* si intende una nave che non può essere spostata dalla rotta di un'altra nave perché, a causa di circostanze particolari, non può essere manovrata in conformità alle disposizioni di questa parte del Regolamento.

5. *un'imbarcazione limitata dal suo pescaggio* significa un'imbarcazione a propulsione meccanica che, a causa del suo pescaggio, è significativamente limitata nella sua capacità di deviare dalla rotta che sta seguendo, in base alla profondità e alla larghezza disponibili del canale navigabile.

6. *imbarcazione impegnata nella pesca* significa qualsiasi imbarcazione impegnata nella pesca utilizzando reti, lenze, reti a strascico o altri attrezzi da pesca che limitano la capacità di manovra, ma non include un'imbarcazione impegnata nella pesca utilizzando reti a strascico o qualsiasi altro attrezzo da pesca che non limita la capacità di manovra.

7. *Le navi in linea di vista* sono navi che possono vedersi a vicenda tramite osservazione diretta.

8. *La lunghezza e la larghezza di una nave* indicano la sua lunghezza complessiva e la sua larghezza massima.

9. *idrovolante* significa qualsiasi aeromobile che può essere manovrato sull'acqua

10. *nave a vela* significa qualsiasi nave a propulsione a vela, a condizione che il motore di propulsione, se installato su di essa, non sia in uso

11. *a galla* significa che la nave non è ancorata o legata alla riva o arenata

12. *visibilità ridotta* significa qualsiasi circostanza in cui la visibilità è ridotta a causa di nebbia, foschia, nevicata o forti temporali, tempeste di sabbia e altre cause simili

13. *Wing-In-Ground (WIG)* : velivolo multimodale che, nella sua modalità operativa di base, vola in prossimità della superficie sfruttando l'effetto superficie.

CAPITOLO II.

REGOLE DI NAVIGAZIONE E DI GOVERNO

CAPITOLO I.

GOVERNO DELLE NAVI IN QUALSIASI CONDIZIONE DI VISIBILITÀ

Applicazione

Articolo 7.

Le regole del presente capitolo si applicano in qualsiasi condizione di visibilità.

Osservazione

Articolo 8

Ogni nave deve sempre mantenere un atteggiamento di vigilanza scrupolosa, guardando e ascoltando e utilizzando tutti i mezzi disponibili e appropriati alle circostanze e alle condizioni prevalenti, per valutare appieno la situazione ed evitare il rischio di collisione.

Velocità sicura

Articolo 9.

Ogni nave deve sempre procedere a una velocità di sicurezza tale da consentirle di intervenire in modo appropriato ed efficace per evitare una collisione e di fermarsi a una distanza ragionevole, tenendo conto, tra l'altro:

1. Per tutte le navi:

- a) condizioni di visibilità
- b) densità del traffico, comprese le concentrazioni di imbarcazioni da pesca o di qualsiasi altro tipo
- c) le caratteristiche di manovra della nave, tenendo conto della distanza di arresto e della capacità di virare la nave nelle circostanze prevalenti
- d) la presenza di luci di fondo di notte, come le luci della riva e la dispersione riflettente delle proprie luci
- e) lo stato del vento, del mare e delle correnti marine e la vicinanza dei pericoli per la navigazione
- f) il pescaggio della nave in relazione alla profondità disponibile delle acque.

2. Inoltre, per le navi dotate di radar in funzione:

- a) caratteristiche, efficienza e limiti del dispositivo radar
- b) eventuali limitazioni imposte dalla scala di portata del radar in uso
- c) l'effetto dello stato del mare, delle condizioni meteorologiche e di altre fonti di interferenza sulla rilevazione radar
- d) la possibilità che piccole imbarcazioni, ghiaccio e altri oggetti galleggianti non vengano rilevati dal radar alla distanza appropriata
- e) il numero, la posizione e il movimento delle navi rilevate dal radar
- f) una valutazione più precisa della visibilità, che può essere ottenuta utilizzando il radar per determinare la distanza dalle navi o da altri oggetti vicini.

Rischio di collisione

Articolo 10.

(1) Ogni nave deve utilizzare tutti i mezzi disponibili che corrispondono alle circostanze e alle condizioni prevalenti, per determinare se esiste un rischio di collisione. In caso di dubbio si darà per scontato che il rischio esista.

(2) Il dispositivo radar, se installato e in buone condizioni di funzionamento, deve essere utilizzato correttamente, anche nella zona di osservazione a lungo raggio, per ottenere un allarme tempestivo del rischio di collisione e per il tracciamento radar o un monitoraggio sistematico simile degli oggetti rilevati.

(3) Non si devono trarre conclusioni sulla base di dati scarsi, in particolare di dati radar insufficienti.

(4) Nel determinare l'esistenza di un rischio di collisione, si dovrebbero tenere in considerazione, tra le altre, le seguenti considerazioni:

a) si considera che vi sia rischio di collisione se la direzione della bussola della nave in avvicinamento non cambia significativamente

b) un tale pericolo può talvolta sussistere anche quando è evidente un importante cambiamento di direzione, in particolare quando si avvicina una grande nave o un rimorchiatore, oppure se la nave in avvicinamento si trova a una distanza molto ravvicinata.

Azione per evitare una collisione

Articolo 11

(1) Ogni azione intrapresa per evitare una collisione deve essere eseguita in conformità con le norme del presente capitolo del Regolamento e deve essere intrapresa con decisione, rapidità e con la consuetudine di un buon marinaio, se le circostanze del caso lo consentono.

(2) Qualsiasi cambiamento di rotta e/o di velocità adottato per evitare una collisione, se le circostanze del caso lo consentono, deve essere sufficientemente ampio da essere immediatamente osservabile da un'altra nave, che osservi visivamente o tramite radar. Si dovrebbero evitare piccoli cambiamenti consecutivi di rotta e/o velocità.

(3) Se vi è sufficiente spazio di manovra, un semplice cambio di rotta può essere un'azione molto efficace per evitare una posizione di prossimità pericolosa, a condizione che venga effettuato tempestivamente, sia significativo e non porti la nave in una posizione di prossimità pericolosa rispetto ad altre navi.

(4) Le azioni intraprese per evitare una collisione con un'altra nave devono consentire il sorpasso a distanza di sicurezza. Il successo di questa azione deve essere attentamente monitorato finché l'altra nave non avrà finalmente superato il suo limite e si sarà allontanata in sicurezza.

(5) Se necessario per evitare una collisione o per guadagnare tempo per valutare la situazione, la nave deve ridurre la velocità o arrestarsi completamente fermando o invertendo la direzione dei macchinari di propulsione.

(6) Una nave che è tenuta, ai sensi di qualsiasi disposizione della presente parte del regolamento, a non ostacolare il passaggio o il passaggio sicuro di un'altra nave deve, quando le circostanze lo richiedono, adottare tempestivamente misure per garantire sufficiente spazio marino per il passaggio sicuro dell'altra nave.

(7) Una nave che è tenuta a non ostacolare il passaggio o il passaggio sicuro di un'altra nave non è esonerata da tale obbligo se si avvicina a un'altra nave in modo tale che vi sia un rischio di collisione e, nell'adottare misure, si deve tenere pienamente conto delle azioni che possono essere necessarie ai sensi delle norme del presente capitolo del Regolamento.

(8) Una nave il cui passaggio non deve essere ostacolato resta pienamente obbligata a rispettare le norme del presente capitolo del Regolamento quando due navi si avvicinano l'una all'altra in modo tale che vi sia rischio di collisione.

Canali stretti

Articolo 12

(1) Una nave che naviga in un canale o in una via navigabile stretta deve, per quanto possibile e sicuro, mantenersi sul bordo esterno del canale o della via navigabile sul suo lato di dritta.

(2) Una nave di lunghezza inferiore a 20 metri o una nave a vela non devono ostacolare il passaggio di una nave che può navigare in sicurezza solo in un canale o in una via navigabile stretta.

(3) Una nave impegnata nella pesca non deve ostacolare il passaggio di qualsiasi altra nave che naviga in un canale o in una via navigabile stretta.

(4) Una nave non deve attraversare un canale o una via navigabile stretta se tale attraversamento ostacola il passaggio di una nave che può navigare in sicurezza solo all'interno di quel canale o di quella via navigabile. Se si sospetta l'intenzione di una nave di attraversare, può essere utilizzato il segnale sonoro prescritto dall'articolo 37, paragrafo 4, della presente parte del Regolamento.

(5) Quando il sorpasso in un canale o in una via navigabile stretta può essere effettuato solo se la nave sorpassata deve intervenire per consentire un passaggio sicuro, la nave che intende sorpassare deve indicare la propria intenzione emettendo il segnale appropriato prescritto dall'articolo 37, paragrafo 3, lettera a) della presente parte del regolamento.

(6) La nave raggiunta, se acconsente, deve utilizzare il segnale appropriato previsto dall'articolo 37, paragrafo 3, lettera b) della presente parte del regolamento e prendere le misure necessarie per consentire il passaggio in sicurezza. In caso di dubbio, la nave può utilizzare i segnali previsti dall'articolo 37, paragrafo 4, della presente parte del Regolamento.

(7) Il presente articolo non esenta la nave che sorpassa dall'obbligo previsto dall'articolo 16 della presente parte del regolamento.

(8) Una nave che si avvicina a una curva o a un'area di un canale o di una via navigabile stretta dove le altre navi non possono essere viste a causa della visuale oscurata da un ostacolo deve navigare con particolare vigilanza e cautela e deve emettere il segnale appropriato in conformità all'articolo 37, paragrafo 5, della presente parte del Regolamento.

(9) Ogni nave deve evitare di gettare l'ancora in un canale stretto, se le circostanze del caso lo consentono.

Schemi di traffico separati

Articolo 13.

(1) Una nave che utilizza uno schema di separazione del traffico adottato dall'IMO o stabilito in conformità con regolamenti speciali deve:

a) procedere lungo una via navigabile designata nella direzione generale di navigazione per quella via navigabile

b) per quanto possibile, evitare una linea o una zona di separazione del traffico

c) unirsi o uscire dal canale navigabile, in circostanze normali, alla fine del canale navigabile e, quando si unisce o si esce da entrambi i lati, deve farlo con un angolo il più piccolo possibile rispetto alla direzione generale del flusso della navigazione.

(2) Una nave deve, per quanto possibile, evitare di attraversare le vie di navigazione, ma se costretta a farlo, deve, per quanto possibile, attraversare ad angolo retto rispetto alla direzione generale del flusso del traffico.

(3) Una nave non deve utilizzare la zona di navigazione costiera quando può navigare in sicurezza nella via navigabile appropriata all'interno di uno schema di separazione del traffico adiacente. Tuttavia, le imbarcazioni di lunghezza inferiore a 20 metri, le imbarcazioni a vela e le imbarcazioni impegnate nella pesca possono utilizzare la zona di navigazione costiera.

(4) Nonostante le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, una nave può utilizzare la zona di navigazione costiera quando è in rotta verso o da un porto, un'installazione o una struttura vicino alla costa, una stazione pilota o qualsiasi altro luogo situato all'interno della zona di navigazione costiera o quando evita un pericolo imminente.

(5) Una nave, a meno che non intersechi, si unisca o lasci la via navigabile, non deve normalmente entrare nella zona di separazione o attraversare la linea di separazione, eccetto:

a) in casi di emergenza per evitare pericoli immediati

b) quando si pesca all'interno della zona di separazione.

(6) Un'imbarcazione che naviga in un'area prossima alla fine di uno schema di separazione del traffico deve farlo con particolare cautela.

(7) Una nave deve, se possibile, evitare di gettare l'ancora all'interno di uno schema di separazione del traffico o in aree prossime alle sue estremità.

- (8) Una nave che non utilizza uno schema di separazione del traffico deve evitarlo per quanto possibile.
- (9) Una nave impegnata nella pesca non deve ostacolare il passaggio di qualsiasi nave che segua il corso della via navigabile.
- (10) Una nave di lunghezza inferiore a 20 metri o una nave a vela non devono ostacolare il passaggio sicuro di una nave a propulsione meccanica che segue il corso della via navigabile.
- (11) Una nave con manovrabilità limitata, quando impegnata in lavori per mantenere la navigazione sicura in schemi di separazione del traffico, è esentata dall'obbligo di conformarsi al presente articolo durante l'esecuzione dei lavori.
- (12) Una nave con manovrabilità limitata, quando è impegnata in lavori di posa, riparazione o sollevamento di un cavo sottomarino all'interno di uno schema di separazione del traffico, è esentata dall'obbligo di conformarsi al presente articolo durante l'esecuzione dei lavori.
- (13) Le disposizioni del presente articolo non esonerano alcuna nave dagli obblighi derivanti da qualsiasi altro articolo della presente parte del regolamento.

CAPITOLO II.

CONTROLLO DELLE NAVI IN VISTA L'UNA DELL'ALTRA

Applicazione

Articolo 14.

Le norme del presente capitolo del Regolamento si applicano alle navi che si trovano in vista l'una dell'altra.

navi a vela

Articolo 15

(1) Quando due imbarcazioni a vela si avvicinano l'una all'altra in modo tale che vi sia pericolo di collisione, una di esse deve tenersi lontana dalla rotta dell'altra nel modo seguente:

- a) quando ciascuna nave ha vento da lati diversi, la nave che naviga con vento a sinistra deve tenersi fuori dalla rotta dell'altra nave
- b) se entrambe le imbarcazioni hanno vento dallo stesso lato, l'imbarcazione sopravvento dovrà tenersi fuori dalla rotta dell'imbarcazione sottovento.
- c) se una nave che naviga verso un porto vede una nave sottovento e non riesce a stabilire con certezza se la nave sta navigando verso babordo o verso tribordo, deve lasciarsi la rotta.

(2) Ai fini del presente articolo, il lato sopravvento è il lato opposto a quello su cui è issata la randa o, nel caso di una nave con fiocco, il lato opposto a quello su cui è issata la randa più grande.

Sorpasso

Articolo 16

(1) Nonostante qualsiasi disposizione dei capitoli I e II. Capitolo II. di questa parte delle regole, qualsiasi nave che ne raggiunga un'altra deve spostarsi dalla rotta della nave raggiunta.

(2) Una nave è considerata in sorpasso quando si avvicina a un'altra nave da una direzione maggiore di 22,5° dietro la prua verso la poppa di tale nave, cioè quando si trova in una posizione tale verso la nave che sta sorpassando che di notte può vedere solo il suo fanale di poppa e nessuno dei suoi fanali laterali.

(3) Se una nave ha dubbi sul fatto di aver sorpassato un'altra nave, deve considerarsi la nave che ha sorpassato e agire di conseguenza.

(4) Ogni successivo cambiamento di rotta tra due navi non deve far sì che la nave che sorpassa sia considerata come se attraversasse la rotta dell'altra, ai sensi della presente parte delle Regole, e non la esonera dall'obbligo di tenersi fuori dalla rotta della nave sorpassata finché non l'abbia finalmente superata e mantenuta libera.

Navi in direzione opposta

Articolo 17

(1) Quando due navi a propulsione meccanica si avvicinano l'una all'altra da rotte opposte o quasi opposte, in modo tale che vi sia rischio di collisione, ciascuna di esse deve modificare la rotta a dritta in modo da sorpassare l'altra sul lato sinistro.

(2) Tale posizione si considera esistente quando una nave vede l'altra dritta di fronte o quasi dritta di fronte, e di notte quando può vedere le luci di testa dell'albero dell'altra nave allineate o quasi allineate e/o entrambe le luci laterali, e di giorno quando vede l'aspetto corrispondente dell'altra nave.

(3) Se una nave ha il sospetto che esista una situazione del genere, si deve presumere che esista e si devono adottare misure di conseguenza.

Corsi di attraversamento

Articolo 18

Quando le rotte di due imbarcazioni a propulsione meccanica si incrociano in modo tale da creare il pericolo di collisione, l'imbarcazione che vede l'altra sul suo lato di dritta deve tenersi fuori rotta e, se possibile date le circostanze, deve evitare di navigare a prua dell'altra imbarcazione.

Procedura di una nave che dà la precedenza

Articolo 19

Ogni nave tenuta a lasciare libera la rotta a un'altra nave deve, per quanto possibile, manovrare prontamente e con decisione per lasciare completamente libera la rotta.

Procedura di una nave con diritto di precedenza

Articolo 20

(1) Quando, ai sensi della presente parte del regolamento, una delle due navi è tenuta a tenersi fuori rotta, l'altra nave deve mantenere invariata rotta e velocità.

(2) L'altra nave può tuttavia adottare misure per evitare una collisione mediante la propria manovra non appena le diventi evidente che la nave che deve tenersi fuori rotta non sta adottando la manovra appropriata in conformità con questa parte del Regolamento.

(3) Se una nave tenuta a mantenere la rotta e la velocità, per qualsiasi ragione, si trova così vicina che una collisione non può essere evitata manovrando unicamente la nave tenuta a tenersi fuori rotta, essa deve adottare la manovra che meglio contribuirà ad evitare una collisione.

(4) Una nave a propulsione meccanica che intraprende una manovra in posizione di attraversamento ai sensi del paragrafo 2 del presente articolo per evitare una collisione con un'altra nave a propulsione meccanica sul suo lato di sinistra non deve modificare la rotta verso sinistra, se ciò è possibile nel caso specifico.

(5) Il presente articolo non esonera una nave che cede la rotta dall'obbligo di tenersi fuori rotta.

Obblighi reciproci delle navi

Articolo 21

(1) Salvo quanto diversamente previsto dagli articoli 12, 13 e 16 della presente parte dell'ordinanza:

1. Quando una nave a propulsione meccanica è in navigazione, deve spostarsi dalla rotta:

- a) una nave che non può manovrare
- b) la nave ha una manovrabilità limitata
- c) un peschereccio
- d) una nave a vela.

2. Quando una nave a vela naviga, deve spostarsi dalla rotta:

- a) una nave che non può manovrare
- b) la nave ha una manovrabilità limitata
- c) una nave impegnata nella pesca.

3. Quando una nave impegnata nella pesca è in navigazione, deve, per quanto possibile, tenersi lontana dalla rotta:

a) una nave che non può manovrare

b) la nave ha una manovrabilità limitata.

(2) Ogni nave, eccetto una nave incapace di manovrare o una nave con capacità di manovra limitata, non deve impedire il passaggio sicuro di una nave con pescaggio limitato che esponga segnali in conformità alle disposizioni dell'articolo 31 di questa parte del regolamento, se possibile nel caso specifico.

(3) Una nave che è limitata dal suo pescaggio deve navigare con particolare cautela, prestando la massima attenzione alle sue condizioni particolari.

(4) Un idrovolante sull'acqua deve generalmente tenersi fuori dalla rotta di tutte le imbarcazioni e non deve ostacolarne la navigazione. Tuttavia, in circostanze in cui sussiste un rischio di collisione, egli deve agire in conformità alle disposizioni degli articoli del presente capitolo del Regolamento.

(5) Durante il decollo, l'atterraggio e il volo in prossimità della superficie, un WIG deve tenersi fuori dalla rotta di tutte le altre imbarcazioni e non deve ostacolarne la navigazione.

(6) Durante la navigazione sulla superficie del mare, una WIG deve comportarsi in conformità alle disposizioni degli articoli di questo capitolo del Regolamento come una nave a propulsione meccanica.

CAPITOLO III.

GESTIONE DELLA NAVE IN CONDIZIONI DI VISIBILITÀ RIDOTTA

Visibilità ridotta

Articolo 22

(1) Le disposizioni del presente articolo si applicano alle navi che non si vedono tra loro mentre navigano in un'area a visibilità ridotta o in prossimità di essa.

(2) Ogni nave deve navigare ad una velocità di sicurezza, adattata alle condizioni prevalenti e allo stato di visibilità ridotta. Un'imbarcazione a propulsione meccanica deve mantenere il suo motore di propulsione costantemente pronto per manovre immediate.

(3) Ogni nave deve tenere in debita considerazione le circostanze prevalenti e le condizioni di visibilità ridotta quando agisce in conformità alle disposizioni degli articoli del capitolo I del presente titolo del regolamento.

(4) Quando una nave rileva la presenza di un'altra nave solo tramite radar, deve determinare se si è verificata una posizione di pericolosa prossimità e/o se esiste un rischio di collisione. Se minacciato, deve effettuare una manovra evasiva tempestiva. Se tale manovra consiste in un cambio di rotta, essa deve, per quanto possibile, evitare:

a) cambiare rotta verso sinistra se un'altra nave si trova davanti alla prua della propria nave, salvo che la nave venga sorpassata

b) variazioni di rotta verso la nave sul lato di dritta o di poppa.

(5) Ogni nave che sente il segnale da nebbia di un'altra nave da una direzione che ritiene sia davanti alla linea, o che non può evitare la pericolosa prossimità di un'altra nave davanti a sé, deve ridurre la sua velocità al minimo al quale può ancora navigare sulla sua rotta, a meno che non venga stabilito che non vi è pericolo di collisione. Se necessario, deve fermarsi e in ogni caso navigare con la massima prudenza possibile, finché non sia passato il pericolo di collisione.

CAPITOLO III.

LUCI E INSEGNE

Applicazione

Articolo 23

(1) Le norme del presente capitolo del Regolamento devono essere applicate in tutte le condizioni meteorologiche.

(2) Le disposizioni degli articoli del presente capitolo del regolamento relative alle luci si applicano dal tramonto all'alba e durante tale periodo non devono essere accese altre luci, a meno che non possano essere confuse con le luci prescritte nella presente parte del regolamento, né abbiano un effetto dannoso sulla loro visibilità o sulle loro caratteristiche, o che non interferiscano con una corretta osservazione.

(3) Le luci prescritte dalla presente parte del Regolamento, se installate, devono essere accese anche dall'alba al tramonto in condizioni di visibilità ridotta e in tutti gli altri casi in cui ciò sia ritenuto necessario.

(4) Le disposizioni degli articoli del presente capitolo dell'Ordinanza relative alla segnaletica devono essere applicate durante il giorno.

(5) Le luci e i segnali specificati nella presente parte del Regolamento devono essere conformi alle disposizioni delle Norme tecniche per la certificazione statutaria delle strutture marittime.

Definizioni

Articolo 24.

Alcune espressioni contenute nel presente capitolo del Regolamento hanno i seguenti significati:

1. *Per luce di testa d'albero* si intende una luce bianca che illumina ininterrottamente un arco di orizzonte di 225°, posta sul piano dell'asse longitudinale della nave e fissata in modo tale che la luce possa essere vista dalla parte anteriore dell'asse longitudinale di 22,5° dietro la poppa su entrambi i lati della nave.

2. *fanali laterali* significa una luce verde sul lato di dritta e una luce rossa sul lato di sinistra, ciascuna delle quali è costantemente illuminata in un arco di orizzonte di 112,5° ed è fissata in modo che la luce sia visibile dalla prua fino a 22,5° a poppavia del quarto di fanale sul lato della nave interessata. Le imbarcazioni di lunghezza inferiore a 20 metri possono essere dotate di fanali laterali costituiti da un'unica lampada combinata, posta sul piano dell'asse longitudinale dell'imbarcazione.

3. *Per luce di poppa* si intende una luce bianca che illumina ininterrottamente un arco di orizzonte di 135°, posta il più vicino possibile alla poppa e fissata in modo che la luce possa essere vista a 67,5° su ciascun lato quando vista dalla direzione longitudinale di poppa.

4. *fanale di traino* significa una luce gialla con le stesse caratteristiche della "luce di poppa" specificata al paragrafo 3 del presente articolo

5. *luce a tutto tondo* significa una luce che splende continuamente in un arco dell'orizzonte di 360°

6. *luce lampeggiante* significa una luce che appare come un lampo a intervalli regolari, con una frequenza di 120 lampi o più al minuto.

Visibilità delle luci

Articolo 25

Le luci prescritte dalle disposizioni del presente articolo devono avere l'intensità luminosa specificata nelle Norme Tecniche per la Certificazione Statutaria delle Strutture Marittime, in modo che le gamme minime di visibilità siano:

1. sulle navi di lunghezza pari o superiore a 50 metri:

- luce di testa d'albero 6 miglia
- luce laterale 3 miglia
- luce di poppa 3 miglia
- luce di traino 3 miglia
- luce circolare bianca, rossa, verde o gialla 3 miglia

2. sulle navi di lunghezza pari o superiore a 12 metri ma inferiore a 50 metri:

- luce di testa d'albero 5 miglia

– luce di testa d'albero per le navi di lunghezza inferiore a 20 metri 3 miglia

– luce laterale 2 miglia

– luce di poppa 2 miglia

– luce di traino 2 miglia

– luce circolare bianca, rossa, verde o gialla 2 miglia

3. sulle navi di lunghezza inferiore a 12 metri:

– luce di testa d'albero 2 miglia

– luce laterale 1 miglio

– luce di poppa 2 miglia

– luce di traino 2 miglia

– luce circolare bianca, rossa, verde o gialla 2 miglia

4. su navi non rilevabili, parzialmente immerse o su oggetti trainati:

– luce circolare bianca 3 miglia.

Navi a propulsione meccanica durante la navigazione

Articolo 26

(1) Una nave a propulsione meccanica, quando è in navigazione, deve mostrare:

a) luce di testa d'albero nella parte anteriore della nave

b) una seconda luce di testa d'albero dietro e sopra la prima; Un'imbarcazione di lunghezza inferiore a 50 metri non è tenuta a esporre una seconda luce, ma può farlo.

c) luci laterali

d) luce di poppa.

(2) Quando naviga sopra la superficie dell'acqua, un hovercraft deve, oltre alle luci specificate nel paragrafo 1 del presente articolo, esibire una luce gialla lampeggiante visibile a tutto tondo.

(3) Solo durante il decollo, l'atterraggio e il volo vicino alla superficie, un WIG deve esporre una luce rossa lampeggiante ad alta intensità a tutto tondo, oltre alle luci specificate nel paragrafo 1 del presente articolo.

(4) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 12 metri può, in luogo dei fanali specificati nel paragrafo 1 del presente articolo, mostrare un fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte e fanali laterali.

(5) Una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 7 metri, la cui velocità massima non supera i 7 nodi, può, in luogo dei fanali specificati nel paragrafo 1 del presente articolo, mostrare un fanale bianco visibile per tutto l'orizzonte e, se possibile, deve mostrare anche i fanali laterali.

(6) Un fanale di testa d'albero o un fanale bianco visibile a tutto orizzonte su una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a 12 metri può essere installato fuori della linea longitudinale della nave se non può essere installato sulla linea longitudinale della nave, a condizione che i fanali laterali combinati in un'unica lampada siano installati sulla linea longitudinale della nave o il più vicino possibile alla linea longitudinale della nave su cui è installato il fanale di testa d'albero o il fanale bianco visibile a tutto orizzonte.

Traino e spinta

Articolo 27.

(1) Una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia, deve mostrare:

a) in luogo della luce prescritta nell'articolo 26, paragrafo 1, lettera a) o lettera b) della presente parte del Regolamento – due luci di testa d'albero in posizione verticale, una sopra l'altra; se la lunghezza del rimorchiatore, misurata dalla poppa del rimorchiatore al punto più a poppa del rimorchiatore, supera i 200 metri - tre di tali luci in linea verticale, una sopra l'altra

b) luci laterali

c) luce di poppa

d) fanale di traino, verticalmente sopra il fanale di poppa

e) se la lunghezza del rimorchiatore supera i 200 metri, un corpo di segnalazione a forma di doppio cono, in un punto in cui sia meglio visibile.

(2) Se lo spintore e la nave spinta sono saldamente collegati per formare un'unica unità composita, devono essere tenuti da una nave a propulsione meccanica e devono mostrare le luci prescritte nell'articolo 26 della presente parte del regolamento.

(3) Una nave a propulsione meccanica, quando spinge in avanti o rimorchia lateralmente, eccetto nel caso di una singola unità composta, deve mostrare:

a) in luogo della luce prescritta nell'articolo 26, paragrafo 1, lettera a) o lettera b) della presente parte del Regolamento – due luci di testa d'albero, una sopra l'altra in posizione verticale

b) luci laterali

c) luce di poppa.

(4) Una nave a propulsione meccanica, alla quale si applicano i paragrafi 1 e 3 del presente articolo, deve inoltre conformarsi all'articolo 26, paragrafo 1, lettera b) della presente parte dell'ordinanza.

(5) Un'imbarcazione o un oggetto rimorchiato, diverso da un'imbarcazione o da un oggetto di cui al paragrafo 7 del presente articolo, deve mostrare:

a) luci laterali

b) luce di poppa

c) se il rimorchio più lungo supera i 200 metri, un corpo di segnalazione a forma di doppio cono, nel punto in cui è meglio visibile.

(6) Se più imbarcazioni vengono rimorchiate o spinte in gruppo, esse devono essere illuminate come un'unica imbarcazione:

a) una nave spinta in avanti, che non fa parte di un'unità complessa, deve mostrare i fanali laterali all'estremità della parte anteriore

b) una nave rimorchiata lateralmente deve mostrare un fanale di poppa e, all'estremità della parte anteriore, i fanali laterali.

(7) Un'imbarcazione o un oggetto parzialmente sommerso e scarsamente visibile, o una combinazione di tali imbarcazioni o oggetti, rimorchiati, devono mostrare:

a) se è più stretto di 25 metri, una luce bianca a tutto tondo all'estremità anteriore o in prossimità di essa e una luce di questo tipo all'estremità posteriore o in prossimità di essa, eccetto che i dracons (cilindri di plastica per liquidi, cosiddetti "salsicce") non devono avere una luce all'estremità anteriore o in prossimità di essa

b) se larghi 25 metri o più, due luci bianche aggiuntive a tutto tondo, nei punti più larghi dei lati o in prossimità di essi

c) se è più lunga di 100 metri, luci bianche supplementari a 360° tra le luci prescritte ai punti a) e b) del presente comma, in modo che la distanza tra le luci non superi i 100 metri

d) un segnale a forma di doppio cono nella parte più arretrata dell'ultima imbarcazione o struttura del rimorchio o, se la lunghezza del rimorchio supera i 200 metri, un altro segnale

della stessa forma posizionato in un punto in cui sia meglio visibile e il più vicino possibile alla parte anteriore del rimorchio.

(8) Se per un motivo giustificato è impossibile per una nave o un oggetto rimorchiato esporre le luci o i segnali prescritti nei paragrafi 5 e 7 del presente articolo, deve essere fatto tutto il possibile per illuminare la nave o l'oggetto rimorchiato o almeno per indicare la presenza di tale nave o oggetto.

(9) Se per qualsiasi ragionevole motivo è impossibile per una nave non altrimenti impegnata nel rimorchio mostrare le luci prescritte nei paragrafi 1 e 3 del presente articolo, tale nave non è tenuta a mostrare le luci prescritte quando rimorchia un'altra nave in pericolo o in altre difficoltà. Si deve fare tutto il possibile per richiamare l'attenzione sulla natura del rapporto tra il rimorchiatore e la nave rimorchiata, come consentito dalle disposizioni dell'articolo 39 della presente parte del Regolamento – illuminazione speciale dei rimorchiatori.

Velieri e barche a remi durante la navigazione a vela

Articolo 28.

(1) Una nave a vela in navigazione deve mostrare:

a) luci laterali

b) luce di poppa.

(2) Su una nave a vela di lunghezza inferiore a 20 metri, le luci prescritte nel paragrafo 1 del presente articolo possono essere combinate in un unico fanale, che deve essere posizionato in cima all'albero o in prossimità di esso, dove la luce può essere meglio vista.

(3) Una nave a vela in navigazione può, oltre alle luci prescritte nel paragrafo 1 del presente articolo, mostrare in cima all'albero o in prossimità di esso, dove siano meglio visibili, due luci visibili a tutto oriente poste verticalmente una sopra l'altra, di cui quella superiore è rossa e quella inferiore è verde; queste luci non possono essere esposte insieme alla lampada combinata consentita dal paragrafo 2 del presente articolo.

(4) Una nave a vela di lunghezza inferiore a 7 metri deve, se possibile, mostrare le luci prescritte nei paragrafi 1 o 2 del presente articolo; in caso contrario, deve tenere pronta una torcia elettrica o una lampada accesa a luce bianca, che deve essere mostrata in tempo utile per evitare la collisione.

(5) Un'imbarcazione a remi può mostrare le luci per le imbarcazioni a vela prescritte nelle disposizioni del presente articolo, ma se non lo fa, deve tenere pronta una torcia elettrica o una lampada accesa a luce bianca, che deve mostrare in tempo utile per evitare collisioni.

(6) Una nave che naviga a vela e nello stesso tempo è spinta da una macchina deve esporre sulla parte anteriore, in un luogo dove sia meglio visibile, un'insegna a forma di cono con la sommità rivolta verso il basso.

barche da pesca

Articolo 29

(1) Le navi impegnate nella pesca, sia in mare che all'ancora, devono mostrare soltanto i fanali e i segnali prescritti dalle disposizioni del presente articolo.

(2) Un'imbarcazione impegnata nella pesca a strascico, ovvero che trascina in acqua una rete o altri dispositivi utilizzati come attrezzi da pesca, deve esporre:

a) due luci a tutto campo poste verticalmente una sopra l'altra, di cui quella superiore è verde e quella inferiore è bianca, oppure un segnale costituito da due coni posti verticalmente uno sopra l'altro in modo che le loro punte si incontrino

b) fanale di testa d'albero a poppavia e più in alto del fanale verde visibile a tutto orizzonte; Le imbarcazioni di lunghezza inferiore a 50 metri non sono tenute a esporre questa luce, ma possono farlo.

c) durante la navigazione, oltre alle luci prescritte nel presente comma, i fanali laterali e il fanale di poppa.

(3) Una nave impegnata in attività di pesca, diversa dalla pesca a strascico, deve esporre:

a) due luci a tutto campo poste verticalmente una sopra l'altra, di cui quella superiore rossa e quella inferiore bianca, oppure un segnale costituito da due coni posti verticalmente l'uno sopra l'altro in modo che le loro punte si incontrino

b) se il dispositivo caduto si estende orizzontalmente per più di 150 metri dalla nave, nella direzione del dispositivo, una luce bianca o un cono rivolto verso l'alto,

c) durante la navigazione, oltre alle luci prescritte nel presente comma, i fanali laterali e il fanale di poppa.

(4) I segnali aggiuntivi descritti negli articoli da 41 a 43 della presente parte del regolamento si applicano alle navi che pescano in prossimità di altre navi impegnate nella pesca.

(5) Quando una nave non è impegnata nella pesca, non deve mostrare i fanali e i segnali specificati nel presente articolo, ma quelli prescritti per una nave della sua lunghezza.

Imbarcazioni non in grado di manovrare o imbarcazioni con manovrabilità limitata

Articolo 30

(1) Una nave incapace di manovrare deve esporre:

a) due luci rosse a tutto tondo poste verticalmente una sopra l'altra dove sono meglio visibili

b) due palline o due simboli simili posti verticalmente uno sopra l'altro in un punto dove siano meglio visibili

c) durante la navigazione, oltre alle luci prescritte nel presente comma, i fanali laterali e il fanale di poppa.

(2) Una nave con manovrabilità limitata, diversa da una nave impegnata nello sminamento, deve mostrare:

a) tre luci a tutto tondo disposte verticalmente una sopra l'altra nel punto in cui siano meglio visibili; la parte superiore e inferiore di queste luci devono essere rosse e quella centrale deve essere bianca

b) tre segnali posti verticalmente l'uno sopra l'altro in un punto in cui siano meglio visibili; la parte superiore e inferiore di questi segni devono avere una forma sferica, e quello centrale deve avere una forma a doppio cono

c) durante la navigazione sull'acqua, oltre alle luci prescritte al punto a) del presente comma, una o più luci di testa d'albero, luci laterali e un fanale di poppa

d) quando ancorata, oltre alle luci e ai segnali prescritti ai punti a) e b) del presente paragrafo, la luce, le luci o il segnale prescritti nell'articolo 33 della presente parte del regolamento.

(3) Una nave a propulsione meccanica che rimorchia in modo tale che il rimorchio limiti seriamente la capacità della nave e del rimorchiatore di cambiare rotta deve, oltre alle luci o ai segnali prescritti nell'articolo 27, paragrafo 1, della presente parte del regolamento, mostrare anche le luci o i segnali prescritti nel paragrafo 2, lettere a) e b) del presente articolo.

(4) Una nave impegnata in lavori di dragaggio o subacquei, quando la possibilità di manovra è limitata, deve portare le luci e i segnali prescritti nel paragrafo 2, lettere a), b) e c) del presente articolo e, in caso di ostruzioni, deve inoltre mostrare:

a) due luci rosse a tutto tondo o due palline, poste verticalmente una sopra l'altra per indicare il lato su cui si trova l'ostacolo

b) due fanali verdi visibili a tutto orizzonte o due doppi coni, disposti verticalmente uno sopra l'altro per indicare il lato da cui può passare un'altra nave

c) quando la nave è all'ancora, le luci o i segnali prescritti nel presente paragrafo, invece delle luci o dei segnali prescritti nell'articolo 33 della presente parte del regolamento.

(5) Quando le dimensioni di una nave impegnata in operazioni di immersione rendono impossibile per la nave mostrare tutte le luci e i segnali prescritti nel paragrafo 4 del presente articolo, essa deve mostrare:

a) tre luci a tutto campo disposte verticalmente nel punto in cui siano meglio visibili; le luci superiore e inferiore devono essere rosse e la luce centrale deve essere bianca

b) bandiera "A" del Codice Internazionale dei Segnali su materiale rigido, alta almeno 1 metro; Il disegno deve essere tale che la bandiera sia visibile da tutti i lati dell'orizzonte.

(6) Una nave che effettua operazioni di sminamento deve, oltre alle luci prescritte per le navi a propulsione meccanica nell'articolo 26 della presente parte del Regolamento, o in aggiunta alle luci o ai segnali prescritti per le navi all'ancora nell'articolo 33 della presente parte del Regolamento, mostrare anche tre luci verdi visibili a tutto orizzonte o tre palloni. Una di

queste luci o sagome deve essere posizionata vicino alla cima dell'albero di trinchetto e una a ciascuna estremità della croce dell'albero di trinchetto. Queste luci o segnali avvertono che è pericoloso per le altre navi avvicinarsi a meno di 1000 metri da una nave impegnata nelle operazioni di bonifica delle mine.

(7) Le navi di lunghezza inferiore a 12 metri, ad eccezione delle navi impegnate in operazioni di immersione, non sono tenute ad esporre le luci e i segnali prescritti nel presente articolo.

(8) I segnali prescritti nel presente articolo non sono segnali per le navi in difficoltà che richiedono assistenza. Tali segnali sono prescritti nell'articolo 40 della presente parte del Regolamento.

Navi limitate dal loro pescaggio

Articolo 31

Una nave limitata dal suo pescaggio può, oltre alle luci prescritte nell'articolo 26 della presente parte del regolamento per le navi a propulsione meccanica, mostrare, nel punto in cui siano meglio visibili, tre luci rosse visibili a tutto orizzonte, disposte verticalmente una sopra l'altra oppure di forma cilindrica.

barche pilota

Articolo 32

(1) Una nave che svolge compiti di pilotaggio deve esporre:

a) in cima all'albero o vicino ad esso, due luci visibili a tutto tondo poste verticalmente una sopra l'altra, quella superiore bianca e quella inferiore rossa

b) in navigazione, inoltre, luci laterali e luce di poppa

c) quando sono all'ancora, oltre ai fanali prescritti al punto a) del presente paragrafo, il fanale, i fanali o i segnali prescritti nell'articolo 33 della presente parte del regolamento per le navi all'ancora.

(2) Quando una nave pilota non sta svolgendo compiti di pilotaggio, deve esporre le luci e i segnali prescritti per navi simili della sua lunghezza.

Navi ancorate e bloccate

Articolo 33.

(1) Una nave all'ancora deve esporre in un luogo dove possa essere meglio vista:

a) nella parte anteriore – una luce circolare bianca o una sfera

b) a poppa o in prossimità della poppa e più in basso della luce prescritta al punto a) del presente paragrafo – una luce bianca visibile a tutto orizzonte.

(2) Una nave di lunghezza inferiore a 50 metri può, in luogo dei fanali prescritti nel paragrafo 1 del presente articolo, mostrare un fanale bianco visibile a tutto orizzonte, sistemato nel luogo dove può essere meglio visto.

(3) Una nave all'ancora può, e se è lunga 100 metri o più, deve anche utilizzare luci di lavoro o altre luci disponibili per illuminare i suoi ponti.

(4) Una nave incagliata deve mostrare le luci prescritte nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo e, inoltre, nel luogo in cui possono essere meglio viste:

a) due luci rosse a tutto tondo poste verticalmente una sopra l'altra

b) tre palline poste verticalmente una sopra l'altra.

(5) Una nave di lunghezza inferiore a 7 metri quando è ancorata, tranne che in un canale stretto, in un passaggio o in un ancoraggio vicino a esso o in prossimità di un luogo in cui normalmente navigano altre navi, non è tenuta a mostrare le luci o il segnale prescritti nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

(6) Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri, quando è incagliata, non è tenuta a mostrare le luci o i segnali prescritti nel paragrafo 4, lettere a) e b) del presente articolo.

Idrovolante

Articolo 34.

Se è impossibile per un idrovolante o un WIG esporre luci e segnali le cui caratteristiche e posizione sono prescritte dalle disposizioni degli articoli di questo capitolo del Regolamento, esso dovrà esporre luci e segnali che siano il più possibile simili per caratteristiche e posizione.

CAPITOLO IV.

SEGNALI SONORI E LUMINOSI

Definizioni

Articolo 35

Alcune espressioni contenute nel presente capitolo del Regolamento hanno i seguenti significati:

1. *fischietto* significa qualsiasi dispositivo di segnalazione sonora in grado di produrre suoni prescritti e conforme alle Norme Tecniche per la Certificazione Statutaria degli Impianti Marittimi

2. *Un fischio breve* significa un suono che dura circa un secondo

3. *Un fischio lungo* è un suono che dura da quattro a sei secondi.

Apparecchiature di segnalazione acustica

Articolo 36

(1) Un'imbarcazione di 12 metri o più di lunghezza deve avere un fischiotto, un'imbarcazione di 20 metri o più di lunghezza deve avere una campana oltre al fischiotto e un'imbarcazione di 100 metri o più di lunghezza deve, inoltre, avere un gong il cui tono e suono non possano essere confusi con il tono e il suono di una campana. Il fischiotto, la campana e il gong devono essere conformi alle Norme tecniche per la certificazione statutaria delle strutture marittime. La campana o il gong, o entrambi, possono essere sostituiti da altri apparecchi con caratteristiche sonore equivalenti, a condizione che sia sempre possibile produrre manualmente i segnali sonori prescritti.

(2) Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non è tenuta ad avere i dispositivi di segnalazione sonora prescritti nel paragrafo 1 del presente articolo, ma deve in tal caso disporre di altri mezzi che consentano di emettere un segnale sonoro efficace.

Segnali di manovra e segnali di avvertimento

Articolo 37.

(1) Quando due navi sono in vista l'una dell'altra, una nave a propulsione meccanica in navigazione, quando manovra in un modo consentito o prescritto dalla presente parte del regolamento, deve indicare tale manovra mediante i seguenti segnali a fischio:

- un breve fischio per indicare "Sto cambiando rotta a dritta"
- due brevi fischi per indicare "Sto cambiando rotta a sinistra"
- tre brevi fischi per indicare "I miei motori stanno andando indietro."

(2) Ogni nave può integrare i segnali a fischio specificati nel paragrafo 1 del presente articolo con segnali luminosi opportunamente ripetuti fino al completamento della manovra:

a) questi segnali luminosi significano:

- un lampo "Sto cambiando rotta verso destra"
- due lampi "Sto cambiando rotta a sinistra"
- tre lampi "I miei motori stanno andando indietro"

b) ogni lampo deve durare circa un secondo e l'intervallo di tempo tra i lampi deve durare anch'esso circa un secondo, mentre l'intervallo di tempo tra segnali successivi non deve essere inferiore a dieci secondi.

c) la luce utilizzata per questo segnale, se installata, deve essere una luce bianca visibile a 360°, con una portata minima di visibilità di 5 miglia e deve essere conforme alle Norme tecniche per la certificazione statutaria delle strutture marittime.

(3) Quando le navi si incontrano in un canale stretto o in una via d'accesso:

a) una nave che intende sorpassare un'altra nave deve, conformemente all'articolo 12, paragrafo 5, della presente parte del regolamento, indicare la propria intenzione mediante i seguenti segnali a fischio:

- due fischi lunghi seguiti da uno breve, per indicare "ho intenzione di sorpassarti sulla destra"
- due fischi lunghi seguiti da due brevi, per indicare "Ho intenzione di sorpassarti sulla sinistra"

b) quando la nave sorpassata agisce in conformità all'articolo 12, paragrafo 5, della presente parte del regolamento, deve indicare il suo consenso mediante il seguente segnale di fischio:

- in ordine: un fischio lungo, uno corto, uno lungo e uno corto.

(4) Quando due navi in vista si avvicinano e per qualsiasi ragione una delle due non comprende le intenzioni o le azioni dell'altra, o dubita che l'altra nave stia adottando misure sufficienti per evitare la collisione, deve immediatamente indicare il suo dubbio emettendo almeno cinque brevi e rapidi suoni di fischio. Tale segnale può essere integrato da un segnale luminoso costituito da almeno cinque brevi e rapidi lampeggi.

(5) Una nave che si avvicina ad una curva o ad una parte di un canale o di una via navigabile dove un'altra nave potrebbe essere ostacolata da un ostacolo deve emettere un lungo suono di fischietto. Qualsiasi altra nave che si avvicini all'ancoraggio o che sia ostacolata da un ostacolo e abbia udito questo segnale, deve rispondere con un lungo fischio.

(6) Se su una nave i fischi sono posizionati a una distanza superiore a 100 metri l'uno dall'altro, per i segnali acustici di manovra e di avvertimento deve essere utilizzato un solo fischio.

Segnali acustici in condizioni di scarsa visibilità

Articolo 38.

Nelle zone di visibilità ridotta o in prossimità di esse, sia di giorno che di notte, i segnali prescritti dal presente articolo e che devono essere dati sono:

1. Un'imbarcazione a propulsione meccanica, quando si muove sull'acqua, deve emettere un lungo suono a intervalli non superiori a due minuti.
2. Una nave a propulsione meccanica, quando è in navigazione ma con il motore spento e ferma sull'acqua, deve emettere, a intervalli non superiori a due minuti, due lunghi suoni consecutivi separati da un intervallo di circa due secondi.
3. Una nave impossibilitata a manovrare, una nave con manovrabilità limitata, una nave con pescaggio limitato, una nave a vela, una nave impegnata nella pesca e una nave che rimorchia o spinge un'altra nave, invece dei segnali prescritti ai punti 1 o 2 del presente articolo, devono emettere tre fischi consecutivi a intervalli non superiori a due minuti, uno lungo seguito da due brevi.

4. Una nave impegnata nella pesca mentre è all'ancora e una nave con manovrabilità limitata, quando effettua le sue operazioni mentre è all'ancora, deve, invece dei segnali prescritti al punto 7 del presente articolo, emettere il segnale sonoro prescritto al punto 3 del presente articolo.

5. Una nave rimorchiata, o se vengono rimorchiate più navi, solo l'ultima nave del rimorchio, se ha un equipaggio, deve, a intervalli non superiori a due minuti, emettere quattro fischi consecutivi, come segue: un fischio lungo seguito da tre brevi. Se possibile, questo segnale dovrebbe essere dato immediatamente dopo il segnale dato dal rimorchiatore.

6. Quando la nave che spinge e la nave che viene spinta sono saldamente collegate in un'unica unità composita, esse sono considerate navi a propulsione meccanica e devono emettere i segnali prescritti ai punti 1 o 2 del presente articolo.

7. Una nave all'ancora deve suonare la campana rapidamente, a intervalli non superiori a un minuto, per circa cinque secondi. Un'imbarcazione lunga 100 metri o più deve dare l'allarme suonando la campana a prua e, subito dopo, colpendo rapidamente per cinque secondi il gong a poppa. Inoltre, una nave all'ancora può emettere tre fischi consecutivi, vale a dire: uno breve, uno lungo e uno breve, per richiamare l'attenzione sulla propria posizione ed evitare una possibile collisione con una nave in avvicinamento.

8. Una nave arenata deve dare un segnale con una campana e, se necessario, con un gong, come prescritto dal punto 7 del presente articolo, e inoltre, immediatamente prima e dopo ogni segnale, deve dare tre distinti e separati colpi di campana. Inoltre, una nave arenata può essere segnalata tramite un segnale acustico adatto.

9. Le navi di lunghezza pari o superiore a 12 metri ma inferiore a 20 metri non sono tenute a emettere i segnali acustici prescritti nei paragrafi 7 e 8 del presente articolo; se non li emettono, devono emettere qualsiasi altro segnale sonoro efficace a intervalli non superiori a due minuti.

10. Una nave di lunghezza inferiore a 12 metri non è tenuta ad emettere i segnali specificati nel presente articolo; se tuttavia non li emette, deve emettere altri segnali sonori efficaci a intervalli non superiori a due minuti.

11. Quando una nave pilota sta svolgendo compiti di pilotaggio, oltre ai segnali prescritti ai punti 1, 2 o 7 del presente articolo, può emettere un segnale di riconoscimento consistente in quattro brevi fischi.

Segnali per attirare l'attenzione

Articolo 39

(1) Se è necessario attirare l'attenzione di un'altra nave, ciascuna nave può emettere segnali luminosi o sonori che non possano essere confusi con un segnale già prescritto nella presente parte del regolamento, oppure può dirigere il fascio di un proiettore nella direzione del pericolo, in modo da non mettere in pericolo alcuna nave.

(2) Il segnale luminoso per richiamare l'attenzione deve essere tale da non poter essere erroneamente interpretato come segnale di navigazione. Nell'applicazione delle disposizioni del presente articolo si dovrà evitare l'uso di luci intermittenti o rotanti ad alta intensità, quali i faretti.

Segnali di pericolo

Articolo 40

(1) Quando una nave è in difficoltà e richiede assistenza, deve utilizzare o mostrare i segnali di soccorso. Tali segnali che, utilizzati o esposti insieme o separatamente, indicano il pericolo e la necessità di assistenza sono:

- a) uno sparo o altro segnale esplosivo sparato a intervalli di circa un minuto
- b) suono continuo di qualsiasi dispositivo di segnalazione da nebbia
- c) razzi o irrigatori che lanciano stelle rosse sparate una dopo l'altra a brevi intervalli
- d) un segnale proveniente da qualsiasi sistema di segnalazione costituito da un gruppo di... –
– ... (SOS) Codici Morse
- e) un segnale radiotelefonico sul canale 16 VHF costituito dalla parola pronunciata "MAYDAY"
- f) segnale di pericolo NC previsto dal Codice Internazionale dei Segnali
- g) un segnale costituito da una bandiera rettangolare sopra o sotto la quale è posizionata una palla o un oggetto che assomiglia ad una palla
- h) appiccare un incendio a bordo (ad esempio bruciando barili di catrame, petrolio, ecc.)
- i) un razzo paracadute o una torcia portatile che emette luce rossa
- j) un segnale di fumo di colore arancione
- k) ripetere il lento sollevamento e abbassamento delle braccia tese
- l) richiesta di soccorso tramite chiamata selettiva digitale (DSC) inviata a:
 - Canale VHF 70, oppure
 - MF/HF sulle frequenze 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz
- m) un avviso di soccorso trasmesso tramite Inmarsat o una stazione terrestre di una nave di un altro fornitore di servizi satellitari mobili
- n) segnali trasmessi da radiofari per indicare posizioni di emergenza
- o) segnali approvati trasmessi da sistemi di comunicazione radio, compresi i radar transponder installati sui mezzi di salvataggio.

(2) È vietato l'uso o l'esposizione di uno qualsiasi dei segnali di cui sopra, salvo che per indicare il pericolo e la necessità di assistenza, nonché l'uso di altri segnali che potrebbero essere confusi con uno qualsiasi di questi segnali.

(3) Oltre ai segnali di cui al paragrafo 1 del presente articolo, una nave può, in conformità al Codice internazionale dei segnali, al Manuale internazionale di ricerca e soccorso aeronautico e marittimo – Volume III, utilizzare i seguenti segnali:

a) un pezzo di stoffa dipinto di arancione con un quadrato e un cerchio neri, o un altro segno appropriato (per l'identificazione dall'alto)

b) segnaletica (vernice segnaletica ad acqua).

CAPITOLO V.

SEGNALI AGGIUNTIVI PER LE NAVI DA PESCA CHE PESCANO IN RAVVICINATA

Disposizione generale

Articolo 41

Le luci specificate nel presente capitolo del Regolamento, se esposte in conformità all'articolo 29, paragrafo 4, della presente parte del Regolamento, devono essere posizionate nel luogo in cui possono essere meglio viste; deve trovarsi ad almeno 0,9 metri di distanza dalle luci prescritte dall'articolo 29, paragrafo 2, lettera a) e paragrafo 3, lettera a) della presente parte dell'Ordinanza, ma ad un livello inferiore; devono essere visibili da tutti i lati dell'orizzonte, a una distanza inferiore a quella delle luci prescritte in questa parte del Regolamento per le navi da pesca, ma almeno fino a una distanza di 1 miglio.

Segnali del peschereccio

Articolo 42

(1) Quando le imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 20 metri praticano la pesca a strascico, utilizzando sia attrezzi di fondo che galleggianti, devono esporre:

a) durante la calata delle reti – due luci bianche in linea verticale

b) durante il recupero delle reti – una luce bianca verticalmente sopra una luce rossa

c) quando la rete è bloccata su un ostacolo: due luci rosse in linea verticale.

(2) Ogni imbarcazione di lunghezza pari o superiore a 20 metri impegnata nella pesca a strascico in coppia deve esporre:

a) di notte – proiettore puntato in avanti e in direzione dell'altra imbarcazione della coppia

b) quando si calano o si salpano le reti o quando le reti rimangono impigliate in un ostacolo – le luci prescritte al paragrafo 1 del presente articolo.

(3) Un'imbarcazione di lunghezza inferiore a 20 metri impegnata nella pesca a strascico, sia che utilizzi attrezzi di fondo o derivanti, sia che peschi in coppia, può mostrare le luci appropriate in conformità ai paragrafi 1 o 2 del presente articolo.

Segnali per reti a circuizione

Articolo 43

Le imbarcazioni impegnate nella pesca con reti a circuizione possono esporre due fanali gialli disposti verticalmente, uno sopra l'altro. Queste luci devono lampeggiare alternativamente ogni secondo con uguale durata di luce e di buio e possono essere accese solo quando l'imbarcazione è ostruita dai suoi attrezzi da pesca.

PARTE TERZA

SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE NELLE ACQUE MARINE INTERNE E NEL MARE TERRITORIALE DELLA REPUBBLICA DI CROAZIA

Applicazione

Articolo 44.

Al fine di evitare collisioni in mare nelle acque interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, le navi sono tenute ad agire in conformità alle disposizioni della presente parte dell'Ordinanza.

CAPITOLO I.

CONDIZIONI DI SICUREZZA MARITTIMA

Definizioni

Articolo 45

I termini e le espressioni utilizzati nella presente parte del Regolamento hanno i seguenti significati:

1. *la lunghezza di una nave* significa la lunghezza dello scafo
2. *spazio libero* significa l'area delimitata da un cerchio il cui raggio è la somma della lunghezza della proiezione orizzontale della catena dell'ancora calata e della lunghezza della nave
3. *L'ancoraggio del porto* fa parte dell'area marina protetta ed è segnalato nelle pubblicazioni ufficiali e nelle carte nautiche.
4. *Un ancoraggio nautico* è una parte di mare attrezzata con dispositivi di ancoraggio e utilizzata commercialmente tramite concessione.
5. *Un ancoraggio naturale non protetto* è una parte delle acque marine con caratteristiche naturali completamente preservate che non è dotata di infrastrutture, serve per l'ancoraggio

occasionale con tempo calmo e non è segnalata nelle pubblicazioni ufficiali e nelle carte nautiche.

6. *moto d'acqua* è un mezzo, dispositivo o apparecchio destinato allo spostamento sopra il mare, sotto il mare e in mare, indipendentemente dal tipo di propulsione, per il quale non vi è obbligo di iscrizione nel registro navale (canoa, kayak, gondola, pedalò, paddle board, tavola da windsurf, tavola da surf, tavola da kitesurf, tavola da windsurf elettrica, materasso elettrico, scooter subacqueo e simili)

7. *a galla* significa che la nave non è ancorata o legata alla riva o arenata

8. *Una spiaggia naturale* è una spiaggia che è stata dichiarata e contrassegnata nel piano territoriale di un ente di governo locale come spiaggia naturale.

9. *L'ormeggio a riva* è un metodo di ormeggio in cui l'imbarcazione è ormeggiata alla riva e ancorata con una o due ancore.

10. *peschereccio* è un'imbarcazione a propulsione meccanica, destinata e attrezzata per la cattura di pesci e altri esseri viventi dal mare o dal fondo marino, utilizzando reti, lenze, reti a strascico o altri attrezzi da pesca che ne limitano la manovrabilità, la cui lunghezza supera i 15 metri.

11. *imbarcazione da pesca* è un'imbarcazione, indipendentemente dal tipo di propulsione, destinata ed attrezzata per la cattura di pesci e di altri esseri viventi dal mare o dal fondale marino, utilizzando reti, lenze, reti a strascico o altri attrezzi da pesca che ne limitino la capacità di manovra, la cui lunghezza è superiore a 2,5 metri e inferiore o uguale a 15 metri.

12. *Una zona di balneazione ben tenuta* è una zona di balneazione con infrastrutture e contenuti in un'area terrestre direttamente collegata al mare e delimitata sul lato mare da una diga psicologica.

13. *Un ancoraggio naturale protetto* è una parte delle acque marine con caratteristiche naturali completamente conservate, che non è dotata di infrastrutture, ma serve per un ancoraggio sicuro ed è segnalata nelle pubblicazioni ufficiali e nelle carte nautiche.

Navigazione agli ingressi dei porti

Articolo 46

(1) Le navi di lunghezza pari o inferiore a 20 metri, indipendentemente dal tipo di propulsione, sono tenute a tenersi libere dalla rotta delle navi più grandi durante la navigazione, l'entrata e l'uscita dai porti e dalle entrate dei porti entro un semicerchio di un miglio nautico, a partire dall'entrata del porto, salvo diversa disposizione di regolamenti speciali per alcune parti delle acque marine interne.

(2) Nelle acque marine interne di cui al paragrafo 1 del presente articolo, le navi che entrano in un porto o in un fiume non devono ostacolare le manovre delle navi che escono dal porto o dal fiume.

(3) Se le navi che hanno la precedenza nelle manovre secondo le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo ritengono che altre navi non agiscano conformemente a tali disposizioni, devono avvertirle con almeno cinque segnali sonori brevi e rapidi.

La pesca e l'uso delle luci

Articolo 47

(1) Ai pescherecci e alle imbarcazioni da pesca non è consentito pescare nei porti e negli accessi ai porti.

(2) Le navi da pesca e i pescherecci possono utilizzare durante la pesca solo luci nascoste, in modo che le loro luci non ostacolino la buona e libera visibilità delle altre navi.

(3) Se i pescherecci o le imbarcazioni da pesca ostacolano con le loro luci la visibilità delle altre imbarcazioni, sono obbligati a spegnere o coprire le loro luci al segnale dato dalla nave, che consiste in un lungo suono di fischio.

(4) La capitaneria di porto competente può, per motivi di sicurezza della navigazione, imporre il divieto o la limitazione della pesca in una determinata zona.

Navigazione, varo e recupero di imbarcazioni

Articolo 48

(1) Le navi sono tenute a navigare a una velocità tale che le onde provocate dalla loro navigazione non mettano in pericolo o danneggino altre strutture marittime sulla costa o in mare, nonché le infrastrutture costiere.

(2) Il varo e l'alaggio delle imbarcazioni sono consentiti nei porti, nelle aree appositamente attrezzate a tale scopo.

(3) In deroga al paragrafo 2 del presente articolo, la capitaneria di porto può autorizzare il varo e il rimorchio di navi fuori dal porto secondo le modalità e alle condizioni determinate da tale autorizzazione.

Navigazione costiera e zone balneari organizzate

Articolo 49

(1) Le navi e gli idrovolanti, quando navigano nelle acque marine interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, non devono avvicinarsi alla costa, come segue:

– imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 30 metri e idrovolanti a una distanza inferiore a 300 metri;

– imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 15 metri e inferiori a 30 metri ad una distanza inferiore a 150 metri;

– imbarcazioni di lunghezza inferiore a 15 metri a una distanza inferiore a 50 metri.

(2) In via eccezionale, le navi e gli idrovolanti di cui al paragrafo 1 del presente articolo possono navigare a distanze minori dalla costa, allo scopo di entrare o uscire dal porto, di ancorare o di attraccare lungo la costa o se la configurazione della via navigabile lo richiede, ma sono tenuti a ridurre la loro velocità in modo da poter eseguire facilmente e rapidamente le manovre di virata e di arresto.

(3) Le imbarcazioni non possono avvicinarsi alla recinzione di una zona di balneazione regolamentata, come segue:

– imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 30 metri e idrovolanti a una distanza inferiore a 300 metri

– imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 15 metri e inferiori a 30 metri a una distanza inferiore a 100 metri

– imbarcazioni di lunghezza inferiore a 15 metri a una distanza inferiore a 50 metri.

(4) Le imbarcazioni possono navigare senza restrizioni dall'alba al tramonto, entro una zona non superiore a 300 metri dalla costa, fatta eccezione per la zona di balneazione regolamentata.

(5) In deroga a quanto previsto dal comma 4 del presente articolo, nell'area della zona di balneazione regolamentata è consentito l'uso di pedalò e tavole da paddle.

(6) In deroga al comma 4 del presente articolo, le moto d'acqua a propulsione meccanica non possono navigare a una distanza inferiore a 50 metri dalla costa.

(7) In deroga al comma 4 del presente articolo, le moto d'acqua possono navigare autonomamente o in modo organizzato a distanze superiori a 300 metri dalla costa, se l'organizzatore, il locatore o il titolare di tale attività garantisce la scorta di un'imbarcazione idonea a propulsione meccanica.

(8) Le imbarcazioni e le moto d'acqua devono sempre navigare in modo tale che la loro navigazione e le loro operazioni non rappresentino un pericolo per la vita umana, la proprietà, la costa, l'ambiente marino o la sicurezza della navigazione di altre imbarcazioni e moto d'acqua, in conformità alle circostanze e alle condizioni prevalenti, nonché alle restrizioni spaziali e di altro tipo.

(9) Le imbarcazioni appartenenti ad un'altra struttura marittima e registrate o contrassegnate come parte dell'equipaggiamento della struttura madre possono navigare entro un'area fino a 500 metri dalla struttura marittima a cui appartengono, salvo quando trasportano persone e merci dalla struttura marittima all'ormeggio più vicino o tra l'ancoraggio e il porto a cui appartiene l'ancoraggio.

(10) Una nave che viene collocata in un'altra installazione marittima ed è iscritta nel registro navale allo scopo di svolgervi lavoro, sport o intrattenimento può navigare senza restrizioni in conformità con la zona di navigazione approvata.

(11) Ai sommergibili e agli altri veicoli subacquei di cui ai commi 8 e 9 del presente articolo si applicano le modalità e le condizioni di navigazione prescritte dal codice marittimo.

(12) Le imbarcazioni e i motoscafi non possono navigare entro una distanza di 50 metri dal limite di immersione prescritto, ad eccezione delle imbarcazioni accompagnate da un sub.

(13) Le imbarcazioni e i mezzi nautici non possono essere ormeggiati a mezzi, dispositivi e attrezzature di sicurezza della navigazione che non siano destinati all'ormeggio o alla navigazione su di essi.

Limitazioni ed esenzioni alla navigazione

Articolo 50

(1) Nella zona fino a 300 m dalla costa, nei canali stretti, negli accessi ai porti e agli ancoraggi, tutte le navi sono tenute a navigare con particolare prudenza a una velocità non superiore a 8 nodi, in modo tale che la loro navigazione non metta in pericolo gli altri partecipanti alla navigazione.

(2) Le imbarcazioni a motore e a reazione (scooter, moto d'acqua, hovercraft, ecc.) possono navigare con galleggiamento idrodinamico, cioè planando, solo a una distanza superiore a 300 metri dalla costa e in una zona in cui non è loro vietata la navigazione con galleggiamento idrodinamico (planando).

(3) L'ufficio competente della capitaneria di porto può eccezionalmente stabilire un limite di velocità per determinate zone al di fuori dei limiti di velocità generali di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

(4) Le aree di cui al comma 3 del presente articolo sono pubblicate nelle carte e pubblicazioni ufficiali della navigazione marittima e sul sito web del Ministero.

(5) In via eccezionale, nelle aree di atterraggio e decollo degli idrovolanti, le disposizioni della presente ordinanza sulle limitazioni generali di velocità per le unità nautiche non si applicano agli idrovolanti durante l'atterraggio e il decollo.

(6) Le disposizioni della presente ordinanza sui limiti generali di velocità per le imbarcazioni non si applicano alle navi e alle imbarcazioni pubbliche quando svolgono attività nell'ambito delle loro attività, a condizione che vengano utilizzati segnali acustici e luminosi speciali.

(7) In via eccezionale, le navi impegnate nel trasporto pubblico costiero possono navigare nei canali stretti e negli accessi ai porti a velocità superiori a quelle prescritte dalla presente ordinanza, se ciò è necessario e indispensabile per garantire la manovrabilità della nave in base alle sue caratteristiche di manovra, ma sono obbligate in ogni momento a navigare con particolare attenzione e a una velocità di sicurezza adattata alle circostanze prevalenti in modo tale che la loro navigazione e le loro azioni non rappresentino un pericolo per la vita umana, i beni, la costa, l'ambiente marino o la sicurezza della navigazione di altre navi e moto d'acqua ancorate, ormeggiate o in navigazione.

(8) Il permesso di navigazione secondo le modalità di cui al comma 7 del presente articolo è rilasciato dall'autorità portuale competente, su richiesta dell'armatore.

Atterraggio e decollo di idrovolanti

Articolo 51

(1) Gli idrovolanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale possono atterrare o decollare solo da un'area di atterraggio e decollo per idrovolanti situata a una distanza non inferiore a 300 metri dalla costa, salvo casi di forza maggiore.

(2) In deroga a quanto disposto dal comma 1 del presente articolo, gli idrovolanti utilizzati per il trasporto aereo commerciale possono atterrare o decollare da un'area di atterraggio e decollo per idrovolanti situata a una distanza non inferiore a 150 metri dalla costa, se tale area è situata in conformità alla destinazione d'uso dell'area in base a norme speciali e con l'approvazione della capitaneria di porto.

(3) Gli idrovolanti non impiegati nel trasporto aereo commerciale possono atterrare o decollare dalla superficie del mare solo ad una distanza non inferiore a 300 metri dalla costa, oppure atterrare o decollare dall'area di atterraggio e decollo degli idrovolanti di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

(4) L'idrovolante di cui al comma 3 del presente articolo comunica al servizio VTS e alla capitaneria di porto competente, almeno 30 minuti prima del decollo, sul canale radio VHF del settore, la posizione e l'orario previsto di decollo o di atterraggio.

(5) L'atterraggio e il decollo degli idrovolanti sono consentiti solo durante il giorno e in condizioni meteorologiche a vista.

Area di atterraggio e decollo degli idrovolanti

Articolo 52

(1) Nelle aree di atterraggio e decollo degli idrovolanti, tutti i partecipanti al traffico marittimo sono tenuti a prestare la massima cautela.

(2) Tutte le imbarcazioni, gli yacht e le imbarcazioni con o senza propulsione meccanica sono tenuti a lasciare l'area di atterraggio e decollo dell'idrovolante almeno 30 minuti prima dell'atterraggio e del decollo e ad agire secondo le istruzioni del gestore dell'aeroporto acquatico autorizzato a garantire adeguate misure di sicurezza e protezione secondo le normative speciali.

(3) Il comandante dell'idrovolante è tenuto ad eseguire la manovra di atterraggio o di decollo dopo aver accertato che l'area di atterraggio e di decollo dell'idrovolante sia libera da tutti i partecipanti al traffico marittimo.

(4) Il comandante di un idrovolante durante la navigazione o la manovra dell'idrovolante sull'acqua ha la responsabilità del comandante della nave.

(5) La zona di atterraggio e di decollo degli idrovolanti deve essere segnalata con segnaletica conforme alle norme speciali.

(6) Le aree di atterraggio e di decollo degli idrovolanti sono pubblicate nelle carte e nelle pubblicazioni ufficiali di navigazione marittima.

Ancoraggio e ormeggio lungo la riva

Articolo 53.

(1) Nella scelta del luogo di ancoraggio o di ormeggio lungo la costa, il conduttore dell'imbarcazione deve tenere conto dei luoghi in cui è vietato l'ancoraggio o l'ormeggio, nonché delle altre imbarcazioni ancorate o ormeggiate.

(2) Il conducente di una nave deve, durante la navigazione, l'attracco, l'ormeggio, lo sganciamento e l'ancoraggio della nave, agire in modo da non mettere in pericolo vite umane o inquinare il mare e non causare danni ai propri beni o ad altri beni marittimi attraverso collisione, impatto o incaglio.

(3) La capitaneria di porto competente può vietare o limitare l'ancoraggio e l'ormeggio lungo la costa in una determinata area per tutte o singole navi, in funzione della lunghezza della nave e/o dell'organizzazione spaziale e temporale del traffico.

(4) Le aree di ancoraggio e ormeggio vietati o limitati lungo la costa di cui al paragrafo 3 del presente articolo sono pubblicate nelle carte e pubblicazioni ufficiali di navigazione marittima e sul sito web del Ministero.

(5) Le imbarcazioni devono gettare l'ancora o ormeggiare alla riva in modo da non costituire un pericolo per la vita umana, la proprietà, la costa, l'ambiente marino o la sicurezza della navigazione di altre imbarcazioni e moto d'acqua, in conformità alle circostanze e alle condizioni prevalenti, nonché alle restrizioni spaziali e di altro tipo.

(6) Le cime di ormeggio e le catene dell'ancora delle imbarcazioni devono essere opportunamente segnalate e non devono ostacolare la navigazione delle altre imbarcazioni e delle moto d'acqua.

(7) È vietato alle imbarcazioni ormeggiate lungo la riva in modo tale che qualsiasi loro parte o accessorio si trovi a 50 metri o più di distanza dalla riva.

(8) È vietato alle navi ormeggiare in modo da danneggiare la vegetazione costiera.

(9) L'ancoraggio è vietato:

1. nelle acque in cui l'ancoraggio è vietato nelle pubblicazioni ufficiali e nelle carte nautiche
2. nelle acque in cui l'autorità portuale ha vietato o limitato l'ancoraggio
3. nelle vicinanze di cavi, condotte e scarichi sottomarini in modo tale che l'oggetto galleggiante non si trovi mai al di sopra di essi entro il raggio dello spazio falso

4. in modo tale che il raggio della zona galleggiante significhi che la nave si trovi in qualsiasi momento a meno di 50 metri dalla recinzione della zona di balneazione predisposta

5. a una distanza inferiore a 150 metri dalla riva di una zona di balneazione naturale.

(10) L'ormeggio lungo la riva è vietato:

1. nelle acque di una zona di balneazione regolamentata e naturale

2. nel punto in cui il cavo sottomarino, la conduttura e lo scarico entrano in mare.

Segnali di pericolo

Articolo 54.

È vietato dare falsi segnali di pericolo, messaggi di pericolo, urgenza o sicurezza, nonché falsi segnali di identificazione, da installazioni marittime o da terra in qualunque modo (radiofonico, visivo o acustico).

CAPITOLO II

CONDIZIONI SPECIALI PER LA SICUREZZA MARITTIMA

Navigazione attraverso i canali di Pelješac e Koločep

Articolo 55

(1) L'area del canale di Pelješac è uno spazio marittimo che comprende l'area entro i confini di:

a) dal lato nord-ovest: incrocio dei fanali marittimi di Capo Osičac e del porto di Račišće (Korčula)

b) da sud-est: punto di collegamento faro marittimo sul capo Ražnjić (Korčula) – faro di Sestrice – costa della penisola di Pelješac (baia di Trstenica).

(2) La zona del canale di Koločep è la zona di mare che comprende la zona a nord dell'incrocio dei punti: Capo Vratnik – Capo Biskup (Jakljan) – Capo Kuk (Lopud) – faro di Capo Bat (porto di Zaton).

(3) La navigazione nella zona di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo è vietata:

– navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate

– tutte le petroliere

– tutte le navi che trasportano sostanze pericolose, nocive o inquinanti, determinate come tali ai sensi del Codice IMDG o degli allegati 2 e 3 della Convenzione MARPOL, ad eccezione delle navi adibite al trasporto pubblico costiero nell'area di cui al paragrafo 1 o al paragrafo 2 del presente articolo.

(4) In via eccezionale, le navi di cui al paragrafo 3 del presente articolo possono navigare nella zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo se il loro porto di destinazione si trova in tale zona, avvalendosi dei servizi di un pilota costiero e con l'approvazione del servizio VTS.

(5) Nella zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la posizione di imbarco del pilota è sul lato occidentale del canale a 42°59.4'N 017°00.8' E, e sul lato orientale del canale a 42°58.0'N e 017°13.40' E.

Navigando nella zona di Mali Vrata

Articolo 56

(1) La zona di Mali Vrata è la zona di mare compresa tra l'isolotto di Daksa e la penisola di Lapad.

(2) La zona di cui al comma 1 del presente articolo è interdetta alla navigazione a tutte le navi di lunghezza superiore a 20 metri.

Navigando attraverso il passaggio di Mali Ždrelac

Articolo 57

(1) Il passaggio di Mali Ždrelac è l'area di mare delimitata dall'incrocio dei punti:

Punto	Bessel-LAT(ϕ)	Bessel-LONG(λ)
1	44° 00'46,78361396986737 N	15° 15'18,11401396986737E
2	44° 00'46,2241" N	15° 15'20.6292"E
3	44° 00'55,4474" N	15° 15'24,3344"E
4	44° 00'59,8230" N	15° 15'23.5847"E
5	44° 00'59,3525" N	15° 15'26,9420"E
Punto	WGS 84-LAT(ϕ)	WGS 84-IN(λ)
1	44° 00'46,5966" N	15° 15'01,1573"E
2	44° 00'46,0373" N	15° 15'03,6723"E
3	44° 00'55,2597" N	15° 15'07,3764"E

4	44° 00'59,6347" N	15° 15'06,6266"E
5	44° 00'59,1643" N	15° 15'09.9835"E

(2) Le imbarcazioni che entrano da nordest hanno la precedenza nella navigazione attraverso il passaggio del Mali Ždrelac.

(3) In deroga al paragrafo 2 del presente articolo, una nave passeggeri che gestisce una linea regolare con un orario di partenza pubblicato ha la precedenza su tutte le altre navi.

(4) Un'imbarcazione che naviga nel passaggio non può, salvo in casi di emergenza o di manovra sicura, sorpassare un'altra imbarcazione o navigare a una velocità che potrebbe causare onde che potrebbero danneggiare le imbarcazioni nel passaggio di Mali Ždrelac e non può navigare a una velocità superiore a 8 nodi e, per quanto sicuro e praticabile, deve mantenersi sul bordo esterno del canale o della via navigabile situata sul suo lato di dritta.

(5) Le imbarcazioni di lunghezza fino a 15 metri, qualunque sia la direzione di navigazione, non devono ostacolare la navigazione delle imbarcazioni di maggiori dimensioni.

(6) Le imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 15 metri sono tenute ad emettere un lungo segnale acustico e ad annunciare il loro passaggio sul canale radio VHF del settore VTS prima di entrare nel passaggio di Mali Ždrelac.

(7) Nel passaggio di Mali Ždrelac e immediatamente davanti all'entrata e all'uscita del passaggio è vietato l'ancoraggio, la navigazione, la sosta e la pesca, ad eccezione delle imbarcazioni pubbliche che svolgono attività nell'ambito di attività previste da norme speciali.

Navigando lungo il canale di Fasana

Articolo 58

(1) Il canale di Fasana è il tratto di mare compreso tra le punte di Punta Martulin (sulla terraferma) e Punta Glavina (Brioni Minore) a nord e le punte di Punta Proština (sulla terraferma), l'estremità meridionale dell'isola di Sveti Jerolim e Punta Peneda (Brioni Maggiore) a sud.

(2) Le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate possono navigare nel canale di Fasana esclusivamente con l'ausilio del servizio di pilotaggio costiero.

(3) Il pilota sale a bordo dal lato nord in posizione 44°56.7' N e 013°46.0' E, e dal lato sud in posizione 44°52.3' N e 013°46.9' E.

Navigando nel Canale del Pacifico

Articolo 59

(1) L'area del Canale del Pacifico è l'area di mare compresa tra i punti di collegamento tra Capo Oštro (Kraljevica) e Capo Šilo (isola di Krk) a nord e il parallelo 45° 13' N a sud.

(2) Le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate sono autorizzati a navigare nell'area del Canale del Pacifico esclusivamente con l'uso dei servizi di pilotaggio costiero.

(3) Il pilota si imbarca dal lato nord in posizione 45° 15.0' N e 014° 31.0' E, e dal lato sud in posizione 45° 9.9' N e 014° 40.8' E.

Navigando attraverso la Grande Porta

Articolo 60

(1) Nel passaggio Vela Vrata verrà determinato uno schema di traffico separato.

(2) L'area di separazione del traffico è definita da una linea centrale che collega i punti con coordinate geografiche: 45° 05' 00" N 014° 14' 30" E, 45° 07' 45" N 014° 15' 10" E, 45° 10' 24" N, 014° 16' 36" E. L'area di separazione è larga 1 cavo (0,1 miglio nautico) su ciascun lato della linea centrale di separazione. La zona di navigazione per le imbarcazioni che utilizzano lo schema di separazione del traffico continua fino alla zona di separazione su ciascun lato con una larghezza di 7 cavi (0,7 miglia nautiche) e verso la costa continentale, o verso la costa dell'isola di Cherso, continua la zona di navigazione costiera.

(3) Le imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 20 metri devono utilizzare la zona di navigazione orientale quando navigano in direzione nord-est, cioè quando entrano nel Golfo di Fiume, e la zona di navigazione occidentale quando navigano in direzione sud-ovest, cioè quando escono dal Golfo di Fiume (direzione generale del flusso di navigazione).

Navigando nella zona di Sedmovrata

Articolo 61

(1) La zona di Sedmovrata è un'area marina che comprende l'area marina compresa tra le punte Veli Rat (Dugi Otok) – isolotto Lagnići – punta Bonaster (Molat) – punta Žaplo (Molat) – Stopanji rt (Molat) – isolotto Kamenjak – punta Križ (Sestrunj) – parte nordoccidentale dell'isola Tun Veli – isolotto Bršćak – punta Veli Rat (Dugi Otok).

(2) La zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo è vietata alla navigazione a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e a tutti gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate.

(3) In deroga al comma 2 del presente articolo, la navigazione nell'area di cui al comma 1 del presente articolo è consentita alle navi che effettuano il trasporto marittimo pubblico costiero, alle altre navi e agli yacht se si avvalgono del servizio di un pilota costiero, nonché alle imbarcazioni pubbliche che svolgono attività nell'ambito delle proprie attività in base a norme speciali.

(4) La posizione di imbarco del pilota sul lato nord è 44°13.0' N e 014°56.4' E, e sul lato sud 44°11.5' N e 014°50.0' E.

Navigazione nella zona del Canale di Mezzo

Articolo 62

(1) La zona del Canale di Mezzo è una zona di mare: sul lato nord-occidentale, la linea di collegamento che collega l'isolotto di Brščak - il capo nord-occidentale dell'isola di Tun Veli - Capo Križ (Sestrunj) - l'isolotto di Jidula - Capo Sv. Petar (isola di Ugljan); sul lato sud-est, la linea di collegamento che collega Capo Čuška (Dugi otok) - l'isolotto di G. Aba - la secca di Balabra - linea azimutale 50° dalla secca di Balabra all'isola di Pašman.

(2) La zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo è vietata alla navigazione a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e a tutti gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate.

(3) In deroga al comma 2 del presente articolo, la navigazione nell'area di cui al comma 1 del presente articolo è consentita alle navi che effettuano il trasporto marittimo pubblico costiero, alle altre navi e agli yacht se si avvalgono del servizio di un pilota costiero, nonché alle imbarcazioni pubbliche che svolgono attività nell'ambito delle proprie attività in base a norme speciali.

(4) La posizione di imbarco del pilota sul lato nord-ovest è 44°13.0' N e 014°56.4' E, sul lato sud-est 43°58.0' N e 015°16.2' E, e sul lato ovest 44°11.5' N e 014°50.0' E.

Navigazione nel mare di Murter e nel canale di Žirjan

Articolo 63.

(1) La zona del mare di Murter e del canale di Žirjan è una zona di mare: dal lato nord-occidentale, la linea che collega Capo Čuška (Dugi otok) – l'isolotto di G. Aba – la secca di Balabra – la linea azimutale 50° dalla secca di Balabra all'isola di Pašman; sul lato sud-est, una linea di collegamento che collega Capo Opat (Kornat) – l'isolotto di Blitvenica – l'isolotto di Mažirina – Capo Jadrija.

(2) La zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo è vietata alla navigazione a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e a tutti gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate.

(3) In deroga al comma 2 del presente articolo, la navigazione nella zona di cui al comma 1 del presente articolo è consentita se si avvale dei servizi di un pilota costiero.

(4) La posizione di imbarco del pilota è 43°38.70' N e 015°52.3' E.

Navigando attraverso lo stretto di Pašman

Articolo 64.

(1) I confini dello stretto di Pašman sono:

a) dal lato nord-occidentale: la linea che collega Capo Tukljača - faro di Ričul - faro di Galešnjak - capo occidentale dell'isolotto Bisaga Mala e capo settentrionale dell'isolotto Garmenjak

b) sul lato sud-est: una linea che collega la baia di Soline (a sud di Biograd na Moru) con Capo Studenac sull'isola di Pašman.

(2) Nello stretto di Pašman saranno istituiti due canali di navigazione:

a) la rotta di navigazione sudoccidentale, che comprende il tratto di mare limitato dalle linee che collegano il capo settentrionale dell'isolotto di Garmenjak - capo Brižine - faro di Pašman - faro di Čavatul - l'intersezione della direzione coperta del faro di Babac e del faro di Čavatul con il limite sudorientale dello stretto - l'intersezione del limite sudorientale dello stretto con la direzione coperta del capo sudoccidentale dell'isolotto di Planac e dello stretto di Sv. Caterina – luce di Santa Caterina – luce di Babac – intersezione della direzione coperta del centro dell'isolotto di Čavatul e della luce di Babac con il confine nord-occidentale dello stretto

b) rotta di navigazione nord-orientale, che comprende il tratto di mare limitato dalle linee che collegano la baia di Soline – fanale di Biograd na Moru – fanale di secca Kočerka – fanale di secca Minerva – fanale di Ričul – fanale di Galešnjak – punta occidentale dell'isolotto di Bisaga mala – intersezione della direzione coperta della metà dell'isolotto di Čavatul e del fanale di Babac con il confine nord-occidentale dello stretto – intersezione della direzione coperta della metà dell'isolotto di Čavatul e del fanale di Babac con l'intersezione della punta settentrionale dell'isolotto di Garmenjak e del fanale di Galešnjak – punta occidentale dell'isolotto di Komornik – fanale di Komornik – fanale sulla costa orientale dell'isola di Babac – fanale di Planac – punta settentrionale dell'isolotto di Sv. Katarina – intersezione del confine sud-orientale dello stretto con la direzione coperta del capo sud-occidentale dell'isolotto di Planac e le luci di Sv. Caterina.

(3) Le navi di lunghezza pari o superiore a 15 metri sono obbligate a utilizzare i canali di navigazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, vale a dire: il canale di navigazione sud-ovest quando navigano in direzione sud-est e il canale di navigazione nord-est quando navigano in direzione nord-ovest.

(4) In deroga al comma 3 del presente articolo, una nave addetta alla navigazione costiera di linea e una nave pubblica impegnata in attività rientranti nell'ambito delle sue attività in base a regolamenti speciali possono utilizzare il canale di navigazione sud-ovest anche quando navigano in direzione nord-ovest, a condizione che annuncino il loro ingresso nello stretto sul canale VHF del settore.

(5) Un'imbarcazione lunga 15 metri o più può passare:

a) da sud-ovest a nord-est flusso di navigazione solo sulle linee: Capo Brižine – Svijetlo Ričul e Tkon – Biograd na Moru

b) da nord-est a sud-ovest la navigazione è consentita solo sulle linee: Biograd na Moru - Tkon e Capo Brižine faro Ričul

c) una nave che percorre una rotta regolare con orario di navigazione pubblicato Biograd na Moru - Tkon e viceversa, può navigare tra gli isolotti di Planac e Sv. Caterina.

(6) Le imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 15 metri, durante la navigazione nello stretto di Pašman, devono navigare ad una velocità fino a 8 nodi, come segue:

a) nella rotta di navigazione sud-occidentale, da Capo Brižine al confine sud-orientale dello stretto

b) nella rotta di navigazione nord-orientale, dall'ingresso dello stretto fino al faro di Komornik.

(7) Le navi che passano da un canale di navigazione all'altro devono dare la precedenza alle navi che navigano nello stretto di Pašman, secondo le modalità previste dal comma 3 del presente articolo.

(8) A tutte le navi è vietato gettare l'ancora e sostare nelle vie navigabili di cui al paragrafo 5 del presente articolo.

Navigando attraverso il passaggio di Mala Proversa

Articolo 65

(1) I confini del Passo Mala Proversa sono:

a) da nord-est: una linea che collega un punto su Dugi otok a 43° 53'28" N e 015° 13'09" E con un punto sull'isolotto di Katina nella direzione di 150°

b) sul lato sud-ovest: una linea che collega la torre rossa su Capo Proversa (Dugi otok) e un punto sull'isolotto di Katina nella direzione di 127°.

(2) La zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo è interdetta alla navigazione a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate.

(3) La precedenza nella navigazione attraverso il passaggio è data alle navi provenienti da nord-est.

(4) Le imbarcazioni di lunghezza fino a 15 metri, qualunque sia la direzione di navigazione, non devono ostacolare la navigazione di una nave.

(5) La velocità di navigazione consentita nel passaggio è di 5 nodi.

(6) Sono vietati la navigazione, l'ancoraggio, la sosta e la pesca nel passaggio e nell'avvicinamento al passaggio di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Navigando lungo il canale di San Giovanni Ante

Articolo 66

(1) I limiti del passaggio attraverso il canale di Sant'Ante nel porto di Sebenico sono:

- a) all'esterno – una linea che collega la luce su Capo Jadrija con la luce sulla secca di Ročni
- b) sul lato interno – una linea che collega la luce sulla secca di Paklena con Capo Martinska.

(2) Una nave lunga 20 metri e più e qualsiasi imbarcazione dotata di rimorchiatore possono navigare nel Canale di San Giovanni. Ante se la "Jadrija Signal Station" gli concede il permesso di navigare nel canale su sua richiesta e indica con una luce che la navigazione nel canale è libera. Un rimorchiatore costituito da una sola imbarcazione non è considerato un rimorchiatore.

(3) Una nave da carico di 100 metri o più di lunghezza e una nave passeggeri di 200 metri o più di lunghezza possono navigare nel canale solo con l'ausilio di rimorchiatori, il cui numero sarà determinato sulla base di uno studio speciale sulla sicurezza della navigazione nel St. Ante.

(4) Un'imbarcazione di lunghezza inferiore a 20 metri può navigare nel canale in qualsiasi momento senza permesso, navigando sul lato destro del canale.

(5) L'imbarcazione di cui al comma 2 del presente articolo deve richiedere l'autorizzazione all'ingresso nel canale chiamando la "Stazione segnali Jadrija" sul canale radio VHF del settore VTS Ch 9, al momento dell'ingresso o dell'uscita prevista dal porto di Sebenico, 10 minuti prima del suo arrivo all'ingresso del canale.

(6) I segnali che indicano alle imbarcazioni di cui al comma 2 del presente articolo che la navigazione nel canale è libera o vietata sono impartiti dalla "stazione segnali Jadrija" situata nell'impianto Jadrija sul lato sinistro dell'ingresso esterno del canale.

(7) La «stazione di segnalazione Jadrija» segnala che la navigazione nel canale è libera o vietata, accendendo le seguenti luci:

a) che la navigazione è libera giorno e notte: è installata una luce verde permanente agli ingressi del canale su entrambi i lati, vale a dire: all'esterno presso la cabina di segnalazione "Jadrija Signal Station" dell'impianto Jadrija e all'interno in posizione di Capo Burnji

b) che la navigazione è vietata giorno e notte: una luce rossa fissa, posta nei punti specificati al punto a. di questo paragrafo.

(8) Le luci coprono un angolo di 100° su entrambi i lati dell'ingresso del canale. Quando un'imbarcazione passa sotto le luci in questione, queste non sono più visibili nel canale stesso e l'imbarcazione utilizza le luci di segnalazione marittima esistenti. La portata delle luci è di 1 miglio nautico.

(9) La navigazione nel canale è considerata vietata anche quando nei punti in questione non è accesa alcuna luce.

(10) La nave di cui al comma 2 del presente articolo che attraversa il canale dall'esterno del canale, dopo aver superato Capo Burnji, è tenuta a segnalare sul canale radio VHF del settore VTS Ch 9 che il canale è libero poiché l'esterno del canale non è visibile dal lato della "Jadrija Signal Station".

(11) L'ordine di passaggio delle imbarcazioni di cui al paragrafo 2 del presente articolo, o la navigazione delle imbarcazioni attraverso il canale, è determinato in base al momento della richiesta del permesso di navigazione.

(12) La priorità nell'ordine di navigazione è data alle navi da guerra croate, alle navi pubbliche croate e alle navi che operano nel traffico pubblico costiero, a condizione che siano state approvate per la navigazione nel canale in conformità alle disposizioni del presente articolo.

(13) Una nave, mentre naviga in un canale, non può, salvo in casi di emergenza o di manovra sicura, sorpassare un'altra nave o navigare a una velocità che possa causare onde che potrebbero causare danni alle navi e ad altri oggetti nel canale.

(14) Ancoraggio delle imbarcazioni nel canale e davanti all'imboccatura esterna del canale, nella zona limitata dai paralleli passanti per i fanali di San Nicola e di Roženik e dal meridiano passante per il fanale di San Nicola e dal meridiano che tocca il punto più orientale della costa dell'isola di Lupac.

(15) L'ancoraggio delle imbarcazioni, la balneazione, il nuoto e le immersioni sono consentiti solo nelle baie del canale fino al loro bordo esterno.

(16) La pesca è vietata nella zona del torrente Sant'Ante determinata dai confini di cui al comma 1 del presente articolo.

Navigando attraverso il Canale Pakleni

Articolo 67.

(1) La zona del Canale di Pakleni è un passaggio tra la parte occidentale della costa meridionale dell'isola di Hvar e il gruppo di isole delle Isole Pakleni, delimitato dal faro di Capo Pelegrin sul lato ovest e dal faro dell'isolotto di Pokonji dol sul lato sud-est.

(2) La zona di cui al paragrafo 1 del presente articolo è vietata alla navigazione a tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e a tutti gli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate.

(3) È vietato l'ancoraggio delle imbarcazioni entro un raggio di 0,6 Nm dall'isolotto di Galešnik e dall'isolotto di Galešnik fino all'incrocio di Capo Špartibutin e Capo Kovač.

(4) In deroga al comma 2 del presente articolo, la navigazione è consentita a tutte le navi allo scopo di entrare nell'ancoraggio o nel porto di Hvar.

(5) In deroga al comma 2 del presente articolo, le navi passeggeri che effettuano servizi regolari di navigazione nazionale sono autorizzate a navigare nel periodo dal 1° novembre al 1° aprile.

Navigando sul fiume Neretva

Articolo 68.

(1) I limiti della navigazione sul fiume Neretva sono:

a) alla foce, una linea che collega la luce costiera all'estremità settentrionale della diga con la luce costiera all'estremità meridionale della diga, attraverso una boa di segnalazione verde

b) a Metković – lato sud-ovest del ponte sul fiume Neretva.

(2) La navigazione delle imbarcazioni sul fiume Neretva è consentita sia di giorno che di notte, ad eccezione delle imbarcazioni che trasportano merci pericolose, inquinanti e nocive, che possono navigare solo dall'alba al tramonto.

(3) Possono navigare sul fiume le imbarcazioni con un pescaggio fino a 4,5 metri e una lunghezza fino a 80 metri.

(4) Quando la costa e le indicazioni di navigazione sul fiume non sono visibili a causa della ridotta visibilità, le navi e gli yacht non possono navigare sul fiume.

(5) Una nave o uno yacht che naviga controcorrente è obbligato a spostarsi dalla traiettoria di una nave o di uno yacht che naviga a valle, e le imbarcazioni che navigano sul fiume devono spostarsi dalla traiettoria di navi e yacht.

(6) Una nave può sorpassare un'altra nave solo sul suo lato sinistro.

(7) La nave sorpassata deve virare a dritta, se le circostanze della via navigabile lo consentono, lasciando libero passaggio alla nave sorpassante.

(8) Una nave può rimorchiare solo una nave ormeggiata su ciascun lato e la larghezza totale delle navi non può superare i 30 metri.

(9) Quando due navi o yacht che navigano in direzioni opposte si incontrano alla foce di un fiume, la nave o lo yacht che naviga a valle è tenuta a emettere un lungo segnale sonoro.

(10) Una nave o uno yacht che sta per entrare in un fiume è obbligato a fermarsi di fronte alla foce del fiume a una distanza sufficiente a consentire il passaggio libero e sicuro alla nave o allo yacht che sta uscendo dal fiume.

(11) La nave o lo yacht che entra nel fiume è tenuto a segnalare alla capitaneria di porto di Ploče, tramite apparecchio VHF, sul canale radio VHF del settore VTS di fronte alla boa luminosa "Gumanac", e la nave che esce dal fiume è tenuta a fare lo stesso entro 1,5 miglia nautiche dalla foce.

(12) Le navi, gli yacht e le imbarcazioni, quando sorpassano navi, impianti fluviali, luoghi in cui sono in corso lavori idraulici e zone abitate, devono ridurre la velocità a 5 nodi a una distanza di almeno 300 metri dalle navi, dagli impianti, dai luoghi in cui sono in corso lavori idraulici e dalle zone abitate, in modo da non compromettere la loro sicurezza o causarne danni. Negli altri tratti del fiume Neretva la navigazione è consentita a velocità fino a 7 nodi.

(13) E' vietato alle navi e agli yacht che navigano sul fiume:

a) sorpassare navi e yacht o gettare l'ancora davanti alla foce di un fiume, alla foce di un fiume e in altri luoghi stretti e inaccessibili del fiume dove ostacolano o potrebbero ostacolare la navigazione

b) ancoraggio sul canale navigabile tra la boa luminosa "Gumanac" e la foce del fiume, cioè 500 metri a monte o a valle del ponte vicino a Rogotin

c) effettuare scavi dal fiume a una distanza inferiore a 500 metri a monte o a valle del ponte vicino a Rogotin

d) sorpasso, passaggio o sosta sotto un ponte o nelle immediate vicinanze di un ponte

e) interrompere la rotta delle navi e degli yacht in modo da ostacolarne la velocità e la direzione della navigazione.

(14) Le imbarcazioni possono navigare dalla foce al ponte di Rogotin se il loro punto fisso più alto (cima dell'albero, ecc.) è alto fino a 16 metri, calcolando tale misura al livello massimo dell'acqua del fiume.

(15) Le imbarcazioni possono passare sotto il ponte di Rogotin, sotto la metà del ponte se il loro punto fisso più alto (cima dell'albero, ecc.) è fino a 14 metri, e sotto i lati del ponte sui piloni, se il loro punto fisso più alto è di 11 metri, con questa misurazione calcolata al livello dell'acqua più alto del fiume.

(16) È vietato alle imbarcazioni navigare tra i piloni del ponte e la riva.

(17) Una nave o uno yacht che naviga a valle deve avere un'ancora a poppa pronta per essere calata.

(18) Una nave che non sia più in grado di manovrare durante la navigazione su un fiume deve gettare l'ancora in un luogo dove non possa ostacolare la navigazione sicura delle altre navi.

(19) Quando una nave non sta eseguendo lavori su un fiume, è obbligata a rimuovere i suoi dispositivi e le sue attrezzature di lavoro in modo che non sporgano oltre le sue sponde e a ritirarsi verso la riva del fiume per consentire il libero passaggio alle altre navi.

(20) È vietato collocare ormeggi o altri ostacoli che impediscano il libero passaggio attraverso il fiume attraverso, sopra, sulla superficie o sul fondo del fiume.

Navigazione sotto il ponte di Pelješac

Articolo 69

(1) Il canale principale sotto il ponte di Pelješac si trova tra i piloni centrali 7 e 8, dove l'altezza libera massima dalla linea di galleggiamento allo spazio sotto il ponte è di 55 metri e la larghezza massima del passaggio per navi e yacht è di 200 metri.

(2) La via navigabile principale di cui al paragrafo 1 del presente articolo è utilizzata da tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate e dagli yacht di stazza lorda pari o superiore a 1000 tonnellate.

(3) Le navi e gli yacht di cui al comma 2 del presente articolo possono passare sotto il ponte solo se si avvalgono dei servizi di un pilota costiero o di imbarcazioni pubbliche che svolgono attività nell'ambito delle proprie attività in base a norme speciali.

(4) La posizione di imbarco del pilota sul lato ovest è 42°56.4' N e 017°31.0' E, sul lato nord-est 42°56.1' N e 017°32.76' E, e sul lato sud-est 42°55.4' N e 017°32.76' E.

(5) Le navi che trasportano sostanze pericolose, nocive e inquinanti possono passare sotto il ponte di Pelješac solo durante le ore diurne.

(6) Il passaggio sotto il ponte di Pelješac è vietato a tutte le imbarcazioni quando la visibilità è inferiore a 1 miglio nautico.

(7) Le imbarcazioni di cui al comma 2 del presente articolo sono obbligate a segnalarsi al servizio VTS sul canale radio VHF del settore immediatamente prima e dopo il passaggio sotto il ponte di Pelješac.

Navigando sul fiume Zrmanja

Articolo 70

(1) I limiti di navigazione sul fiume Zrmanja (di seguito denominato: fiume) sono:

- a) alla foce – linea di collegamento Capo Rijeka – boa di segnalazione – segnale di riferimento numero 2 – Capo Struga
- b) ponte sul fiume Zrmanja a Obrovac
- c) il letto del fiume tra i segnali verdi e rossi.

(2) Le imbarcazioni non possono navigare sul fiume ad una velocità superiore a 8 nodi.

(3) È vietato l'ancoraggio e la sosta delle imbarcazioni sul fiume, fatta eccezione per le imbarcazioni pubbliche che svolgono attività rientranti nell'ambito delle loro attività in base a norme speciali.

(4) È vietata la navigazione sul fiume di notte e quando la costa non è visibile a causa della ridotta visibilità.

Schema di separazione del traffico di Palagruža

Articolo 71

(1) Per le navi che navigano in passaggio inoffensivo nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, lo schema di separazione del traffico è determinato a sud-ovest (SO) dell'isola di Palagruža, come segue:

- a) navi che navigano in direzione nord-ovest (NW) da 4 a 7 miglia nautiche a sud del faro dell'isola di Palagruža

b) navi che navigano in direzione sud-est (SE) da 9 a 12 miglia nautiche a sud del faro dell'isola di Palagruža.

(2) Tra le direzioni generali dei flussi di navigazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo è istituita una zona di separazione.

Navigando attraverso parchi nazionali e parchi naturali

Articolo 72

Durante la navigazione nei parchi nazionali e nei parchi naturali, l'imbarcazione è tenuta a rispettare le restrizioni prescritte da un apposito atto dell'ente che gestisce il parco nazionale o il parco naturale.

CAPITOLO III.

SISTEMA DI IDENTIFICAZIONE AUTOMATICA DELLA NAVE, REGISTRATORE DEI DATI DI VIAGGIO, GIORNALE DI NAVE E MOTORE

Definizioni

Articolo 73

Ai fini del presente capitolo del Regolamento, alcuni termini hanno i seguenti significati:

1. *Il Codice IMO* è il Codice per le indagini sui sinistri e gli incidenti marittimi, adottato dall'IMO con la risoluzione dell'Assemblea A.849 del 27 novembre 1997, come modificato.
2. *LRIT* è un sistema per il tracciamento e l'identificazione delle navi a lunga distanza (*Long Range Identification and Tracking*) in conformità al Regolamento 19-1, Capitolo V, della Convenzione SOLAS.
3. *La risoluzione IMO A.917(22)* indica la risoluzione IMO 917(22) intitolata "Linee guida per l'uso dell' AIS a bordo delle navi", modificata dalla risoluzione IMO A.956(23) e dai suoi successivi emendamenti.
4. *S-VDR – Simplified Voyage Data Recorder* è un dispositivo il cui scopo è quello di aiutare a determinare la causa di un incidente marittimo. I requisiti funzionali che devono essere soddisfatti dal S-VDR sono dati dal Capitolo V della Convenzione SOLAS
5. *Il VDR – Voyage Data Recorder* – è un dispositivo il cui scopo è quello di aiutare a determinare la causa di un incidente marittimo. I requisiti funzionali che un VDR deve soddisfare sono stabiliti nel Capitolo V della Convenzione SOLAS e nella Risoluzione IMO A.861(20) e nella norma IEC 61996, con tutti i successivi emendamenti e supplementi.

Utilizzo del sistema di identificazione automatica

Articolo 74

(1) Le navi, indipendentemente dalla nazionalità, che entrano nei porti della Repubblica di Croazia o che navigano in passaggio inoffensivo, devono essere dotate di un sistema di

identificazione automatica di classe A (AIS), conforme ai requisiti del capitolo V della Convenzione SOLAS, come stabilito nell'allegato 1, che è parte integrante della presente ordinanza.

(2) Il comandante di una nave dotata del sistema di cui al paragrafo 1 del presente articolo è responsabile del funzionamento ininterrotto del sistema, salvo nei casi in cui accordi, contratti o norme internazionali prevedano la protezione dei dati di navigazione.

(3) Il funzionamento continuo del sistema di cui al paragrafo 2 del presente articolo si considera come la fornitura automatica di informazioni accurate alle stazioni costiere opportunamente attrezzate, ad altre imbarcazioni, ad aeromobili, compresa l'identità dell'imbarcazione, il tipo, la posizione, la rotta, la velocità, lo stato di navigazione e altre informazioni relative alla sicurezza, nonché lo scambio di dati con le stazioni costiere e l'uso in conformità alla risoluzione IMO A.917(22).

Obblighi delle navi da pesca

Articolo 75

(1) Ogni peschereccio con una lunghezza dello scafo pari o superiore a 15 metri, di nazionalità croata o un peschereccio che si trova o naviga nelle acque interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia o che sbarca il suo pescato nella Repubblica di Croazia deve essere dotato di un sistema di identificazione automatica della nave (AIS) di classe A conforme ai requisiti del capitolo V della Convenzione SOLAS, come stabilito nell'allegato 1, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

(2) Le navi da pesca di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono tenute a garantire il funzionamento ininterrotto del sistema. In casi eccezionali, il sistema di identificazione automatica (AIS) può essere disattivato se il comandante della nave lo ritiene necessario per la sicurezza della nave.

Utilizzo del registratore di viaggio

Articolo 76

Tutte le navi che entrano nei porti della Repubblica di Croazia devono essere dotate di un VDR come segue:

- navi passeggeri e unità veloci per il trasporto di passeggeri in viaggi internazionali
- navi cargo di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate costruite dopo il 1° luglio 2002.
- navi cargo di stazza lorda pari o superiore a 3000 tonnellate destinate a viaggi internazionali, costruite prima del 1° luglio 2002, che possono essere S-VDR.

Utilizzo di sistemi di tracciamento e identificazione delle navi a lungo raggio

Articolo 77

Le navi a cui si applica la Regola 19-1 del Capitolo V della Convenzione SOLAS con i relativi standard e requisiti funzionali approvati dall'IMO, vale a dire le navi passeggeri, comprese le unità passeggeri ad alta velocità in viaggi internazionali, le navi cargo, comprese le unità cargo ad alta velocità di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate in viaggi internazionali, e le strutture mobili offshore per l'esplorazione e lo sfruttamento dei fondali marini, devono essere dotate di apparecchiature LRIT conformi a tali standard e requisiti se fanno scalo nei porti della Repubblica di Croazia.

Diario di bordo

Articolo 78

(1) Il giornale di bordo è un libro di bordo che contiene:

- a) dati della nave (nome, porto di immatricolazione, numero di identificazione nazionale (NIB), numero IMO, nominativo di chiamata, stazza lorda e netta, tipo di nave, portata lorda e categoria di navigazione)
- b) il nome, il cognome e la firma della persona autorizzata che ha certificato il giornale di bordo della nave, la data di certificazione e il nome dell'autorità portuale presso la quale è stato certificato il giornale di bordo della nave e
- c) istruzioni per la tenuta del giornale di bordo di una nave.

(2) Il contenuto e la presentazione del giornale di bordo sono pubblicati sul sito web del Ministero.

(3) Le modalità di compilazione del giornale di bordo sono prescritte nell'allegato 2 della presente ordinanza.

(4) Prima di iniziare la tenuta del giornale di bordo di una nave, l'ufficio del capitano del porto di immatricolazione della nave verifica i dati di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Obbligo di tenere il giornale di bordo della nave

Articolo 79

(1) Tutte le navi e gli yacht con una lunghezza dello scafo superiore a 24 metri sono tenuti a tenere un giornale di bordo.

(2) In deroga a quanto disposto dal comma 1 del presente articolo, le navi impegnate nella navigazione nazionale che navigano esclusivamente nell'area della navigazione locale determinata da un regolamento speciale sulle categorie di navigazione delle navi marittime non sono tenute a tenere un giornale di bordo.

Ora e lingua della tenuta del giornale di bordo della nave

Articolo 80

(1) Il giornale di bordo deve essere tenuto durante il viaggio e la sosta della nave nel porto.

(2) Per le navi marittime che effettuano viaggi internazionali, il giornale di bordo deve essere redatto in lingua inglese, mentre per le navi marittime che effettuano viaggi nazionali, il giornale di bordo deve essere redatto in lingua croata.

(3) L'obbligo di tenere il giornale di bordo cessa con il disarmo della nave.

Voci nel giornale di bordo della nave

Articolo 81

(1) Le annotazioni nel giornale di bordo della nave devono essere fatte su una pagina separata per ogni giorno.

(2) I dati inseriti nel giornale di bordo non devono essere resi in alcun modo illeggibili.

(3) Non è consentito inserire successivamente nuove parole, frasi o numeri che possano modificare il contenuto dei dati già inseriti.

(4) Le voci errate devono essere cancellate in modo che rimangano leggibili e le correzioni devono essere datate e firmate dal comandante o dall'ufficiale autorizzato che ha effettuato la correzione.

(5) Gli spazi rimasti vuoti devono essere barrati con due linee.

Verifica dei dati nel giornale di bordo della nave durante la navigazione

Articolo 82

(1) Quando una nave è in navigazione o è tenuta una guardia a bordo, i dati sugli eventi e le osservazioni durante la guardia devono essere inseriti nelle sezioni appropriate del giornale di bordo della nave dall'ufficiale di coperta di guardia.

(2) L'ufficiale di cui al paragrafo 1 del presente articolo è personalmente responsabile dei dati inseriti, che devono essere confermati dalla sua firma immediatamente dopo la fine del turno di guardia.

(3) Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo si applicano anche al comandante della nave quando è di guardia.

(4) Il comandante della nave è tenuto a verificare separatamente ogni evento importante registrato nel giornale di bordo.

Verifica dei dati inseriti nel giornale di bordo della nave quando la nave non è in navigazione

Articolo 83

(1) Quando la nave non è in navigazione e non è presente alcun servizio di guardia a bordo, il giornale di bordo deve essere tenuto dal comandante della nave o da un ufficiale di coperta designato dal comandante.

(2) Quando il giornale di bordo è tenuto dall'ufficiale di coperta di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il comandante della nave è tenuto a verificare quotidianamente i dati inseriti.

Tenere un diario di bordo di una nave

Articolo 84.

(1) Il comandante della nave è tenuto a presentare il giornale di bordo e una copia della pagina del giornale di bordo all'autorità portuale competente localmente per l'ispezione quando segnala un evento straordinario.

(2) Il proprietario, l'armatore o la società è tenuto a conservare il giornale di bordo della nave, compilato in tutte le sue pagine, per almeno dieci anni dalla data di certificazione del nuovo giornale di bordo.

Registro della macchina

Articolo 85

(1) Il giornale di bordo è un libro di bordo che contiene:

a) informazioni sulla nave (nome e designazione, porto di immatricolazione, numero di identificazione nazionale (NIB), numero IMO, nominativo di chiamata, stazza lorda e netta, tipo di nave, potenza del motore di propulsione e categoria di navigazione)

b) il nome, il cognome e la firma della persona autorizzata che ha certificato il libretto di bordo del motore, la data di certificazione e il nome dell'autorità portuale presso la quale è stato certificato il libretto di bordo del motore e

c) istruzioni per la tenuta del registro della macchina.

(2) Il contenuto e la presentazione del registro delle macchine sono pubblicati sul sito web del Ministero.

(3) Le modalità di compilazione del libretto di circolazione sono prescritte nell'allegato 3 della presente ordinanza.

(4) Prima di iniziare la tenuta del libretto di bordo, la capitaneria di porto del porto di immatricolazione della nave verifica i dati di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Obbligo di tenere un libretto di bordo della macchina

Articolo 86

Tutte le navi di stazza lorda pari o superiore a 50 tonnellate e con potenza del motore di propulsione superiore a 110 kW sono tenute a tenere un registro del motore.

Ora e lingua del registro della macchina

Articolo 87

(1) Il giornale di bordo del motore deve essere tenuto durante la navigazione e mentre la nave si trova in porto.

(2) Per le navi marittime che effettuano viaggi internazionali, il giornale di bordo deve essere redatto in inglese, mentre per le navi marittime che effettuano viaggi nazionali, il giornale di bordo deve essere redatto in croato.

(3) L'obbligo di tenere il giornale di bordo cessa quando la nave è pronta.

Voci del registro della macchina

Articolo 88.

(1) Le registrazioni nel registro della macchina devono essere effettuate su una pagina separata per ogni giorno.

(2) I dati inseriti nel libretto di bordo della macchina non devono essere resi in alcun modo illeggibili.

(3) Non è consentito inserire successivamente nuove parole, frasi o numeri che possano modificare il contenuto dei dati già inseriti.

(4) Le voci errate devono essere cancellate in modo che rimangano leggibili e le correzioni devono essere datate, timbrate e firmate dall'ufficiale di macchina o dall'ufficiale autorizzato che ha effettuato la correzione.

(5) Gli spazi rimasti vuoti devono essere barrati con due linee.

Verifica dei dati nel giornale di bordo del motore durante la navigazione

Articolo 89

(1) Quando una nave è in navigazione o è tenuta una guardia a bordo, i dati sugli eventi e le osservazioni durante la guardia devono essere inseriti nelle sezioni appropriate del giornale di bordo dall'ufficiale macchinista di guardia.

(2) L'ufficiale di cui al paragrafo 1 del presente articolo è personalmente responsabile dei dati inseriti, che devono essere confermati dalla sua firma immediatamente dopo la fine del turno di guardia.

(3) Le disposizioni dei commi 1 e 2 del presente articolo si applicano anche al responsabile del motore quando è di guardia.

(4) L'operatore della macchina supervisiona la tenuta del registro di bordo e conferma quotidianamente con la sua firma l'esattezza dei dati inseriti.

(5) Il comandante della nave deve periodicamente, almeno una volta al mese e in particolare dopo ogni evento di rilievo, rivedere e firmare il giornale di bordo.

Verifica dei dati inseriti nel giornale di bordo del motore quando la nave non è in navigazione

Articolo 90

(1) Quando la nave non è in navigazione e non è presente alcun servizio di guardia a bordo, il giornale di macchina deve essere tenuto dal direttore di macchina o da un ufficiale di macchina designato dal direttore di macchina.

(2) Quando il registro del motore è tenuto dall'ufficiale di macchina di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il responsabile del motore verifica ogni giorno i dati inseriti.

Mantenere un registro della macchina

Articolo 91

(1) Il comandante della nave è tenuto a presentare il giornale di bordo e una copia della pagina del giornale di bordo all'autorità portuale competente a livello locale per l'ispezione quando segnala un evento straordinario.

(2) Il proprietario, l'armatore o la società sono tenuti a conservare il libretto di bordo del motore, compilato in tutte le sue pagine, per almeno dieci anni dalla data di certificazione del nuovo libretto di bordo del motore.

PARTE QUARTA

SUPERVISIONE E GESTIONE DEL TRAFFICO MARITTIMO

CAPITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI

Applicazione

Articolo 92

(1) Le disposizioni della presente parte dell'Ordinanza si applicano alla vigilanza e alla gestione del traffico marittimo e degli oggetti marittimi situati o naviganti nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona economica della Repubblica di Croazia.

(2) Nulla nella presente parte del regolamento esonera un'installazione marittima dalla sua responsabilità per la sicurezza della nave, la sicurezza della navigazione, la vita umana e la protezione dell'ambiente marino.

Definizioni

Articolo 93

Ai fini del presente capitolo del Regolamento, alcuni termini hanno i seguenti significati:

1. *La guardia* è la disponibilità continua di una struttura marittima in ascolto costante dei canali radio VHF prescritti, a seconda delle apparecchiature della struttura marittima.

2. *L'operatore LKC (LKCO)* è un funzionario LKC opportunamente qualificato in un porto aperto al traffico pubblico internazionale o in un porto per scopi speciali, che monitora e

coordina il lavoro dei servizi portuali (rimorchiatori, piloti, agenti, concessionari e altri) e l'attracco, l'ancoraggio, la sosta e la navigazione delle navi nell'area portuale.

3. *Il Centro di controllo portuale* (di seguito: LKC) è un servizio dell'autorità portuale in un porto aperto al traffico pubblico internazionale o in un porto speciale che coordina e monitora l'attracco, l'ancoraggio, la sosta e la navigazione delle navi nell'area portuale 24 ore su 24, istituito in conformità a regolamenti speciali.

4. *La comunicazione* è la trasmissione e la ricezione di messaggi vocali o scritti, o di dati, sulle frequenze dei canali radio VHF prescritte dal Regolamento radio internazionale, che disciplina lo scopo e la sequenza di utilizzo dei canali radio per la radiotelefonica nella banda di frequenza VHF.

5. *Il Centro nazionale per la sicurezza della navigazione* è un centro con sede a Fiume che, nell'ambito di competenza di tutte le autorità portuali, svolge i compiti di ricerca e soccorso delle persone in pericolo in mare, di monitoraggio e gestione del traffico marittimo e fluviale, nonché altri compiti prescritti da un apposito regolamento sull'organizzazione interna del Ministero.

6. *la destinazione* è un porto, un ancoraggio o qualsiasi altro luogo verso cui una nave sta navigando

7. *Il canale radio VHF* è un canale per la radiotelefonica nella gamma di onde VHF (da 156 MHz a 174 MHz) come definito dall'Allegato 18 del Regolamento internazionale sulle radiocomunicazioni dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (ITU). Per il funzionamento del servizio radio marittimo VHF vengono utilizzati 56 canali VHF, di cui il canale VHF 16 (156,800 MHz) è utilizzato per le chiamate e le comunicazioni in caso di soccorso e per le chiamate per altri scopi di comunicazione, il canale VHF 70 (156,525 MHz) è utilizzato per le chiamate DSC, indipendentemente dal tipo di chiamata, mentre gli altri canali VHF sono utilizzati per tutti gli altri tipi di comunicazione.

8. *Il sistema VTMIS* è un sistema tecnico per il monitoraggio e la gestione del traffico marittimo, costituito da dispositivi e apparecchiature per l'identificazione automatica delle navi (AIS), dispositivi e apparecchiature radar, dispositivi e apparecchiature per le comunicazioni radio marittime, carte marittime elettroniche e un sistema di telecamere di sorveglianza, nonché dal Sistema integrato croato di informazione marittima - CIMIS.

9. *Il centro VTS* è un centro dal quale il servizio VTS fornisce servizi VTS.

10. *L'operatore VTS (VTSO)* è un funzionario opportunamente qualificato del servizio di controllo e gestione del traffico marittimo a cui viene assegnata una posizione nel servizio VTS e autorizzato a fornire servizi VTS.

11. *Il piano di navigazione VTS* è un piano di movimento di una nave attraverso l'area VTS concordato e stabilito tra l'operatore VTS e la nave.

12. *L'area VTS* è un'area che comprende le acque marine interne, il mare territoriale e la zona economica della Repubblica di Croazia nella quale vengono svolte attività di controllo e gestione del traffico marittimo e che è composta da diversi settori VTS.

13. *La visualizzazione del traffico marittimo VTS* è una visualizzazione situazionale delle navi e dei loro movimenti nell'area VTS, nonché di altri dati disponibili sulle circostanze che incidono sul traffico marittimo, che è a disposizione dell'operatore VTS allo scopo di valutare la situazione e fornire servizi VTS.

14. *Il settore VTS* è una parte dell'area VTS che comprende l'unità di navigazione e consente la supervisione e la gestione complete della navigazione da parte dell'operatore VTS. Un operatore VTS può monitorare più settori VTS contemporaneamente. Il settore VTS può essere:

– *Area di sorveglianza*

– settore gestionale (*area Routing*)

– *Area di manovra e*

– *Zona di esclusione*

15. *Il servizio VTS* è il servizio di controllo e gestione del traffico marittimo del Ministero autorizzato a fornire servizi VTS, che ha la capacità di interagire con gli oggetti marittimi e di reagire alle mutevoli circostanze di navigazione e il cui compito è stabilire un flusso di traffico e di navigazione in cui tutti i partecipanti al traffico marittimo raggiungano gli obiettivi prefissati, soddisfacendo nel contempo le condizioni di sicurezza della navigazione e di tutela ambientale e rispettando le normative relative alla navigazione.

16. *I servizi VTS* sono servizi che forniscono informazioni importanti per la navigazione sicura delle strutture marittime e possono includere anche servizi che forniscono consulenza e supporto alla navigazione delle strutture marittime, nonché attività correlate all'organizzazione della navigazione e alla gestione del traffico marittimo.

Condurre la sorveglianza e la gestione del traffico marittimo

Articolo 94.

La vigilanza e la gestione del traffico marittimo vengono svolte mediante la collaborazione dei servizi competenti del Centro nazionale per la sicurezza della navigazione e delle Autorità portuali aventi sede in mare o situate nell'area di vigilanza e gestione.

Svolgere compiti di supervisione e gestione del traffico marittimo

Articolo 95

(1) I compiti di controllo e gestione del traffico marittimo sono svolti dal Servizio di controllo e gestione del traffico marittimo del Centro nazionale per la sicurezza della navigazione e delle

autorità portuali in collaborazione con le autorità portuali, la società Plovput e l'Istituto idrografico croato.

(2) L'area di controllo e gestione del traffico marittimo comprende i porti, le acque marine interne, il mare territoriale e la zona economica della Repubblica di Croazia.

Chiusura temporanea di una parte specifica di una via navigabile, di un porto o di una parte di un porto al traffico marittimo

Articolo 96

(1) In caso di pericolo immediato per la vita umana in mare, la sicurezza della navigazione o l'ambiente, un dipendente autorizzato a supervisionare e gestire il traffico marittimo del Centro nazionale per la sicurezza della navigazione e delle autorità portuali può ordinare la chiusura temporanea al traffico marittimo di una determinata parte di una via navigabile, di un porto o di una parte di un porto.

(2) Un funzionario autorizzato alla supervisione e alla gestione del traffico marittimo del Centro nazionale per la sicurezza della navigazione può ordinare la chiusura temporanea di una determinata parte della via navigabile.

(3) La decisione di cui al comma 2 del presente articolo è presa sulla base delle previsioni meteo e dello stato del mare del Servizio Idrometeorologico Statale e del sistema di controllo del traffico marittimo VTS nonché della valutazione del dipendente di cui al comma 2 del presente articolo.

(4) Un funzionario autorizzato a supervisionare e gestire il traffico marittimo presso le autorità portuali può ordinare la chiusura temporanea di un porto, di una parte di porto o di un ancoraggio.

(5) La decisione di cui al comma 4 del presente articolo è presa su proposta dell'ente di gestione del porto, sulla base dello stato del mare e delle previsioni meteorologiche dell'Istituto idrometeorologico statale, dei parametri della massima forza consentita del vento e delle onde prescritti dall'ordinanza sull'ordine in un determinato porto, presentati dall'ente di gestione del porto in conformità con le disposizioni di un regolamento speciale che disciplina l'ambito del mantenimento dell'ordine nei porti e della valutazione del dipendente di cui al comma 4 del presente articolo.

(6) Nel caso in cui l'autorità portuale competente non disponga di un servizio di guardia 24 ore su 24, il dipendente di cui al comma 2 del presente articolo può ordinare la chiusura temporanea del porto, di una parte del porto o dell'ancoraggio.

(7) Se cambiano le circostanze in base alle quali sono stati emessi gli ordini di cui ai paragrafi 2 e 4 del presente articolo, gli impiegati di cui al paragrafo 1 del presente articolo decidono di annullare l'ordine di chiusura della via navigabile, del porto, di una parte del porto o dell'ancoraggio.

(8) Quando le circostanze richiedono un'azione urgente per prevenire un pericolo imminente per la vita umana in mare, la sicurezza della navigazione o l'ambiente, gli ufficiali di cui al paragrafo 1 del presente articolo emanano gli ordini di cui ai paragrafi 2, 4, 6 e 7 del presente articolo mediante decisione orale o tramite posta elettronica a tutte le parti interessate.

(9) Il comandante della nave e tutti gli altri soggetti coinvolti nell'impresa di navigazione o nelle operazioni portuali sono tenuti ad agire immediatamente sulla decisione orale di cui ai paragrafi 2, 4, 6 e 7 del presente articolo.

(10) Il dipendente di cui al paragrafo 7 del presente articolo predispone una copia scritta della decisione orale e la consegna alla parte senza indugio e comunque non oltre 48 ore dal momento in cui è emessa la decisione orale.

(11) La comunicazione scritta di cui al paragrafo 10 del presente articolo deve contenere la descrizione della situazione e la documentazione sulla base della quale sono stati emanati gli ordini di cui ai paragrafi 2, 4, 6 e 7 del presente articolo.

CAPITOLO II.

SISTEMA AZIENDALE VTS

CAPITOLO I.

ESECUZIONE DEI COMPITI VTS, AREE VTS E CENTRO DI CONTROLLO PORTUALE

Area e metodo di esecuzione delle attività VTS

Articolo 97

(1) Le operazioni VTS vengono eseguite nell'area VTS in conformità con:

- Regola 12 del Capitolo V della Convenzione SOLAS per la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi
- Linee guida IMO VTS e manuale IALA VTS.

(2) Le operazioni VTS devono essere eseguite in conformità alle disposizioni del presente capitolo del Regolamento e della Procedura per la gestione e la supervisione del traffico marittimo del Servizio VTS.

(3) Le informazioni dettagliate sulle operazioni VTS devono essere pubblicate sulle carte nautiche marittime e sulle pubblicazioni ufficiali.

Compiti di notifica degli impianti marittimi

Articolo 98

(1) I compiti di notifica degli impianti marittimi includono:

- a) dati su altre imbarcazioni nell'area VTS
- b) dati meteorologici e idrografici

- c) informazioni sull'accettazione della nave nel porto (attracco/ancoraggio)
- d) dati di pilotaggio
- e) informazioni sulle condizioni della via navigabile
- f) dati sullo stato degli impianti di sicurezza della navigazione
- g) informazioni sui pericoli che possono rappresentare una minaccia per le navi
- h) altre informazioni che possono avere un impatto sulla sicurezza del traffico marittimo.

(2) La notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo può comprendere la fornitura di dati alle strutture marittime nei seguenti casi:

- a) quando sussiste un evidente pericolo imminente e grave di incidente marittimo
- b) quando un impianto marittimo non rispetta le norme generali della professione relative alla sicurezza della navigazione e mette quindi indubbiamente a repentaglio la sicurezza della navigazione o l'ambiente
- c) quando un impianto marittimo non rispetta le norme relative alla sicurezza della navigazione o alla navigazione in generale
- d) quando l'impianto marittimo non dispone di informazioni sufficienti circa una possibile minaccia alla sicurezza della navigazione o è altamente probabile che
- e) quando la normale applicazione delle norme della professione dell'impianto marittimo potrebbe creare in un secondo momento circostanze complesse di traffico e di navigazione.

(3) I dati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo devono essere trasmessi in occasione della segnalazione obbligatoria di una nave, su richiesta della nave stessa o quando il VTSO lo ritenga necessario per la sicurezza del traffico marittimo.

(4) I dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo sono trasmessi quando il VTSO lo ritiene necessario per la sicurezza del traffico marittimo o la tutela dell'ambiente marino.

(5) La nave è tenuta a prendere in considerazione, a proprio rischio, le informazioni fornite conformemente alle disposizioni del presente articolo.

(6) I dati di cui al comma 1, lettera b), del presente articolo si basano sui rapporti meteorologici ufficiali del Servizio idrometeorologico statale.

(7) I dati di cui al paragrafo 1, lettere e), f), g) e h) del presente articolo si basano sulle comunicazioni ufficiali alla gente di mare (annunci radio, messaggi SECURITE, ecc.).

Gestione del traffico marittimo

Articolo 99

(1) Il servizio VTS monitora e gestisce il traffico marittimo al fine di garantire una navigazione sicura ed efficiente nell'area VTS.

(2) Salvo quanto diversamente previsto dalle disposizioni della presente Ordinanza, nell'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il VTSO può impartire i seguenti ordini a una o più strutture marittime o a tutte le strutture marittime nell'area VTS:

- a) vietare il passaggio o vietare la navigazione in una determinata area a una nave o a un gruppo di navi
- b) vietare il sorpasso o istituire una zona di sorpasso
- c) vietare l'uscita dal porto o dall'ancoraggio o l'ingresso nell'area VTS
- d) vietare l'ingresso nel porto o l'ancoraggio o l'uscita dall'area VTS
- e) separare il traffico marittimo nel tempo e/o nello spazio
- f) consentire o limitare la velocità sul fondo
- g) determinare il piano di viaggio VTS per le navi che trasportano sostanze pericolose, nocive o inquinanti o che effettuano il rimorchio o che hanno comunque capacità di manovra limitate
- h) vietare l'ancoraggio e designare un'area di ancoraggio.

(3) Nell'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 1 del presente articolo, il VTSO concede le seguenti autorizzazioni alle strutture marittime nell'area VTS:

- a) permesso di ingresso nell'area VTS
- b) permesso di navigazione nella zona VTS
- c) permesso di ancoraggio nella zona VTS
- d) l'autorizzazione a derogare all'applicazione delle disposizioni delle parti terza e quarta della presente Ordinanza e delle norme speciali che disciplinano la navigazione in determinate zone marittime della Repubblica di Croazia quando ciò è previsto da tali norme

(4) Nell'esecuzione dei compiti di cui al paragrafo 2, lettera e. VTSO può:

- a) determinare una zona di sicurezza della nave – un cerchio attorno a una struttura marittima all'interno del quale l'accesso a tutte le altre navi è vietato salvo autorizzazione speciale, per cui la dimensione della zona corrisponderà alle dimensioni della via navigabile, alle dimensioni e alle caratteristiche della struttura marittima, al carico e al livello di rischio
- b) determinare la separazione temporale del traffico marittimo in modo da garantire l'uso esclusivo di un'area specifica o di un passaggio limitato per un periodo di tempo specifico per una nave
- c) determinare la separazione del traffico marittimo in base alla distanza, in base alla quale gli oggetti marittimi sono posti a una distanza minima l'uno dall'altro allo scopo di attraversare aree intere o specifiche e passaggi limitati.

(5) Con gli ordini e le autorizzazioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo, il comandante si impegna a compiere un'azione specifica e a raggiungere un obiettivo di navigazione specifico, restando la responsabilità del comandante stesso per quanto riguarda le modalità di esecuzione dell'azione specifica.

(6) Gli ordini e le autorizzazioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo si basano sulla visualizzazione del traffico marittimo VTS.

(7) Le navi che effettuano crociere internazionali sono tenute a presentare al servizio VTS il piano di viaggio per l'approvazione almeno 3 ore prima della partenza da un porto croato, oppure almeno 3 ore prima di entrare nel mare territoriale della Repubblica di Croazia, se provenienti da un porto straniero.

(8) Le navi di cui al paragrafo 7 del presente articolo presentano il piano di navigazione e il servizio VTS ne conferma la ricezione e lo approva tramite posta elettronica o altri mezzi di comunicazione disponibili.

Supporto alla nave

Articolo 100.

(1) Il servizio VTS fornisce supporto alla nave informandola dei seguenti dati basati sulla visualizzazione del traffico marittimo VTS:

a) rotta e velocità sul fondo della nave

b) la posizione della nave rispetto alla direzione della via d'acqua o rispetto ai punti intermedi di navigazione

c) la posizione, l'identificazione e le intenzioni delle altre navi nelle sue vicinanze

d) avvisi per singole imbarcazioni in navigazione e simili.

(2) Il supporto di cui al paragrafo 1 del presente articolo è fornito dal VTSO su espressa richiesta del comandante della nave e ha inizio dopo l'espressa conferma di accettazione della fornitura da parte del VTSO.

(3) Una nave può richiedere il supporto di cui al paragrafo 1 del presente articolo in condizioni di navigazione difficili o condizioni meteorologiche difficili, in caso di guasto o irregolarità nel funzionamento delle apparecchiature di navigazione della nave, a condizione che non sia messa in pericolo la sicurezza della nave, delle persone o dell'ambiente, e può richiedere l'istituzione di un piano di navigazione VTS.

(4) La fornitura di supporto di cui al paragrafo 1 del presente articolo inizia quando il VTSO e il comandante della nave raggiungono un accordo in merito alle procedure di comunicazione, al/ai dispositivo/i VTMIS attraverso i quali viene fornito il servizio e al piano di navigazione.

(5) Il supporto di cui al paragrafo 1 del presente articolo ha esclusivamente carattere consultivo e il comandante della nave è tenuto a prendere in considerazione, a proprio rischio e pericolo, le informazioni fornite in conformità alle disposizioni del presente articolo.

(6) Il VTSO monitora i risultati del sostegno fornito in conformità alle disposizioni del presente articolo.

Compiti di supervisione

Articolo 101.

(1) Il servizio VTS svolge i compiti di supervisione della sicurezza della navigazione e di raccolta dei dati sulle strutture marittime e sul traffico marittimo utilizzando il sistema VTMS nell'area VTS.

(2) Il servizio VTS monitora l'attuazione del sistema di navigazione direzionale e separata nel Mare Adriatico adottato dall'IMO.

(3) Il servizio VTS vigila sull'attuazione del sistema di segnalazione obbligatoria per le navi nell'Adriatico (ADRIREP) di cui al paragrafo 6 del presente articolo.

(4) Nei casi di cui alla Parte V della presente Ordinanza, i servizi VTS sono forniti su richiesta del MRCC Rijeka o dell'autorità portuale competente.

(5) Per svolgere i compiti di cui al presente articolo, il VTSO è autorizzato a entrare in comunicazione con un impianto marittimo e a richiedere informazioni sull'impianto marittimo, su altri impianti marittimi o sul traffico marittimo nelle immediate vicinanze di tale impianto marittimo.

(6) Le petroliere di 150 GT o più e tutte le navi di 300 GT o più che trasportano sostanze pericolose, inquinanti o nocive come carico alla rinfusa o imballato sono tenute a inviare i dati al Centro nazionale in conformità con la risoluzione del Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO, MSC.139(76) del 5 dicembre 2002 sul sistema di segnalazione obbligatoria per le navi nel mare Adriatico (ADRIREP), come pubblicato nell'Avviso ai marittimi dell'Istituto idrografico croato, volume 5 del maggio 2003.

(7) Tutte le navi cui si applica il Capitolo V, Regola 19 della Convenzione SOLAS devono, durante la navigazione nella zona economica esclusiva, avere un sistema di identificazione automatica (AIS) acceso e devono trasmettere dati statici, dinamici e di viaggio, compresi i dati sulle merci pericolose, tramite l'AIS, in conformità con le pertinenti Linee guida IMO.

Aree VTS

Articolo 102.

(1) L'area VTS è suddivisa nei seguenti settori VTS con canali radio VHF assegnati:

a) Canali radio VHF del settore A: Canale 10, Canale 60

b) canale radio VHF settore B: Ch 10, Ch 60

- c) Canali radio VHF del settore RIJEKA: Canale 14, Canale 62
- d) Canali radio VHF del settore ZADAR: Canale 12, Canale 60
- e) Canali radio VHF del settore ŠIBENIK: Canale 14, Canale 60
- f) Canali radio VHF del settore SPLIT: Canale 12, Canale 62
- g) Canali radio VHF del settore PLOČE: Ch 14
- h) Canali radio VHF del settore DUBROVNIK: Ch 12.

(2) Oltre ai settori VTS di cui al comma 1 del presente articolo, l'area VTS è suddivisa nei seguenti settori di manovra con canali radio VHF assegnati:

- a) Pola: Canale radio VHF: Ch 9
- b) Fiume: Canale radio VHF: Ch 9
- c) Zara: Canale radio VHF: Ch 9
- d) Sebenico: canale radio VHF: canale 9
- e) Split: Canale radio VHF: Ch 9
- F. Schede: Canale radio VHF: Ch 9

Sig. Dubrovnik: Canali radio VHF: Ch 9.

(3) Nei settori di manovra di cui al comma 2 del presente articolo e nelle aree portuali, il servizio VTS fornisce servizi VTS solo in caso di minaccia immediata e grave alla sicurezza della navigazione.

(4) I confini dei settori di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo sono prescritti dagli insiemi di coordinate geografiche e di rappresentazioni grafiche di cui all'allegato 4, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

(5) I settori di cui al comma 1, lettere a. e b. sono settori di vigilanza e i settori di cui al paragrafo 1, lettere c. - H. sono settori di gestione.

(6) I canali radio Ch 60 e Ch 62 sono canali radio VHF VTS secondari sui quali vengono forniti servizi VTS, di guardia e di comunicazione se il VTSO ne fa richiesta da una, più o tutte le navi nel settore VTS.

Centro di controllo del porto

Articolo 103.

(1) Gli enti che gestiscono i porti di importanza nazionale e i porti a scopo speciale – porti industriali e cantieristici – sono tenuti a istituire un centro di controllo portuale (PCC).

(2) Se necessario, le LKC possono anche essere istituite dalle autorità portuali della contea, a seconda del volume e dell'intensità del traffico marittimo in un particolare porto.

(3) Due o più enti che gestiscono un porto possono, con il consenso dell'autorità portuale competente, stabilire con atto speciale l'assegnazione dei compiti di pianificazione, coordinamento e organizzazione del traffico marittimo nel settore di manovra o nell'area geograficamente connessa a un centro di controllo portuale, al fine di coordinare la fornitura dei servizi portuali e di altro tipo, in conformità con un regolamento speciale che disciplina l'ordine nei porti.

(4) Nel caso di cui al paragrafo 3 del presente articolo, il centro di controllo portuale è considerato un punto di contatto unico per l'autorità portuale, il servizio VTS, il MRCC Rijeka, il servizio di pilotaggio marittimo e gli altri fornitori di servizi portuali nell'ambito dell'esecuzione dei compiti ad esso assegnati da un atto speciale in conformità con un regolamento speciale che regola l'ordine nei porti.

(5) Nei settori di manovra e nell'area portuale, l'ente di gestione del porto fornisce i servizi di centro di controllo portuale sul canale radio VHF del settore VTS.

(6) Nei casi di cui agli articoli 113 e 114, l'ente di gestione del porto/LKC è tenuto a concedere o negare a un impianto marittimo un permesso di ormeggio/ancoraggio o una sequenza di ormeggio/ancoraggio, o il consenso alla partenza, e a fornire le seguenti informazioni:

a) luogo di ancoraggio/ormeggio o

b) ordine di ormeggio/ancoraggio o permesso di salpare

c) informazioni sui servizi portuali.

(7) L'approvazione di cui al paragrafo 6 del presente articolo deve essere rilasciata alla nave il prima possibile e, al più tardi, dopo l'imbarco del pilota, se la nave sta imbarcando un pilota.

(8) Oltre agli obblighi di comunicazione di cui agli articoli 111, 112, 113 e 114 e ai servizi di cui al paragrafo 6 del presente articolo, l'ente di gestione del porto può, con il consenso della capitaneria di porto competente e del servizio VTS, stabilire mediante un atto speciale altri obblighi di comunicazione, servizi di centro di controllo portuale e obblighi delle strutture marittime nell'area portuale, purché non ostacolino o impediscano la prestazione dei servizi VTS, in conformità con un regolamento speciale che regola l'ordine nei porti.

CAPITOLO 2.

SUPPORTO INFORMATIVO PER IMBARCAZIONI E YACHT

Servizi VTS per yacht e barche

Articolo 104.

(1) Il servizio VTS fornisce supporto informativo alle imbarcazioni e agli yacht (*Servizio Informazioni Nautiche – NIS*) di importanza fondamentale per la sicurezza della navigazione nell'area VTS.

(2) Il supporto informativo di cui al paragrafo 1 del presente articolo comprende il servizio di fornitura dei seguenti dati:

- a) informazioni sui servizi responsabili della sicurezza del trasporto marittimo
- b) dati meteorologici
- c) dati idrografici
- d) dati sullo stato degli impianti di sicurezza della navigazione
- e) informazioni sui pericoli che possono rappresentare una minaccia per le imbarcazioni/yacht
- f) altre informazioni che possono essere rilevanti per la sicurezza del traffico marittimo.

(3) La fornitura dei dati di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo è assicurata mediante trasmissione elettronica dei dati.

(4) I dati di cui al comma 2, lettera b. del presente articolo si basano sui dati ufficiali del Servizio Idrometeorologico Statale.

(5) Dati di cui al paragrafo 2, punto c. Il presente articolo si basa sui dati idrografici ufficiali dell'Istituto idrografico croato.

(6) Dati di cui al paragrafo 2, punto d. del presente articolo si basano su comunicazioni ufficiali alla gente di mare (comunicati radio, messaggi SECURITE, ecc.).

(7) Le imbarcazioni e gli yacht sono tenuti a prendere in considerazione, a proprio rischio e pericolo, le informazioni fornite in conformità alle disposizioni del presente articolo.

(8) Gli utenti del supporto informativo istituito dal presente articolo possono fornire volontariamente al Ministero, al fine di migliorare il servizio, dati personali e di contatto, tra cui nome e cognome, OIB (codice identificativo personale), numero di telefono fisso/cellulare, indirizzo di posta elettronica e altri dati, in conformità con le disposizioni delle normative speciali sulla protezione dei dati personali.

CAPITOLO III.

SISTEMA DI SEGNALAZIONE E OBBLIGHI DI VIGILANZA

Sistema di segnalazione obbligatoria

Articolo 105.

(1) Il sistema di segnalazione obbligatoria per le navi è istituito in conformità a:

- punto 4 della Regola 11 del Capitolo V della Convenzione SOLAS per la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo e la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi
- raccomandazioni della risoluzione IMO A.851(20).

(2) Le disposizioni del presente capitolo dell'ordinanza non pregiudicano gli obblighi di segnalazione delle navi ai sensi della risoluzione del Comitato per la protezione dell'ambiente

marino dell'IMO sul sistema di segnalazione obbligatoria delle navi nell'Adriatico (ADRIREP) e altri obblighi di segnalazione delle strutture marittime stabiliti da regolamenti speciali.

(3) Le disposizioni del presente capitolo dell'ordinanza relative ad una nave si applicano al comandante e all'equipaggio della nave.

(4) Le disposizioni del presente capitolo dell'ordinanza relative agli obblighi di segnalazione non si applicano alle navi da guerra per le quali gli obblighi di segnalazione sono determinati da procedure speciali.

(5) I dati relativi al sistema di segnalazione obbligatoria per le navi sono pubblicati sulle carte e sulle pubblicazioni ufficiali della navigazione marittima.

Sistema di vigilanza

Articolo 106.

(1) Le navi e gli yacht, quando si trovano o navigano nell'area VTS, ad eccezione del Settore A, sono tenuti a mantenere l'ascolto sul canale radio VHF del settore VTS in cui si trovano.

(2) Le navi e gli yacht che si trovano o navigano nel settore A e gli altri oggetti marittimi che si trovano o navigano nell'area VTS e che dispongono di una stazione radio VHF basata sulla nave possono continuare a sorvegliare il canale radio VHF del settore VTS in cui si trovano.

Comunicazione

Articolo 107.

(1) Tutte le imbarcazioni sono tenute a comunicare con il servizio VTS, la capitaneria di porto e l'ente di gestione del porto sul canale radio VHF del settore VTS in cui si trovano.

(2) In casi eccezionali, la comunicazione può essere effettuata anche tramite altri mezzi di comunicazione disponibili (telefono, posta elettronica, ecc.).

(3) La comunicazione avviene generalmente in inglese utilizzando i termini standard di comunicazione marittima dell'IMO secondo la risoluzione A.918(22), e in via eccezionale è consentita la comunicazione in croato.

(4) La comunicazione tra il servizio VTS, o l'ente di gestione del porto, e l'impianto marittimo e viceversa deve essere effettuata, ove possibile, utilizzando i messaggi di comunicazione e i relativi codici come stabilito nell'allegato 5, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Obbligo di presentare domanda

Articolo 108.

(1) Partecipazione alle operazioni VTS del capitolo II. La presente parte del Regolamento è obbligatoria per:

a) navi di stazza lorda pari o superiore a 150 tonnellate

- b) navi con lunghezza dello scafo pari o superiore a 50 metri
- c) navi in viaggi internazionali
- d) imbarcazioni con manovrabilità limitata
- e) le navi che trasportano sostanze pericolose, nocive o inquinanti
- f) tutte le imbarcazioni, indipendentemente dalla lunghezza, dalla stazza e dallo scopo, che presentano un rischio o si trovano in una situazione di potenziale rischio per la navigazione, la sicurezza della navigazione, la sicurezza delle persone o l'ambiente
- g) navi che rimorchiano o spingono un altro oggetto marittimo, indipendentemente dalla loro lunghezza.

(2) Le navi di cui al paragrafo 1 del presente articolo sono tenute a:

- a) comunicare al servizio VTS la posizione e le intenzioni sul canale radio VHF del settore VTS in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza e alle istruzioni pubblicate nelle carte e pubblicazioni ufficiali della navigazione marittima
- b) seguire le istruzioni del VTSO, quando hanno valore di ordine
- c) prendere in considerazione i dati ottenuti da VTSO.

(3) Il comandante della nave di cui al comma 1 del presente articolo è responsabile della gestione della nave quando partecipa ai servizi VTS e, in caso di impedimento, è tenuto ad informare il servizio VTS.

(4) In deroga al paragrafo 2, lettera a. del presente articolo, le navi adibite al trasporto regolare nazionale quando navigano in conformità con l'orario di navigazione pubblicato e i rimorchiatori portuali quando effettuano operazioni di rimorchio portuale non sono obbligati a presentarsi al servizio VTS.

(5) Nei servizi VTS del capitolo II. Possono partecipare volontariamente a questa parte del Regolamento anche altre navi e yacht con una lunghezza dello scafo pari o superiore a 40 metri.

(6) In deroga al paragrafo 2, lettera a. del presente articolo, le imbarcazioni pubbliche non dotate di sistema di identificazione automatica (AIS) sono obbligate a segnalarsi telefonicamente al servizio VTS.

Entrando nell'area VTS

Articolo 109.

(1) Un impianto marittimo di cui all'articolo 108 della presente Ordinanza, che intende entrare nell'area VTS da un viaggio internazionale, deve presentare un rapporto di pre-ingresso al servizio VTS 15 minuti prima di entrare nel Settore B, indicando:

- a) nome della nave

- b) nominativo internazionale
- c) gas
- d) destinazione
- e) orario di arrivo stimato (ETA)
- f) altre informazioni richieste da VTSO.

(2) La disposizione del paragrafo 1 del presente articolo non si applica a un impianto marittimo che presenta il contenuto della segnalazione tramite il sistema di identificazione automatica (AIS) e non sta navigando verso una destinazione situata nell'area VTS, né a una nave che è tenuta a rispettare e adempie agli obblighi di segnalazione delle navi nel sistema obbligatorio di segnalazione delle navi nell'Adriatico (ADRIREP) ai sensi della risoluzione MSC.139(76) del Comitato per la sicurezza marittima dell'IMO.

Entrando nel settore VTS

Articolo 110.

(1) Un oggetto marittimo di cui all'articolo 108 della presente Ordinanza, che intende entrare nel settore di RIJEKA, ZADAR, SPLIT, ŠIBENIK, PLOČE o DUBROVNIK, deve, 15 minuti prima e al più tardi al momento dell'ingresso nel settore, inviare un rapporto di posizione al *servizio VTS* sul canale radio VHF di quel settore, indicando:

- a) nome della nave
- b) nominativo internazionale
- c) gas
- d) destinazione
- e) orario di arrivo stimato (ETA)
- f) in via eccezionale, informazioni supplementari su richiesta del VTSO.

(2) L'imbarco di cui al comma 1 del presente articolo è subordinato all'approvazione del servizio VTS. Dopo aver ricevuto la segnalazione, il servizio VTS fornisce istruzioni su come procedere.

Entrando nel porto

Articolo 111.

Una struttura marittima di cui all'articolo 108 della presente Ordinanza, che intende entrare in un porto, attracco o ancoraggio, deve darne notifica all'autorità di gestione del porto/LKC sul canale VHF del settore di manovra almeno 15 minuti prima di entrare nel settore di manovra e deve presentare un rapporto di ingresso *che attesti* :

- a) nome della nave

b) nominativo di chiamata

c) dichiarazione di intenti: "entrare nel porto" o "arrivare all'ancoraggio".

Rapporto di arrivo

Articolo 112.

(1) Le strutture marittime di cui all'articolo 108 della presente ordinanza, che hanno ormeggiato o gettato l'ancora in un porto, sono tenute a notificare immediatamente all'ente di gestione del porto/LKC il completamento di tale azione e a fornire un rapporto di arrivo *sul* canale VHF del settore di manovra, indicando:

a) nome della nave

b) nominativo di chiamata

c) indicazione dello stato: "ormeggiato/ancorato" e posizione di ormeggio o di ancoraggio.

(2) Se una nave entra in un porto che non si trova nel settore di manovra, la nave deve inviare un rapporto di arrivo secondo le modalità previste dal comma 1 del presente articolo al centro VTS competente sul canale VHF del settore VTS.

Rapporto di trasferimento

Articolo 113.

Una struttura marittima di cui all'articolo 108 della presente Ordinanza, pronta a spostarsi da un ormeggio o da un ancoraggio, deve darne notifica all'autorità competente che gestisce il porto/LCC almeno 30 minuti prima della manovra prevista e presentare un *rapporto di spostamento* in partenza che attesti:

a) nome della nave

b) nominativo di chiamata

c) dichiarazione di intenti: "trasferimento"

d) orario stimato di inizio del trasferimento

e) luogo del trasferimento.

Rapporto di partenza

Articolo 114.

(1) Un impianto marittimo di cui all'articolo 108 della presente ordinanza, pronto a partire da un porto, da un ormeggio o da un ancoraggio in un porto o da un settore di manovra, deve, almeno 30 minuti prima della partenza prevista, notificare all'autorità competente che gestisce il porto/LKC sul canale VHF del settore di manovra e presentare un rapporto di partenza *che attesti* :

- a) nome della nave
- b) nominativo di chiamata
- c) dichiarazione d'intenti: "navigare"
- d) orario di partenza stimato (ETD)
- e) destinazione.

(2) Oltre all'obbligo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, un impianto marittimo di cui all'articolo 108, paragrafo 1, lettere d), e), f) e g) della presente ordinanza, pronto a partire da un porto, da un ormeggio o ancoraggio in un porto o dal settore di manovra, deve, almeno 15 minuti prima della partenza prevista, avvisare il servizio VTS sul canale VHF del settore di manovra e presentare un rapporto di partenza *che indichi* :

- a) nome della nave
- b) nominativo di chiamata
- c) destinazione
- d) dichiarazione d'intenti: "navigare"
- e) orario di partenza stimato (ETD)
- f) Informazioni ADRIREP.

(3) Se una nave parte da un porto che non si trova nel settore di manovra, la nave deve presentare un Rapporto di Partenza secondo le modalità previste dal comma 1 del presente articolo al centro VTS competente sul canale VHF del settore VTS.

Rapporto di posizione

Articolo 115.

Un impianto marittimo di cui all'articolo 108 della presente Ordinanza che esce dall'area di manovra, ovvero si sposta da un settore di gestione all'altro, nonché quando entra nel Settore B dal settore di gestione, è tenuto a inviare un Rapporto di Posizione al servizio VTS sul canale radio VHF di tale settore, *indicando* :

- a) nome della nave
- b) nominativo di chiamata
- c) destinazione.

Rapporto di deviazione

Articolo 116.

(1) Un impianto marittimo di cui all'articolo 108 della presente ordinanza, quando naviga nel settore B e nel settore di gestione, deve inviare un rapporto di deviazione al servizio

VTS *sul* canale VHF quando intende modificare la propria destinazione, l'orario di arrivo stimato (ETA) o qualsiasi altra deviazione dalle procedure di navigazione pianificate durante la navigazione, indicando:

- a) nome della nave
- b) nominativo di chiamata
- c) descrizione della deviazione
- d) motivo della deviazione
- e) procedure pianificate.

(2) La deroga al paragrafo 1 del presente articolo comprende, tra l'altro, la messa a mare di una nave in attesa del permesso di ormeggio e l'ancoraggio eccezionale al di fuori degli ancoraggi segnalati.

(3) Le deroghe al paragrafo 1 del presente articolo sono soggette all'approvazione del servizio VTS. Dopo aver ricevuto la segnalazione, il servizio VTS fornisce istruzioni su come procedere.

CAPITOLO IV.

QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE DEI DIPENDENTI DEL SERVIZIO VTS E LKC

CAPITOLO I.

DISPOSIZIONI GENERALI E DEFINIZIONI

Disposizioni generali

Articolo 117.

Il presente capitolo dell'Ordinanza prescrive le attività e i compiti del servizio VTS e dell'LKC, i livelli di responsabilità, le condizioni e le modalità di acquisizione dei Certificati di Competenza Professionale e dei Certificati di Competenza, i programmi di formazione per i dipendenti del servizio VTS e dell'LKC, le condizioni e le modalità di rinnovo, sostituzione e revoca dei Certificati di Competenza Professionale e dei Certificati di Competenza.

Definizioni

Articolo 118.

Ai fini del presente capitolo del Regolamento, alcuni termini hanno i seguenti significati:

1. *L'IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)* è un'organizzazione internazionale per gli aiuti marittimi alla navigazione.
2. *Le Raccomandazioni IALA V-103* sono raccomandazioni contenenti linee guida relative agli standard per la formazione e la certificazione del personale VTS .
3. *formazione* significa l'acquisizione di conoscenze e competenze attraverso la formazione e la padronanza di programmi professionali specifici prescritti dalla presente Ordinanza

4. La *formazione* sul posto di lavoro è la formazione degli ufficiali del servizio VTS e dei dipendenti LKC, che viene svolta durante il lavoro nei servizi VTS e LKC e che include la formazione sulle procedure e sui regolamenti, sull'uso delle attrezzature e dei sistemi informatici del servizio VTS e LKC, nonché la familiarizzazione con le caratteristiche di uno specifico settore VTS o di un'area portuale LKC.

5. La *certificazione della competenza di un istruttore di formazione sul posto di lavoro VTS* è un documento rilasciato e certificato dal Ministero in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza, che dimostra che un funzionario del servizio VTS è qualificato per condurre un programma di formazione sul posto di lavoro in determinati settori VTS.

6. La *certificazione di competenza per l'area portuale LKC* è un documento rilasciato e certificato dal Ministero in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza, che dimostra che l'operatore del servizio LKC è qualificato a svolgere l'attività di coordinamento dell'attracco, dell'ancoraggio, della sosta e della navigazione delle navi in una specifica area portuale.

7. La *certificazione di competenza per lo svolgimento di compiti VTS* è un documento rilasciato e certificato dal Ministero in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza, che dimostra che un funzionario del servizio VTS è qualificato per svolgere compiti di controllo e gestione del traffico marittimo al livello di responsabilità appropriato e in determinati settori VTS.

8. L'*Accademia marittima* è un ente giuridico autorizzato dal Ministero in conformità con le norme speciali che disciplinano le condizioni e le modalità di acquisizione dei certificati di idoneità per i marittimi.

Il nono *dipendente LKC* è l'operatore LKC (LKCO)

10. Un *addetto al servizio VTS* è un operatore VTS (VTSO) o un supervisore VTS (VTSS)

11. Il *certificato di idoneità professionale* è un documento rilasciato e certificato dal Ministero in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza, che comprova l'adeguata competenza del suo titolare.

12. La *Direzione* è un'unità organizzativa del Ministero responsabile della sicurezza della navigazione.

13. Il *supervisore VTS* (codice VTSS) è un funzionario del servizio VTS qualificato a svolgere compiti di supervisione e gestione del traffico marittimo a livello di responsabilità gestionale in determinati settori VTS se è titolare di un valido certificato di idoneità professionale e di un valido certificato di idoneità per il settore VTS, rilasciato in conformità alle disposizioni della presente ordinanza.

14. Un *operatore VTS* (VTSO) è un funzionario del servizio VTS qualificato a svolgere compiti di controllo e gestione del traffico marittimo a livello di responsabilità operativa in determinati settori VTS se è in possesso di un Certificato di Competenza Professionale valido e di un

Attestato di Competenza valido per il settore VTS, rilasciati in conformità alle disposizioni della presente Ordinanza.

CAPITOLO II.

ATTIVITÀ E LAVORI DEL SERVIZIO VTS

Compiti di supervisione e gestione

Articolo 119.

(1) I compiti di controllo e gestione del traffico marittimo sono svolti a livello di responsabilità operativa e gestionale.

(2) La supervisione e la gestione del traffico marittimo a livello operativo di responsabilità comprendono:

- a) raccolta e analisi dei dati sulle strutture marittime e sul traffico marittimo
- b) ispezione della sicurezza della navigazione, secondo le norme speciali
- c) cooperazione con i competenti servizi del Ministero e delle autorità portuali
- d) cooperazione con altri organi di supervisione operativa
- e) altri compiti nell'ambito del servizio VTS
- f) servizi di notifica degli impianti marittimi.

(3) La supervisione e la gestione del traffico marittimo a livello di responsabilità gestionale comprendono:

- a) coordinamento, armonizzazione e supervisione del lavoro degli operatori VTS e garanzia dell'efficienza del lavoro di ciascun centro VTS
- b) pianificazione e attuazione della formazione professionale e dell'aggiornamento professionale del personale del servizio VTS
- c) attuazione di una valutazione annuale della qualità delle conoscenze e delle competenze acquisite e della loro applicazione pratica nel lavoro degli operatori VTS
- d) ispezione della sicurezza della navigazione, secondo le norme speciali
- e) cooperazione con i competenti servizi del Ministero e delle autorità portuali
- f) cooperazione con altri organi di supervisione operativa
- g) svolgere compiti speciali secondo le decisioni del Consiglio di Amministrazione
- h) altri compiti rientranti nell'ambito del servizio VTS.

CAPITOLO III.

CERTIFICATI DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE E VERIFICHE DI COMPETENZA

Certificato di qualificazione professionale di operatore VTS

Articolo 120.

(1) Il certificato di competenza dell'operatore VTS può essere ottenuto da una persona che:

a) possiede un Certificato di Competenza per un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate (STCW II/1) con almeno 24 mesi di servizio di navigazione approvato nella stessa capacità, oppure

ha almeno 2 anni di esperienza lavorativa nel servizio VTS

b) completa un programma di formazione speciale per gli operatori VTS di cui all'allegato 6, che è parte integrante del presente Regolamento

c) possiede un Certificato di Competenza per Operatore Radio GMDSS (STCW IV/2),

d) possiede un Certificato di Competenza per l'osservazione e la cartografia con un dispositivo radar e l'utilizzo di dispositivi ARPA a livello operativo o gestionale

e) è titolare di un Certificato di competenza per l'utilizzo di un sistema di visualizzazione delle informazioni sulle carte nautiche elettroniche (ECDIS).

(2) Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo viene rilasciato con una restrizione all'esecuzione di compiti di supervisione e gestione del traffico marittimo a livello operativo che non comprenda la fornitura di consulenza e supporto alla navigazione e l'organizzazione della navigazione e la gestione del traffico marittimo, a meno che la persona non sia titolare di un titolo di servizio di coperta appropriato con servizio di navigazione associato nello stesso titolo di cui al paragrafo 1, lettera a. di questo articolo.

(3) Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo ha una validità di cinque anni dalla data del rilascio.

(4) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 7, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Certificato di qualificazione professionale di supervisore VTS

Articolo 121.

(1) Il certificato di competenza del supervisore VTS può essere ottenuto da una persona che:

a) possiede un Certificato di Competenza per Comandante di una nave di 3000 tonnellate di stazza lorda e superiore (STCW II/2), almeno 12 mesi di servizio di navigazione approvato come Comandante di una nave di 3000 tonnellate di stazza lorda e superiore e almeno 12 mesi di esperienza lavorativa nel servizio VTS come Operatore VTS, oppure possiede un Certificato di Competenza per Ufficiale Responsabile di una Guardia di Navigazione su navi di 500 tonnellate di stazza lorda e superiore (STCW II/1), almeno 36 mesi di servizio di navigazione approvato come Ufficiale Responsabile di una Guardia di Navigazione e almeno 36 mesi di esperienza lavorativa nel servizio VTS come Operatore VTS

b) completa un programma di formazione speciale per i supervisori VTS di cui all'allegato 8, che è parte integrante del presente Regolamento

c) possiede un Certificato di Competenza per Operatore Radio GMDSS (STCW IV/2)

d) possiede un Certificato di Competenza per l'osservazione e la cartografia con un dispositivo radar e l'utilizzo di dispositivi ARPA a livello operativo o gestionale

e) è titolare di un Certificato di competenza per l'utilizzo di un sistema di visualizzazione delle informazioni sulle carte nautiche elettroniche (ECDIS).

(2) Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo ha una validità di cinque anni dalla data del rilascio.

(3) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 9, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Certificato di qualificazione professionale di operatore LKC

Articolo 122.

(1) Il certificato di competenza dell'operatore LKC viene ottenuto da una persona che:

a) possiede un Certificato di Competenza per un ufficiale responsabile di una guardia di navigazione su navi di stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate (STCW II/1) con almeno 24 mesi di servizio di navigazione approvato nella stessa capacità, oppure

ha almeno 2 anni di esperienza lavorativa nel servizio LKC

b) completa un programma di formazione speciale per gli operatori LKC di cui all'allegato 10, che è parte integrante del presente Regolamento

c) possiede un Certificato di Competenza per Operatore Radio GMDSS (STCW IV/2),

d) possiede un Certificato di Competenza per l'osservazione e la cartografia con un dispositivo radar e l'utilizzo di dispositivi ARPA a livello operativo o gestionale

e) è titolare di un Certificato di competenza per l'utilizzo di un sistema di visualizzazione delle informazioni sulle carte nautiche elettroniche (ECDIS).

(2) Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo ha una validità di cinque anni dalla data del rilascio.

(3) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 11, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Certificazione di competenza per svolgere compiti VTS

Articolo 123.

(1) Il certificato di idoneità per lo svolgimento di attività VTS (*VTS Service Endorsement*) deve essere ottenuto da una persona che:

a) possiede un certificato di idoneità valido per l'operatore VTS e ha completato uno speciale programma di formazione sul lavoro, oppure

b) è titolare di un Certificato di Qualifica Professionale valido come Supervisore VTS.

(2) La validità del Certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è confermata sulla base di una valutazione per un periodo di 30 mesi dalla data della valutazione.

(3) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 12, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Certificazione di competenza per l'area portuale LKC

Articolo 124.

(1) L'abilitazione all'area portuale LKC *viene* ottenuta da una persona in possesso di un valido certificato di competenza professionale per operatori LKC e che ha completato uno speciale programma di formazione.

(2) La validità del Certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo è confermata sulla base di una valutazione per un periodo di 30 mesi dalla data della valutazione.

(3) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 13, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Certificazione degli istruttori di formazione sul lavoro VTS

Articolo 125.

(1) Un funzionario del servizio VTS di cui all'articolo 121 della presente ordinanza può ottenere l'abilitazione *di istruttore di formazione sul posto di lavoro* VTS se ha almeno 5 anni di esperienza lavorativa nel servizio VTS.

(2) Un funzionario del servizio VTS in possesso del certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può svolgere attività di formazione sul posto di lavoro per le operazioni VTS. settore.

(3) Il certificato di cui al comma 1 del presente articolo è rilasciato dal Ministero sul modello riportato nell'allegato 14, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Magazzinaggio

Articolo 126.

(1) Gli originali del Certificato di idoneità professionale e della Certificazione di idoneità degli addetti al servizio VTS devono essere disponibili presso il Centro VTS durante l'esecuzione del servizio.

(2) Gli originali del Certificato di qualificazione professionale e della Certificazione di qualificazione dei dipendenti LKC devono essere disponibili presso il centro LKC durante lo svolgimento delle loro mansioni.

CAPITOLO IV.

FORMAZIONE DEI DIPENDENTI

Formazione del personale del servizio VTS

Articolo 127.

(1) La formazione del personale del servizio VTS viene effettuata attraverso i seguenti programmi:

a) Programma di formazione per operatori VTS secondo l'allegato 6, che è parte integrante della presente ordinanza (in conformità con il modello di corso di formazione per operatori VTS IALA V-103/1)

b) Programma di formazione per i supervisori VTS secondo l'Allegato 8, che è parte integrante del presente Regolamento (in conformità con il Corso Modello di Formazione per Supervisori VTS IALA V-103/2)

c) Programma di formazione sul posto di lavoro

(2) Il centro VTS è tenuto a sviluppare un programma di formazione sul lavoro, certificato dall'Amministrazione, che contenga almeno:

a) piano di lavoro e programma per aree di formazione in conformità con le specificità del settore VTS supervisionato dal Centro VTS

b) la struttura organizzativa della formazione, che comprende gli obblighi, i compiti e le responsabilità dei dipendenti coinvolti nel programma di formazione sul posto di lavoro

c) criteri per il successo dell'acquisizione dei contenuti e delle competenze del programma

(3) La formazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo è svolta dall'Amministrazione.

(4) Il Consiglio di amministrazione determina con decisione la sede, la durata, l'elenco dei partecipanti, nonché le modalità e le condizioni di svolgimento della formazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

(5) L'Amministrazione può, mediante decisione, affidare l'attuazione del programma o di una parte specifica del programma di cui al comma 1, lettere a) e b) del presente articolo ad un'accademia marittima autorizzata da apposito permesso del Ministero.

(6) Il Ministero rilascia il permesso di cui al comma 5 del presente articolo su richiesta scritta dell'accademia marittima.

(7) La richiesta di cui al paragrafo 6 del presente articolo deve contenere la prova del rispetto dei requisiti per il mantenimento della formazione in termini di sistema di qualità introdotto e mantenuto, attrezzature tecniche, insegnanti e programmi, in conformità con un regolamento speciale che disciplina le modalità di acquisizione dei titoli e dei certificati di idoneità dei marittimi.

(8) Al partecipante che ha completato la formazione nell'ambito di un particolare programma di cui al paragrafo 1 del presente articolo viene rilasciato un certificato di completamento della formazione sul modulo riportato nell'allegato 15, che costituisce parte integrante della presente ordinanza.

Formazione sul posto di lavoro dei dipendenti del servizio VTS

Articolo 128.

(1) La formazione sul posto di lavoro viene svolta presso il centro VTS, dove una persona viene formata per lavorare in compiti di controllo e gestione del traffico marittimo (di seguito denominato: tirocinante).

(2) La formazione sul posto di lavoro deve riguardare tutti i compiti di controllo e gestione del traffico marittimo a livello operativo in tutti i settori VTS del centro VTS competente, per una durata di almeno 6 mesi.

(3) La formazione sul posto di lavoro è condotta da un dipendente del servizio VTS in possesso dell'adeguata certificazione di istruttore di formazione sul posto di lavoro VTS.

(4) Durante la formazione sul posto di lavoro, il tirocinante è tenuto a tenere un registro di formazione sul posto di lavoro, il cui contenuto e le cui modalità di tenuta sono prescritti dalla Procedura per la gestione e la supervisione del traffico marittimo del servizio VTS.

(5) Il completamento con successo del programma di formazione sul posto di lavoro è comprovato da un registro di formazione sul posto di lavoro certificato, certificato dal responsabile del centro VTS e da un certificato di completamento della formazione.

Formazione dei dipendenti LKC

Articolo 129.

(1) La formazione dei dipendenti LKC viene effettuata attraverso il Programma di formazione degli operatori LKC di cui all'allegato 10, che costituisce parte integrante della presente Ordinanza.

(2) Il LKC è tenuto a sviluppare un programma di formazione sul posto di lavoro, certificato dalla Direzione, che contenga almeno:

a) piano e programma di lavoro per aree di formazione in conformità con le specificità dell'area portuale

b) la struttura organizzativa della formazione, che comprende gli obblighi, i compiti e le responsabilità dei dipendenti coinvolti nel programma di formazione sul posto di lavoro

c) criteri per il successo dell'acquisizione dei contenuti e delle competenze del programma

(3) La formazione di cui al comma 1 del presente articolo è svolta dall'ente gestore del porto affidandone la formazione ad un'accademia marittima autorizzata con apposito permesso rilasciato dal Ministero.

(4) Il Ministero rilascia il permesso di cui al comma 3 del presente articolo su richiesta scritta dell'accademia marittima.

(5) La richiesta di cui al paragrafo 4 del presente articolo deve contenere la prova del rispetto dei requisiti per il mantenimento della formazione in termini di sistema di qualità introdotto e mantenuto, attrezzature tecniche, insegnanti e programmi, in conformità con un regolamento speciale che disciplina le modalità di acquisizione dei titoli e dei certificati di idoneità dei marittimi.

(6) Al partecipante che ha completato la formazione nell'ambito di un particolare programma di cui al paragrafo 1 del presente articolo viene rilasciato un certificato di completamento della formazione sul modulo di cui all'allegato 16, che costituisce parte integrante del presente regolamento.

(7) La formazione sul posto di lavoro viene svolta presso l'LKC, dove viene formata una persona in possesso di un valido Certificato di competenza dell'operatore LKC (di seguito: LKCO).

(8) La formazione sul posto di lavoro deve comprendere i compiti di coordinamento dell'attracco, dell'ancoraggio, della sosta e della navigazione delle navi nell'area portuale, per un periodo di almeno 6 mesi.

(9) La formazione sul posto di lavoro è svolta dai dipendenti LKC.

(10) Durante la formazione sul posto di lavoro, il LKCO deve tenere un registro di formazione sul posto di lavoro, il cui contenuto e le cui modalità di tenuta sono prescritti dall'Amministrazione nella Procedura per la gestione e la supervisione del servizio VTS del traffico marittimo.

(11) Il completamento con successo del programma di formazione sul posto di lavoro è comprovato da un registro di formazione sul posto di lavoro certificato, certificato dal responsabile del centro LKC e da un certificato di completamento della formazione.

CAPITOLO V.

RINNOVO DEI CERTIFICATI DI COMPETENZA PROFESSIONALE E VERIFICA DELLE COMPETENZE

Rinnovo dei certificati di idoneità degli operatori VTS

Articolo 130.

Il certificato di idoneità professionale dell'operatore VTS viene rinnovato per un periodo di cinque anni se il titolare del certificato:

a) ha almeno tre anni di servizio operativo negli ultimi cinque anni nel servizio VTS o ha almeno due anni di servizio operativo negli ultimi cinque anni nel servizio VTS e almeno un anno di servizio di navigazione confermato come comandante o ufficiale responsabile di una guardia di navigazione

b) soddisfa i requisiti sanitari prescritti.

Rinnovo dei Certificati di Qualificazione Professionale degli Operatori LKC

Articolo 131.

Il certificato di competenza professionale LKCO viene rinnovato per un periodo di cinque anni se il titolare del certificato:

a) ha almeno tre anni di lavoro operativo negli ultimi cinque anni nel LKC o ha almeno due anni di lavoro operativo negli ultimi cinque anni nel LKC e almeno un anno di servizio di navigazione confermato come comandante di una nave o ufficiale responsabile di una guardia di navigazione

b) soddisfa i requisiti sanitari prescritti.

Rinnovo dei certificati di competenza professionale dei supervisori VTS

Articolo 132.

Il certificato di idoneità professionale di un supervisore VTS viene rinnovato per un periodo di cinque anni se il titolare del certificato:

a) ha almeno tre anni di servizio operativo negli ultimi cinque anni nel servizio VTS o ha almeno due anni di servizio operativo negli ultimi cinque anni nel servizio VTS e almeno un anno di servizio di navigazione confermato come comandante o ufficiale responsabile di una guardia di navigazione

b) soddisfa i requisiti sanitari prescritti.

Rinnovo delle qualifiche per lo svolgimento delle attività VTS

Articolo 133.

(1) La certificazione di competenza per lo svolgimento delle attività VTS viene rinnovata per un periodo di 30 mesi sulla base di una valutazione della qualità delle conoscenze e delle competenze acquisite e della loro applicazione pratica nell'attività lavorativa dei dipendenti del servizio VTS negli ultimi 30 mesi (di seguito: valutazione).

(2) La valutazione è determinata sulla base:

a) durata e qualità del lavoro operativo svolto nell'ultimo anno

b) frequentare corsi, seminari ed altre attività formative organizzate dal Ministero

c) formazione svolta per lavori su nuovi sistemi tecnici per il controllo e la gestione del traffico marittimo.

(3) La valutazione può, a discrezione e su decisione della Direzione, essere determinata anche sulla base della dimostrazione pratica delle conoscenze e delle competenze presso il Centro VTS e/o sulla base di elaborati scritti.

(4) La valutazione di un operatore VTS viene effettuata dal supervisore VTS del singolo centro VTS.

(5) La valutazione di un supervisore VTS deve essere effettuata dal suo superiore immediato.

(6) Se si determina che un funzionario del servizio VTS soddisfa i requisiti per il rinnovo del Certificato di competenza per lo svolgimento di operazioni VTS, ciò deve essere confermato inserendo la data dalla quale il Certificato viene rinnovato per il successivo periodo di 30 mesi, indicando il nome e il cognome del valutatore con firma e indicando la persona autorizzata dell'Amministrazione che approva la valutazione con firma nella sezione appropriata del Certificato di competenza per lo svolgimento di operazioni VTS.

(7) La certificazione di idoneità a svolgere compiti VTS non può essere rinnovata per un ufficiale del servizio VTS che sia stato assente dal lavoro nel servizio VTS per più di 12 mesi nel precedente periodo di 30 mesi, indipendentemente dal motivo.

(8) Nel caso di cui al paragrafo 7 del presente articolo, l'Amministrazione, sulla base di una richiesta scritta di un funzionario del servizio VTS per il rinnovo del Certificato di competenza per lo svolgimento di compiti VTS, determina il contenuto e le modalità con cui verrà determinata la competenza adeguata del funzionario, che includerà almeno una dimostrazione pratica delle conoscenze e delle competenze di lavoro in un centro VTS e un test di conoscenza scritto.

Rinnovo della competenza per l'area portuale LKC

Articolo 134.

(1) La certificazione di competenza per l'area portuale LKC viene rinnovata per un periodo di 30 mesi sulla base di una valutazione della qualità delle conoscenze e delle competenze acquisite e della loro applicazione pratica nell'attività del LKCO negli ultimi 30 mesi (di seguito: valutazione).

(2) La valutazione è determinata sulla base:

a) durata e qualità del lavoro operativo svolto nell'ultimo anno

b) frequentare corsi, seminari ed altre attività formative organizzate dal Ministero

c) formazione svolta per lavori su nuovi sistemi tecnici per il controllo e la gestione del traffico marittimo.

(3) La valutazione può, a discrezione e sulla base della decisione del Consiglio di amministrazione, essere determinata anche sulla base della dimostrazione pratica delle conoscenze e delle competenze nel LKC e/o sulla base di incarichi scritti.

(4) La valutazione per LKCO è effettuata dal supervisore VTS del centro VTS territorialmente competente.

(5) Se si determina che l'LKCO soddisfa le condizioni per il rinnovo della Certificazione dell'Area Portuale LKC, ciò viene confermato inserendo la data dalla quale la Certificazione viene rinnovata per il successivo periodo di 30 mesi, indicando il nome e il cognome del valutatore con firma e indicando la persona autorizzata dell'Amministrazione che approva la valutazione con firma nella sezione appropriata della Certificazione dell'Area Portuale LKC.

(6) La certificazione di competenza per l'area portuale LKC non può essere rinnovata per un LKCO che è stato assente dal lavoro nel LKC, indipendentemente dal motivo, per più di 12 mesi nel precedente periodo di 30 mesi.

(7) Nel caso di cui al paragrafo 6 del presente articolo, l'Amministrazione, sulla base della richiesta scritta dell'LKCO per il rinnovo del Certificato di Competenza per l'area portuale LKC, determina il contenuto e le modalità con cui verrà determinata la qualifica appropriata dell'ufficiale, che dovrà includere almeno una dimostrazione pratica delle conoscenze e delle competenze di lavoro nell'LKC e un test di verifica scritto.

CAPITOLO VI.

SOSTITUZIONE DEL CERTIFICATO DI IDONEITÀ PROFESSIONALE E VERIFICA DELLE COMPETENZE

Scomparsa del Certificato e del Certificato di Qualifica Professionale

Articolo 135.

(1) Il titolare è tenuto a denunciare al Ministero la scomparsa del Certificato di Competenza (di seguito: Certificato) o della Certificazione di Competenza (di seguito: Certificazione).

(2) Il Ministero dichiara invalido il Certificato/Verifica mancante mediante decisione.

(3) Non è ammesso ricorso contro la decisione di cui al paragrafo 2 del presente articolo.

(4) La decisione di cui al comma 2 del presente articolo è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale a spese della parte.

(5) Il Ministero rilascia un nuovo Certificato/Certificato al titolare su sua richiesta.

(6) Il periodo di validità del Certificato/Verifica di cui al paragrafo 5 del presente articolo non può essere superiore alla data di validità del Certificato/Verifica smarrito.

Sostituzione del Certificato e del Certificato di Idoneità Professionale

Articolo 136.

(1) Il titolare è tenuto a segnalare al Ministero ogni danno rilevante al Certificato/Verifica.

(2) Il Ministero, su richiesta del titolare, rilascia un nuovo Certificato/Verifica se il titolare presenta la copia danneggiata insieme alla richiesta.

(3) Il periodo di validità del Certificato/Certificazione di cui al paragrafo 2 del presente articolo non può essere superiore alla data di validità del Certificato/Certificazione danneggiato.

CAPITOLO VII.

RITIRO DEI CERTIFICATI DI COMPETENZA E VERIFICA DELLE COMPETENZE

Revoca del Certificato di Competenza

Articolo 137.

(1) Il Ministero emette una decisione che dichiara nullo il Certificato di Qualifica Professionale e revoca il Certificato al dipendente VTS o LKC se:

- a) ottiene il Certificato sulla base di documenti falsi o contraffatti richiesti per il suo ottenimento
- b) diventi permanentemente incapace per motivi medici di svolgere compiti di supervisione e gestione del traffico marittimo
- c) viene accertata in via definitiva la grave violazione dei doveri d'ufficio da parte di un dipendente.

(2) Nel caso di cui al comma 1 del presente articolo, il Ministero emette un provvedimento che dichiara nulli i Certificati e revoca i corrispondenti Certificati di Competenza del dipendente.

CAPITOLO VIII.

REGISTRO DEI CERTIFICATI E REGISTRO DELLE VERIFICHE DEI CERTIFICATI

Registro dei certificati

Articolo 138.

(1) I dati relativi ai certificati di qualificazione professionale rilasciati sono conservati nel Registro dei certificati.

(2) Il Ministero conserva il Registro dei certificati attraverso i documenti personali dei dipendenti.

(3) Il registro dei certificati deve contenere almeno:

- a) dati contenuti nel Certificato
- b) informazioni sulla validità del Certificato o sulla revoca dello stesso
- c) dati relativi all'anzianità di servizio del dipendente.

Registro delle certificazioni

Articolo 139.

(1) I dati sui certificati di idoneità rilasciati sono conservati nel registro dei certificati.

(2) Il Ministero tiene il Registro di verifica attraverso i registri personali dei dipendenti.

(3) Il registro di verifica deve contenere almeno:

- a) dati contenuti nella Verifica
- b) informazioni sulla validità della Verifica
- c) dati su stime triennali.

PARTE QUINTA OBBLIGHI

DI SEGNALAZIONE DELLE IMBARCAZIONI IN SITUAZIONI DI EMERGENZA

Obblighi di segnalazione delle emergenze

Articolo 140.

(1) Il comandante di un oggetto marittimo che naviga o si trova nelle acque marine interne, nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva della Repubblica di Croazia è tenuto a notificare immediatamente al MRCC Rijeka tramite la stazione radio costiera Plovput doo sul canale radio VHF 16, sul canale VHF DSC 70 o sul numero verde - 195 (00 385 1 195):

- a) qualsiasi incidente, evento o evento straordinario che incida sulla sicurezza di una nave, come collisione, incaglio, danno, avaria o rottura, allagamento o spostamento del carico, qualsiasi danno allo scafo o alla struttura della nave, o alle persone a bordo;
- b) qualsiasi incidente, evento o evento straordinario che metta a repentaglio la sicurezza del trasporto marittimo, come difetti che possano compromettere la manovrabilità o la navigabilità della nave o qualsiasi difetto che riguardi il sistema di propulsione o il meccanismo di governo, il sistema di generazione di energia, le apparecchiature di navigazione o le apparecchiature di comunicazione
- c) qualsiasi situazione che possa comportare un inquinamento del mare o della costa, come lo scarico o la minaccia di scarico in mare di sostanze pericolose, nocive o inquinanti;
- d) qualsiasi inquinamento marino o incidente che possa causare inquinamento marino causato da una nave, come la fuoriuscita di inquinanti, contenitori o pacchi galleggianti in mare.

(2) La notifica di cui al paragrafo 1 del presente articolo deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) nome della nave
- b) nominativo di chiamata
- c) posizione della nave
- d) porto di partenza
- e) destinazione
- f) il numero delle persone a bordo
- g) dettagli dell'incidente/evento/emergenza

h) indirizzo dove è possibile ottenere informazioni sui carichi pericolosi, nocivi e inquinanti trasportati a bordo

i) attività intraprese per eliminare le minacce e le possibili conseguenze e

j) altri dati in conformità alla risoluzione IMO A.851(20).

(3) Le informazioni dettagliate e le istruzioni sulla notifica di cui al comma 1 del presente articolo sono pubblicate sulle carte nautiche ufficiali e sui manuali dell'Istituto idrografico croato.

Obblighi di segnalazione dei fenomeni meteorologici straordinari

Articolo 141.

Il comandante di una struttura marittima che naviga o si trova nelle acque marine interne, nel mare territoriale o nella zona economica esclusiva della Repubblica di Croazia è tenuto a informare il servizio VTS sul canale radio VHF del settore di fenomeni meteorologici improvvisi di rilevanza per la sicurezza della navigazione, che non siano inclusi nelle trasmissioni ordinarie di bollettini meteorologici e di avvisi meteorologici straordinari.

Piano di cooperazione con MRCC Rijeka

Articolo 142.

(1) Ogni nave passeggeri che effettua una linea regolare di navigazione internazionale, mentre naviga nella zona di giurisdizione della ricerca e del soccorso marittimo della Repubblica di Croazia, deve disporre di un piano di cooperazione con il Centro nazionale di coordinamento della ricerca e del soccorso marittimo (di seguito: MRCC Rijeka) in caso di emergenza.

(2) L'armatore della nave passeggeri di cui al paragrafo 1 del presente articolo deve garantire che una copia del Piano di cooperazione aggiornato di cui al paragrafo 1 del presente articolo venga consegnata al MRCC Rijeka in modo tempestivo e accurato.

(3) L'armatore di una nave passeggeri battente bandiera croata e che naviga in più aree di giurisdizione di ricerca e soccorso marittimo è tenuto a presentare una richiesta al MRCC Rijeka per l'inserimento nel database pubblico internazionale dei dettagli di contatto per la ricezione agevolata dei piani di cooperazione di emergenza gestiti dalla United Kingdom Maritime Administration o da un altro organismo qualora si verifichi tale modifica.

(4) Il piano di cooperazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo è elaborato in cooperazione tra la nave passeggeri, l'armatore e l'MRCC Rijeka in conformità alle Linee guida IMO applicabili per la preparazione dei piani di cooperazione tra i servizi di ricerca e soccorso e le navi passeggeri.

(5) La nave passeggeri di cui al paragrafo 1 del presente articolo battente bandiera croata e la società di tale nave sono tenute a condurre un'esercitazione annuale per l'avvio del Piano di cooperazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo, in collaborazione con il MRCC Rijeka.

PARTE SESTA
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Articolo 143.

Alla data di entrata in vigore della presente Ordinanza cessano di avere validità:

1. Ordinanza sulla sicurezza della navigazione marittima nelle acque interne e nel mare territoriale della Repubblica di Croazia e sulle modalità e condizioni per lo svolgimento della vigilanza e della gestione del traffico marittimo (Gazzetta Ufficiale, n. 79/13, 140/14 e 57/15)
2. Ordinanza sulla navigazione nel passaggio verso il porto di Sebenico, nello stretto di Pasma, attraverso il passaggio di Vela Vrata, sui fiumi Neretva e Zrmanja e sul divieto di navigazione nei canali Unijski e Krušija, in parti del canale Srednji, nel mare di Murter e nel canale Žirjanski (Gazzetta Ufficiale, n. 9/07, 57/15, 103/16 e 53/19).

Articolo 144.

La presente Ordinanza entra in vigore l'ottavo giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ad eccezione delle disposizioni dell'articolo 66, comma 3 e delle disposizioni dell'Allegato 1, lettere j) e k), nonché delle disposizioni dell'Allegato 1, lettera a) relative alle navi passeggeri di stazza lorda pari o inferiore a 150 tonnellate in viaggi internazionali e alle navi passeggeri di stazza lorda pari o inferiore a 300 tonnellate che navigano nelle zone di navigazione 5, 6, 7 e 8, che entrano in vigore 12 mesi dopo l'adozione della presente Ordinanza.

Classe: 011-02/22-02/21

Reg. N.: 530-04-2-25-8

Zagabria, 25 febbraio 2025.

Il ministro

Oleg Butković, deputato

ALLEGATO 1

SISTEMA DI IDENTIFICAZIONE AUTOMATICA (AIS)

Il sistema di identificazione automatica (AIS) di classe A deve avere:

- a) tutte le navi passeggeri, comprese le navi passeggeri RO-RO e le unità passeggeri ad alta velocità costruite in conformità al Codice DSC, al Codice HSC del 1994 e al Codice HSC del 2000
- b) navi da carico di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate
- c) unità veloci, destinate a scopi diversi dal trasporto di passeggeri, di stazza lorda pari o superiore a 150 tonnellate, costruite in conformità al Codice DSC, al Codice HSC del 1994 e al Codice HSC del 2000

- d) tutte le navi che trasportano sostanze pericolose, nocive o inquinanti e tutte le petroliere indipendentemente dalla stazza lorda e dall'area di navigazione
- e) tutti gli yacht che navigano nella zona di navigazione I
- f) tutti gli yacht che navigano nella zona di navigazione II
- g) tutti gli yacht commerciali a noleggio con equipaggi professionisti che navigano nella zona di navigazione III
- h) tutte le imbarcazioni da pesca con lunghezza dello scafo pari o superiore a 15 metri
- i) barche pilota e barche
- j) navi che svolgono attività di ricerca, sperimentazione, rilevamento e/o misurazione del mare, del fondale marino e/o del sottosuolo
- k) imbarcazioni di lunghezza pari o superiore a 10 metri che svolgono attività di ricerca, sperimentazione, registrazione e/o misurazione del mare, del fondale marino e/o del sottosuolo.

ALLEGATO 2

COME COMPILARE IL LIBRO DI BORDO

Nella parte superiore della pagina, sulla riga orizzontale "Viaggio da _____ a _____", inserisci il nome del porto di partenza e il nome del porto di arrivo. Accanto alla data occorre inserire il giorno della settimana in questione. Se durante un giorno ci sono stati più viaggi oppure uno è stato completato e l'altro è iniziato, questi viaggi (porti di arrivo e di partenza) vengono scritti uno sotto l'altro. Le navi che effettuano linee regolari possono indicare, oltre al porto di partenza e al porto di arrivo, anche il numero della linea e il numero del viaggio tra parentesi.

Le colonne del diario sono compilate come segue:

1. Nella colonna "Ore" deve essere indicato anche il minuto dell'evento importante inserito nel registro.
2. L'ora di arrivo, l'ora di partenza e il nome del porto vengono registrati nelle caselle tra la colonna "rotta vera" e la colonna "vento"
3. Nelle colonne in cui vengono registrate le rotte, all'uscita dal porto e a ogni cambio di rotta, vengono inseriti solo i gradi interi da 0 a 360 gradi. Se le rotte della navigazione costiera cambiano frequentemente nel corso di un'ora, nelle colonne dalla "rotta vera" alla colonna "vento", al posto dei numeri, si devono inserire le parole "varie" o "pratiche" con la designazione della zona in cui si effettua la navigazione.
4. Le colonne "Variazione", "Deviazione" ed "Entusiasmo" vengono riempite con gradi interi e con il segno appropriato.

5. nella colonna "Vento" la direzione del vento è indicata con le abbreviazioni internazionali secondo la rosa dei venti di 16 direzioni, a partire da dove soffia il vento
6. La velocità del vento viene registrata in nodi. Quando c'è silenzio, nelle colonne relative alla direzione e alla velocità viene registrata la parola "silenzio". I dati sulla direzione e sulla velocità del vento vengono inseriti a ogni variazione significativa.
7. nella colonna "Mare", la direzione delle onde è indicata con abbreviazioni internazionali come vento in 16 direzioni, a seconda della direzione da cui provengono le onde
8. nella colonna "Stato del mare" i dati vengono inseriti in metri
9. Nella sottocolonna "Mar Morto" (se presente), inserire la direzione del Mar Morto in 8 direzioni principali (secondo le abbreviazioni internazionali NE, E, SE, S, SW, W, NW e N), la posizione viene inserita in metri
10. Nella colonna "Corrente" inserire la direzione della corrente in abbreviazioni internazionali secondo la rosa dei venti, con 16 direzioni. La velocità della corrente viene misurata in nodi.
11. La colonna "Visibilità" è compilata in chilometri o metri (in metri quando la visibilità è inferiore a 1 km)
12. Nella colonna "Barometro", inserisci la lettura del barometro in ettopascal (hPa)
13. Nella colonna "Termometro", inserisci la temperatura effettiva dell'aria in gradi interi e decimi di grado. Quando la temperatura è negativa, davanti alla lettura viene scritto un segno meno (-).

Durante il controllo del meccanismo di sterzo, è necessario verificare il funzionamento del meccanismo di sterzo principale e ausiliario, del sistema di controllo remoto del meccanismo di sterzo, del sistema di alimentazione di emergenza, dell'indicatore di deviazione del timone e dell'allarme di interruzione di corrente nella trasmissione del meccanismo di sterzo.

Nella sezione "Note giornaliere" sono riportate informazioni sul pescaggio di prua e di poppa in metri, sull'arrivo e la partenza della nave dal porto, sull'inizio e la fine di ogni manovra, sull'imbarco e lo sbarco del comandante e degli altri membri dell'equipaggio, sulle loro malattie e guarigioni, sull'abbandono arbitrario della nave da parte dei membri dell'equipaggio, sulle infrazioni e sanzioni disciplinari, sul lavoro dell'equipaggio a bordo, sull'inizio e la fine della guardia in mare e della guardia notturna nei porti, con l'indicazione dei nomi delle persone che effettuano la guardia notturna, sulle nascite e sui decessi e sul ritrovamento di un neonato abbandonato a bordo, sulla ricezione di custodia delle ultime volontà e del testamento e sulla loro presentazione alle autorità competenti o restituzione al dichiarante, sull'imbarco e lo sbarco dei piloti e sull'imbarco dei rimorchiatori, sullo stato della corrente, sulle misurazioni della profondità, sulle compensazioni della bussola effettuate; quando le circostanze lo richiedono - informazioni dettagliate sulle condizioni meteorologiche, sullo stato dell'atmosfera, sul beccheggio e sul rollio della nave, sull'inondazione del mare sul ponte e sui boccaporti (carico sul ponte), sul metodo di

ormeggio della nave, sul numero di nodi e catene dell'ancora, sul carico e sullo scarico del carico e sulla sua sistemazione sul ponte e sulla ventilazione, a condizione che per il carico deperibile si debba dichiarare quotidianamente se le prese d'aria erano chiuse o aperte, in quale direzione erano rivolte, ecc., sugli incidenti, sulle collisioni e sugli incagli, sullo scarico e sull'ordine di scarico del carico in mare, sull'assunzione di obblighi per la nave o per il carico, sui malfunzionamenti delle apparecchiature radiotelegrafiche, sulle riparazioni e l'attracco della nave, sull'equipaggiamento e lo stivaggio della nave, nonché informazioni prescritte dai trattati internazionali e informazioni su tutti gli eventi che potrebbero essere importanti per le autorità, il caricatore, il destinatario, l'assicuratore e altre persone interessate.

ALLEGATO 3

COME COMPILARE IL LIBRETTO DI ISTRUZIONI DELLA MACCHINA

I dati immessi nelle colonne delle pagine (descrizione del motore principale, del motore ausiliario, ecc.) vengono inseriti prima di iniziare la registrazione nel journal.

In cima alla pagina, nell'intestazione "Viaggio da: a:", inserisci il nome del porto di partenza e del porto di arrivo. Insieme alla data devono essere inseriti anche l'ora e il giorno della settimana. Se durante un giorno sono stati effettuati più viaggi oppure ne è stato completato uno e ne è iniziato un altro, questi viaggi (porto di partenza e porto di arrivo) vengono inseriti uno sotto l'altro. Le navi che effettuano linee regolari possono indicare, oltre al porto di partenza e al porto di arrivo, anche il numero della linea e del viaggio tra parentesi. I dati vengono inseriti nella Tabella I secondo le colonne appropriate del Sistema Internazionale di unità (SI).

La tabella II contiene dati sulla manovrabilità, la traslazione e la potenza del propulsore. Per "partenza" si intende l'istante in cui alla macchina viene dato il segnale di "attenzione", mentre per "arrivo" si intende l'istante in cui alla macchina viene dato il segnale di "terminato". La manovra dura dal momento in cui al motore di propulsione viene dato il segnale di "attenzione" fino al momento in cui riceve il segnale di "completato". Se la manovra richiede più tempo (durante la navigazione su fiumi o canali), questo viene conteggiato come tempo di percorrenza.

Il tempo trascorso in porto si calcola dal momento in cui viene dato il segnale di "completato" al motore di propulsione di una nave che entra nel porto fino al momento in cui viene dato il segnale di "attenzione" al motore della nave che esce dal porto. Se una nave manovra in porto e non esce dal porto, il tempo di manovra è incluso nel tempo di permanenza della nave in porto, ma tale manovra deve essere indicata separatamente nella sezione "note".

Il tempo di navigazione si calcola dal momento in cui viene dato il segnale di "fine" al motore in fase di partenza fino al momento in cui viene dato il segnale di "attenzione" al motore in fase di arrivo. La colonna "tempo durante la navigazione" deve includere anche le manovre eseguite durante la navigazione nella nebbia, in una situazione di evitamento di collisione,

ecc., e la colonna delle note deve indicare specificamente la causa della manovra e descrivere lo svolgimento della manovra in modo più dettagliato (specificare il momento di ciascuna manovra, ecc.).

Nell'ultima colonna della Tabella II vengono inseriti i dati sulla distanza percorsa e sulla velocità della nave, nonché i dati sullo slittamento e sulla potenza. La potenza media viene registrata in base al numero medio di giri del motore durante il giorno, in base al consumo medio di carburante e in base ad altri dati noti. Questi dati vengono inseriti ogni giorno alle ore 12.00.

Nella Tabella III è riportata una panoramica del funzionamento dei motori e dei dispositivi principali e ausiliari.

Nella Tabella IV, alle ore 08:00, viene inserito solo lo stato dei contenitori (serbatoi) contenenti acqua potabile e acqua per il motore, nonché dei contenitori utilizzati per lo stoccaggio del carburante. Tutte le modifiche straordinarie apportate ai serbatoi devono essere annotate quotidianamente nella sezione "note" del giornale di bordo della nave (Deck Log).

Lo stato di tutti gli altri serbatoi viene registrato individualmente.

Nella sezione "note" vengono inseriti i dati relativi a: diagrammi registrati, pescaggio nave in metri a prua e a poppa con l'ora della misurazione, quando la nave è arrivata al porto, è partita dal porto ed ha caricato il bunker; temperatura esterna alle ore 1200 e 2400; lo stato e la forza del vento e del mare con una descrizione del beccheggio e del rollio della nave; il nome (ditta) dell'azienda o il nome personale del fornitore e il luogo di carico dei materiali operativi e di consumo; eventi giornalieri nella sala macchine della nave, in particolare guasti e riparazioni effettuate sugli impianti motore con una descrizione dettagliata ed eventuale schizzo, nonché l'indicazione della durata della riparazione e il nome (ditta) dell'impresa che ha eseguito la riparazione; ritardi delle navi causati dal funzionamento limitato degli impianti di propulsione; cause del consumo di carburante inferiore o superiore; la qualità del combustibile e dei materiali di consumo e possibili suggerimenti per migliorare il funzionamento della centrale elettrica; messa in funzione delle pompe di sentina su ordine del ponte, con descrizione dei risultati del loro funzionamento; riempimento e svuotamento di cisterne di zavorra e serbatoi di carburante; funzionamento forzato di macchinari, incidenti e incagli, nonché tutti gli eventi e i cambiamenti importanti relativi al funzionamento di motori di propulsione e ausiliari, macchinari e dispositivi.

NOTA:

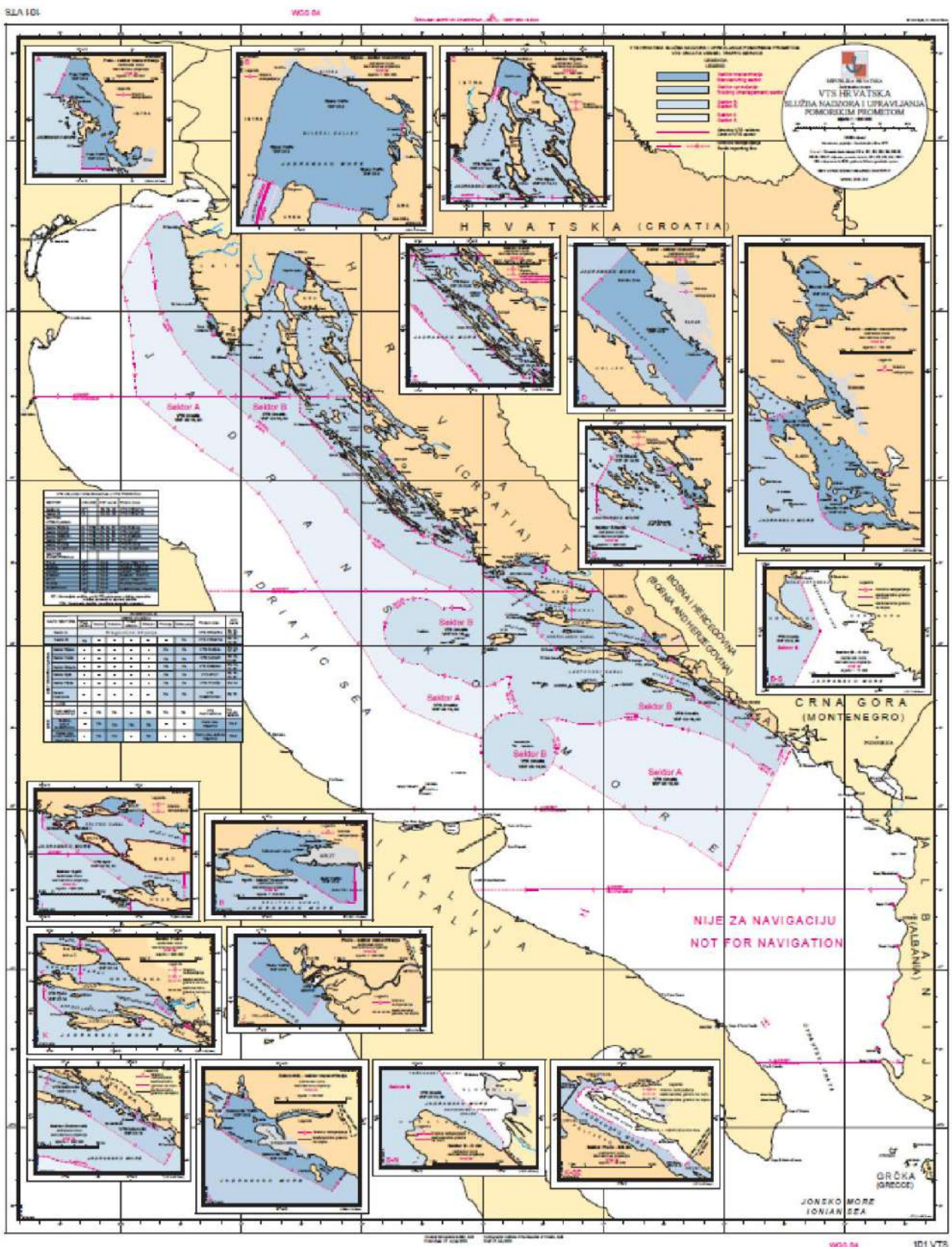
Nella Tabella I, la colonna relativa a ciascun orologio è divisa in sezioni per i due motori principali.

Le designazioni della macchina sono: L – Sinistra e D – Destra.

Una nave con un motore di propulsione inserirà i dati in una colonna, mentre una nave con due motori di propulsione inserirà i dati in due colonne.

ALLEGATO 4

INSIEMI DI COORDINATE GEOGRAFICHE E RAPPRESENTAZIONI GRAFICHE DELLE AREE VTS





Karta 1.: VTS područje sektora A i B Republike Hrvatske

VTS sektori

Sektor A – obuhvaća područje isključivog gospodarskog pojasa (IGP) Republike Hrvatske (RH).

Sektor A opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 1.):

Vanjska granica sektora A poklapa se s vanjskom granicom IGP-a i granicom epikontinentalnog pojasa, od točke 1 do točke 34, te se nastavlja od točke 36 do točke 42a i dalje se proteže od točke 42a do točke 42b (privremenom granicom IGP-a).

Unutarnja granica sektora A poklapa se s vanjskom granicom teritorijalnog mora RH, polazi od točke 1 i proteže se vanjskom granicom teritorijalnog mora do točke 34 te se nastavlja od točke 36 vanjskom granicom teritorijalnog mora do točke 42b.

Sektor B – obuhvaća manje dijelove unutarnjih morskih voda i gotovo cijelo teritorijalno more Republike Hrvatske.

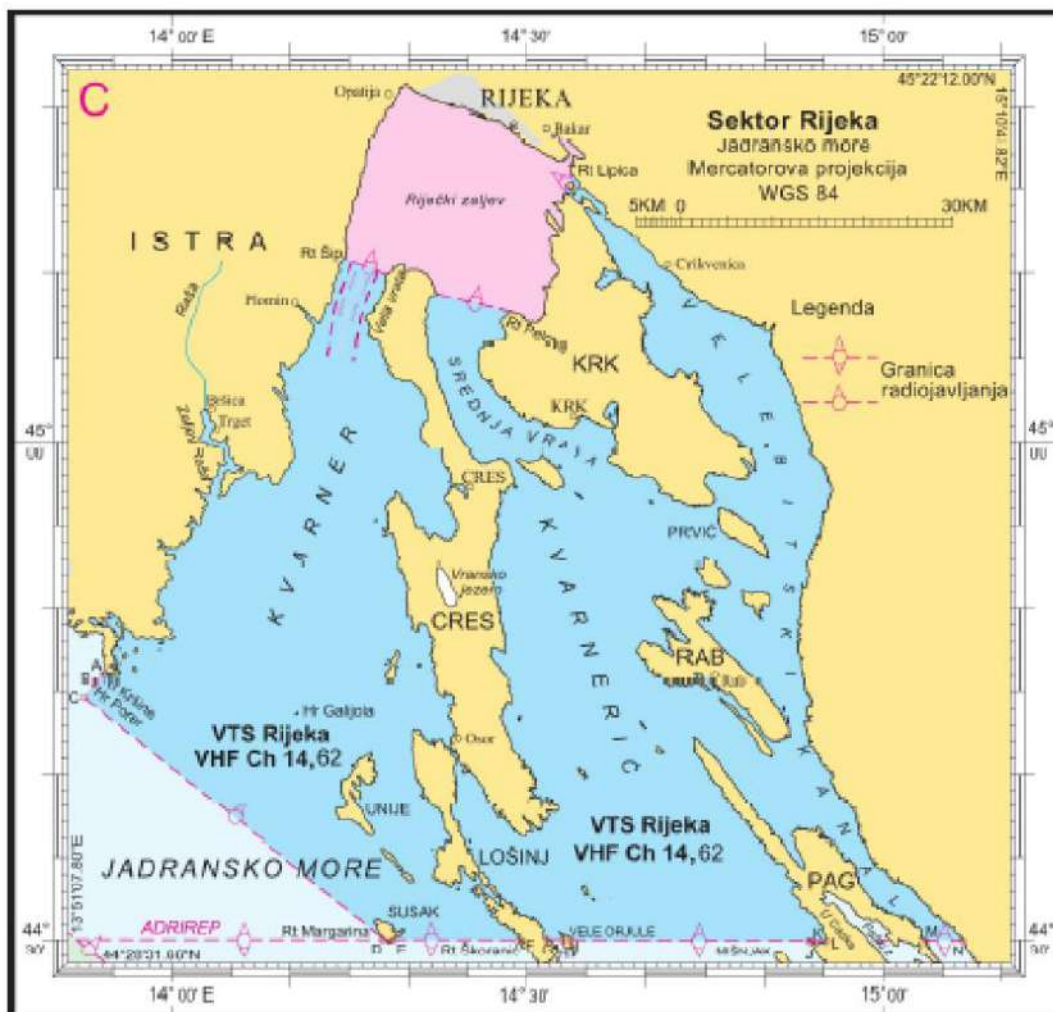
Sektor B opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 1.):

Vanjska granica sektora B poklapa se s granicom Republike Hrvatske na moru, polazi od točke na ušću Kanala sv. Odorika i proteže se prema jugu sve do točke na rtu Konfin.

Unutarnja granica sektora B proteže se od točke na ušću Kanala sv. Odorika i ide zapadnom obalom Istre do rta Barbariga te se nastavlja vanjskom granicom Pula – sektor manevriranja

do rta Mužilj. Dalje se proteže zapadnom obalom Istre do rta Kršine. Nastavlja se na jugoistok vanjskim granicama sektora Rijeka, Zadar i Šibenik sve do točke na rtu Konj. Od rta Konj ide obalnom crtom do točke na rtu Turski bok i dalje vanjskom granicom sektora Split do točke na rtu Debeli brig. Zatim ide zapadnom obalnom crtom otoka Hvara do točke na rtu Križni rat. Nastavlja se vanjskom granicom sektora Ploče do rta Proizd i dalje južnom obalnom crtom otoka Proizda. Dalje se proteže na otok Korčulu te zapadnom i južnom obalnom crtom otoka Korčule do rta Ražnjić. Granica se proteže na sjever do točke na istočnoj obali otočića Male Sestrice i dalje na sjever do točke na poluotoku Pelješcu, gdje završava vanjska granica sektora Ploče. Nastavlja se na jugoistok obalnom crtom poluotoka Pelješca do vanjske granice sektora Dubrovnik na poluotoku Pelješcu. Dalje se proteže na jug do točke na rtu Debeli (otok Mljet) i nastavlja se na zapad sjevernom te južnom obalnom crtom otoka Mljeta do rta Gruj. Od rta Gruj ide jugoistočno vanjskom granicom sektora Dubrovnik do točke na rtu Zarubača (kopno). Dalje se proteže na jugoistok obalnom crtom kopna do rta Konfin.

Sektor Rijeka – obuhvaća područja Kvarnera, Kvarnerića i sjevernog dijela Velebitskog kanala, isključujući Rijeku – sektor manevriranja odnosno Riječki zaljev. Sektor uključuje sve prilazne plovne putove do luka u navedenom području.



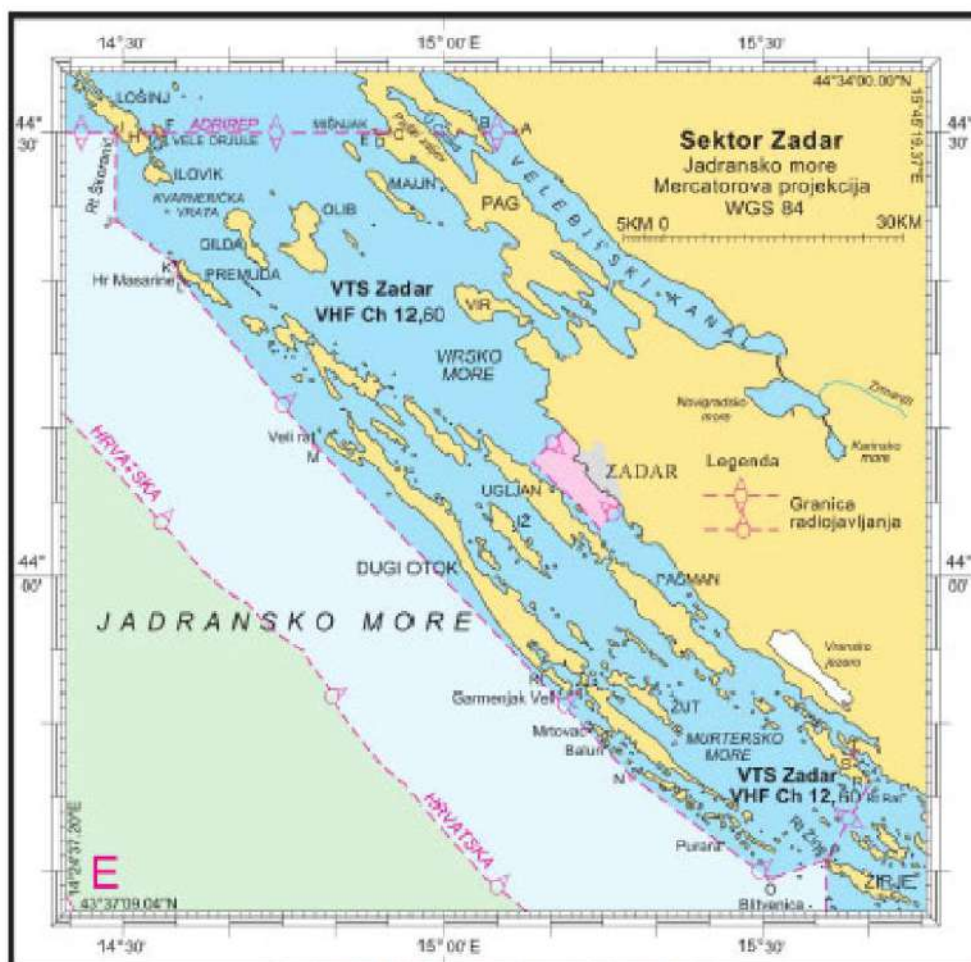
Karta 2.: VTS područje sektora Rijeka

Sektor Rijeka opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 2.):

Granica sektora Rijeka polazi od točke A na rtu Kršine (poluotok Premantura), proteže se dalje na jugozapad prema točki B na hrđi Porer i od hrđi Porer prema točki C na moru ($\varphi 44^{\circ}44,70'N$; $\lambda 13^{\circ}52,47'E$). Dalje ide jugoistočno do točke D na rtu Margarina (otok

Susak). Zatim se proteže na istok dijelom granice ADRIREP-a ($\varphi 44^{\circ}30'N$), točkama E, F, G, H, I, J, K i L, isključujući uvalu Caska u Paškom zaljevu (koji pripada sektoru Zadar), te od točke M na otoku Pagu do točke N na kopnu. Granica se nastavlja na sjever obalnom crtom kopna do točke na rtu Lipica (istočni ulaz u Bakarski zaljev). Dalje se nastavlja na jug i zapad granicom Rijeka – sektor manevriranja do točke na rtu Šip (kopno, istočna obala Istre). Od rta Šip granica se proteže na jug obalnom crtom do početne točke A na rtu Kršine.

Sektor Zadar – obuhvaća južni dio Velebitskog kanala, Novigradsko i Karinsko more, Virsko more, Kvarnerička vrata i morski prostor oko Dugog otoka i Kornata te Murtersko more sve do obale kopna, isključujući Zadar – sektor manevriranja. Sektor uključuje sve prilazne plovne putove do luka u navedenom području.

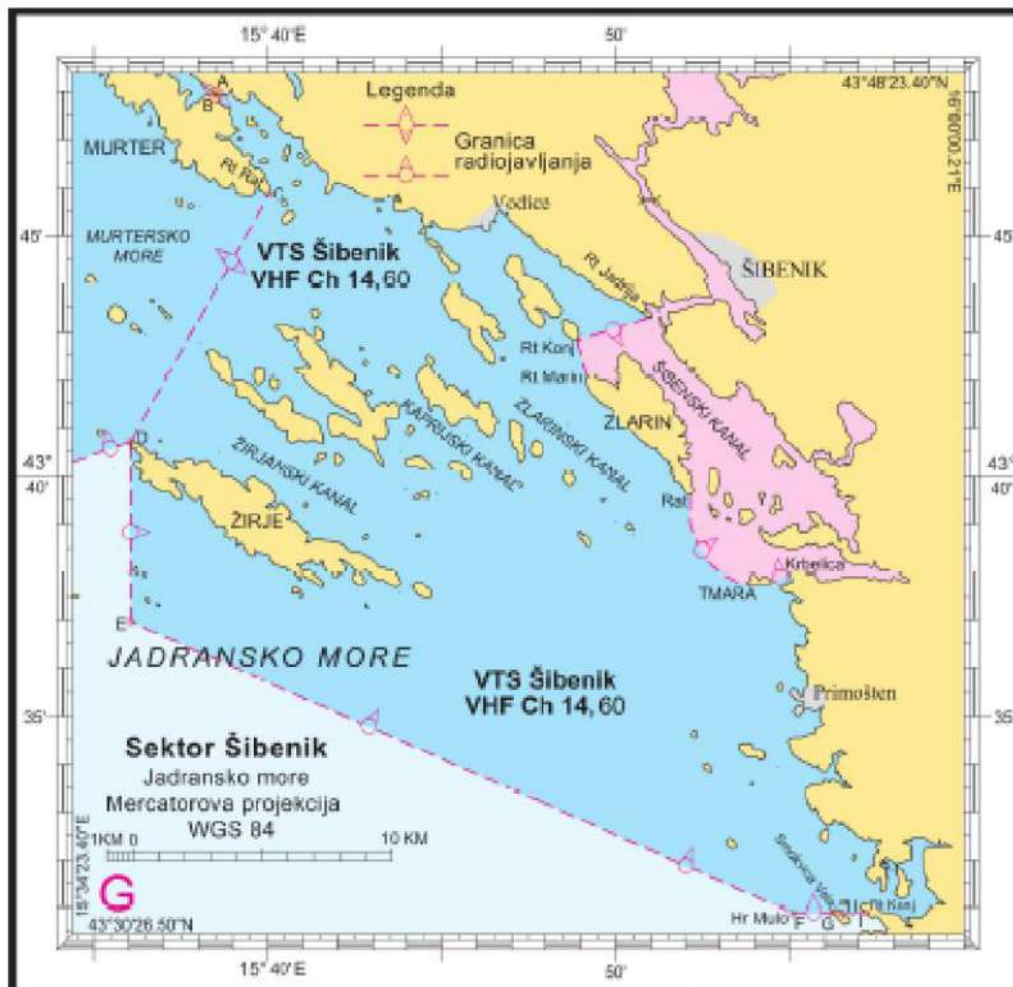


Karta 3.: VTS područje sektora Zadar

Sektor Zadar opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 3.):

Granica sektora Zadar polazi od sjecišta granice ADRIREP-a ($\varphi 44^{\circ}30'N$) i kopna u točki A te se proteže na zapad dijelom granice ADRIREP-a, uključujući uvalu Caska (Paški zaljev), preko točaka B, C, D, E, F, G i H sve do točke I na rtu Škoranić (otok Lošinj). Nastavlja se na jug do točke J na moru ($\varphi 44^{\circ}24,07'N$; $\lambda 14^{\circ}29,30'E$). Zatim se proteže do točke K ($\varphi 44^{\circ}21,10'N$; $\lambda 14^{\circ}34,96'E$) na sjeverozapadnom rtu otoka Premude i dalje na točke na moru: L ($\varphi 44^{\circ}20,32'N$; $\lambda 14^{\circ}35,13'E$); M ($\varphi 44^{\circ}08,78'N$; $\lambda 14^{\circ}48,17'E$); N ($\varphi 43^{\circ}46,35'N$; $\lambda 15^{\circ}17,70'E$) i O ($\varphi 43^{\circ}39,42'N$; $\lambda 15^{\circ}30,67'E$). Nastavlja se na sjeveroistok do točke P na rtu Žirje (otok Žirje) i dalje na sjeveroistok do točke R na rtu Rat (otok Murter). Zatim ide dalje zapadnom obalnom crtom otoka Murtera sve do točke S na mostu i dalje prema točki T na kopnu u mjestu Tisno. Dalje se proteže na sjeverozapad obalnom crtom do Zadra, isključujući Zadar – sektor manevriranja, te prema sjeveru obalnom crtom kopna do točke A.

Sektor Šibenik – obuhvaća morsko područje jugoistočnog dijela Murterskog kanala, jugoistočni dio Murterskog mora i područje oko Šibenskog otočja te morsko područje južno i jugoistočno, isključujući Šibenik – sektor manevriranja. Sektor uključuje sve prilazne plovne putove do luka u navedenom području.

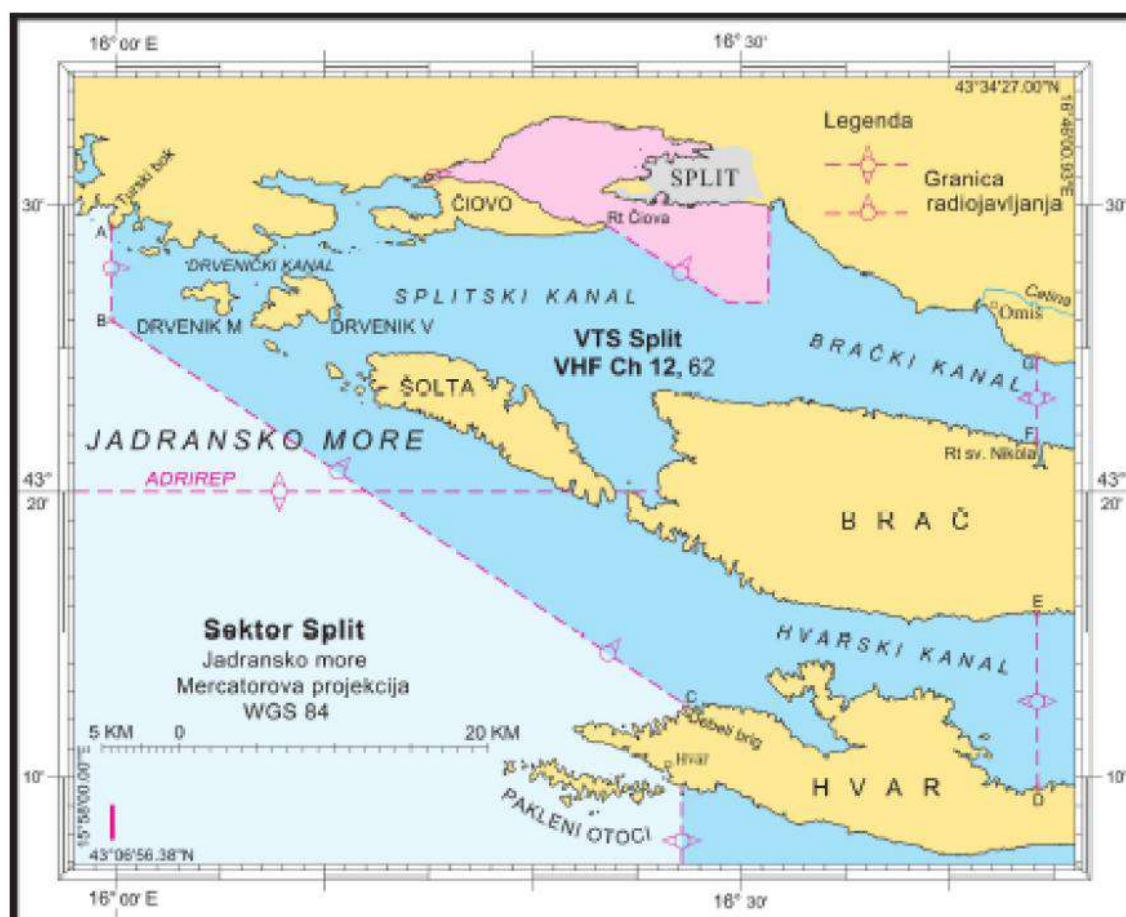


Karta 4.: VTS područje sektora Šibenik

Sektor Šibenik opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 4.):

Granica sektora Šibenik polazi od točke A na kopnu, na sjevernoj strani mosta u mjestu Tisno, nastavlja se do točke B na južnoj strani mosta (otok Murter). Dalje se proteže istočnom obalnom crtom otoka Murtera do točke C na rtu Rat. Nastavlja se na jugozapad do točke D na rtu Žirje (otok Žirje) te na jug do točke E na moru (φ 43°36,97'N; λ 15°36,05'E). Dalje se proteže na jugoistok do točke F na moru (hrud Mulo, svjetionik) te na istok do točke G na zapadnoj obali otoka Smokvice vele. Nastavlja se sjevernom obalnom crtom otočica Smokvice vele do točke H i dalje do točke I na rtu Konj (kopno). Dalje se proteže na sjever obalnom crtom kopna do točke na rtu Bilo i nastavlja se vanjskom granicom Šibenik – sektor manevriranja do točke na rtu Jadrija (kopno). Granica se nastavlja obalnom crtom do početne točke A na sjevernoj strani mosta u mjestu Tisno.

Sektor Split – obuhvaća područje Drveničkog kanala, Splitskog kanala, zapadni dio Bračkog i Hvarskog kanala te morsko područje jugozapadno od otoka Šolte i Drvenika velog i malog, isključujući Split – sektor manevriranja. Sektor uključuje prilazne plovne putove do luka u navedenom području.

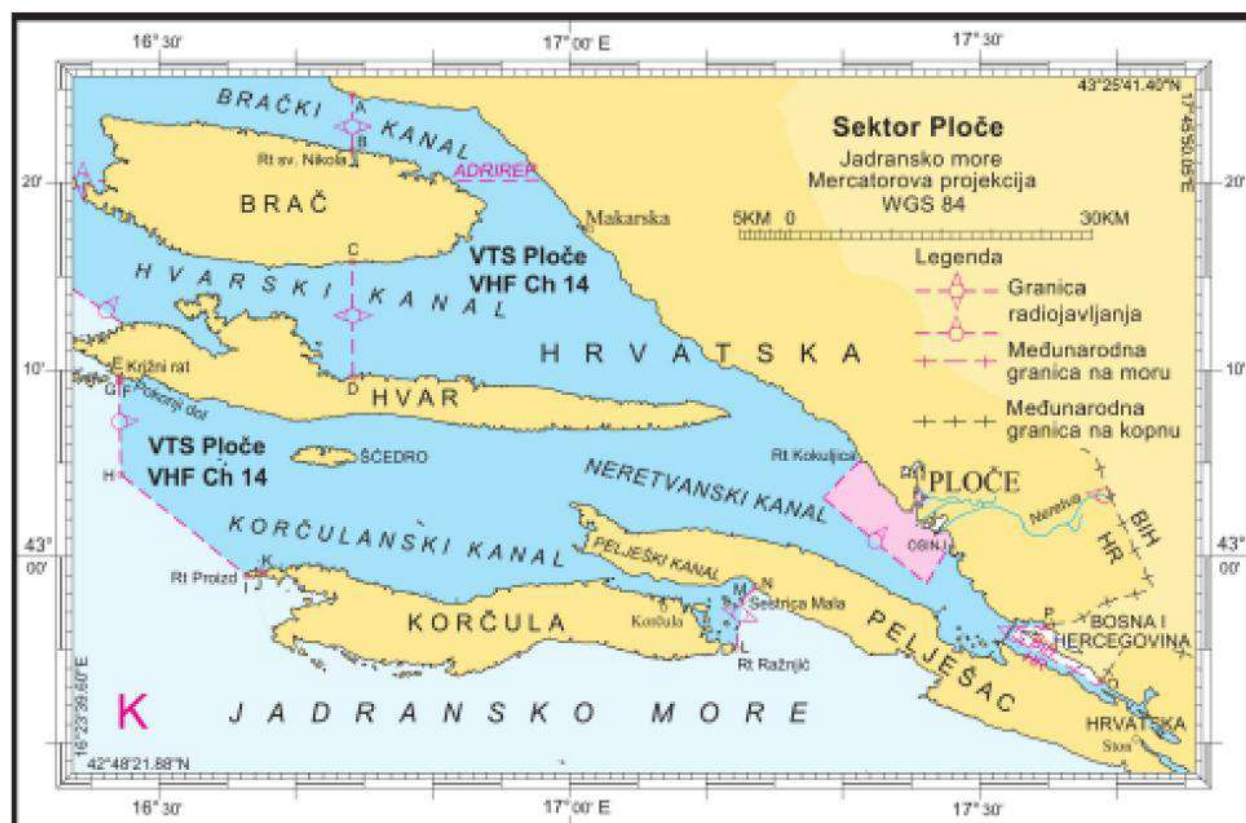


Karta 5.: VTS područje sektora Split

Sektor Split opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 5.):

Granica sektora Split polazi od točke A na rtu Turski bok (kopno) i ide na jug do točke B na moru (φ 43°26,00'N; λ 15°59,77'E). Dalje se nastavlja jugoistočno do točke C na rtu Debeli brig (otok Hvar) i ide obalnom crtom na istok do točke D (φ 43°09,59'N; λ 16°44,22'E) na otoku Hvaru. Dalje se proteže na sjever do točke E (φ 43°15,75'N; λ 16°44,18'E) na otoku Braču. Zatim ide prema zapadu obalnom crtom otoka Brača do točke F (φ 43°21,70'N; λ 16°44,16'E) na rtu Sv. Nikola (sjeverna strana otoka Brača). Nastavlja se na sjever do točke G (φ 43°24,73'N; λ 16°44,16'E) na kopnu. Dalje se proteže zapadno obalnom crtom kopna do granice Split – sektor manevriranja. Nastavlja se morskomo granicom Split – sektor manevriranja do točke na Rtu Čiova. Zatim ide na zapad južnom obalnom crtom otoka Čiova, dalje se proteže preko starog trogirskog mosta (Trogir-Čiovo) te se nastavlja na zapad obalnom crtom kopna do početne točke A na rtu Turski bok.

Sektor Ploče – obuhvaća Korčulanski, Neretvanski i Pelješki kanal, istočni dio Hvarskog i Bračkog kanala, hrvatski dio Kanala Malog Stona, hrvatski dio zaljeva Klek-Neum, isključujući Ploče – sektor manevriranja. Sektor uključuje prilazne plovne putove do luka u navedenom području.

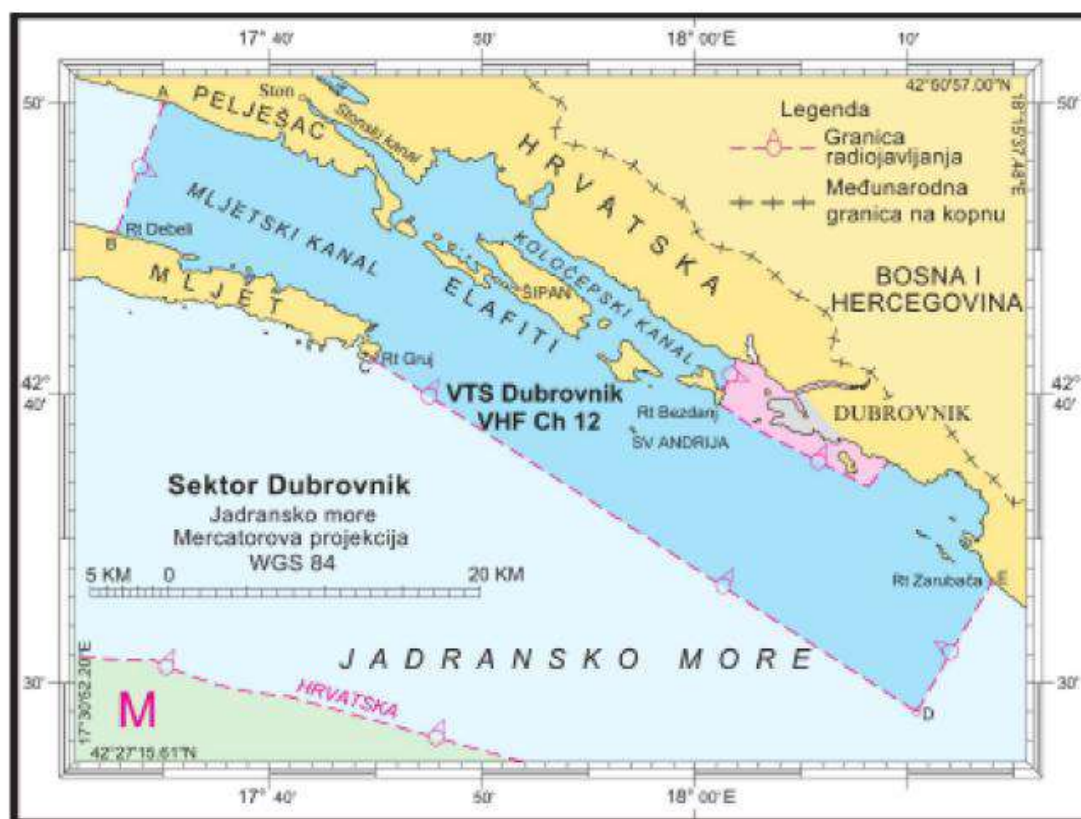


Karta 6.: VTS područje sektora Ploče

Sektor Ploče opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 6.):

Granica sektora Ploče polazi od točke A na kopnu ($\varphi 43^{\circ}24,73'N$; $\lambda 16^{\circ}44,16'E$) i ide južno do točke B na rtu Sv. Nikola (otok Brač). Nastavlja se istočno obalnom crtom otoka Brača do točke C ($\varphi 43^{\circ}15,75'N$; $\lambda 16^{\circ}44,18'E$). Dalje ide na jug do točke D ($\varphi 43^{\circ}09,59'N$; $\lambda 16^{\circ}44,22'E$) na otoku Hvaru te na istok obalnom crtom otoka Hvara sve do točke E na rtu Križni rat (otok Hvar). Zatim ide na jug preko točaka F i G na otočiću Pokonjem dolu i dalje na točku H ($\varphi 43^{\circ}04,40'N$; $\lambda 16^{\circ}27,17'E$) na moru. Dalje se proteže jugoistočno do točke I na rtu Proizd (otok Proizd). Nastavlja se sjevernom stranom obalne crte otoka Proizda do točke J ($\varphi 42^{\circ}59,08'N$; $\lambda 16^{\circ}37,41'E$) i dalje na istok do točke K ($\varphi 42^{\circ}59,12'N$; $\lambda 16^{\circ}37,67'E$) na otoku Korčuli. Granica se nastavlja na istok sjevernom stranom otoka Korčule do točke L na rtu Ražnjić. Proteže se na sjever preko točke M (otočić Sestrica Mala) i ide dalje prema točki N ($\varphi 42^{\circ}58,36'N$; $\lambda 17^{\circ}13,66'E$) na poluotoku Pelješcu (kopno). Granica se nastavlja na zapad obalnom crtom poluotoka Pelješca do spoja s kopnom i dalje na sjeverozapad obalnom crtom kopna do točke O. Zatim ide privremenom granicom na moru između Hrvatske i Bosne i Hercegovine do točke P. Dalje se proteže na sjeverozapad obalnom crtom kopna, isključujući Ploče – sektor manevriranja, te se nastavlja obalnom crtom kopna sve do početne točke A na kopnu.

Sektor Dubrovnik – obuhvaća istočni dio Mljetskog kanala, Koločepski kanal i morsko područje jugozapadno od Elafitskih otoka, Dubrovnika i Cavtata, isključujući Dubrovnik – sektor manevriranja. Sektor uključuje prilazne plovne putove do luka u navedenom području.



Karta 7.: VTS područje sektora Dubrovnik

Sektor Dubrovnik opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 7.):

Granica sektora Dubrovnik polazi od točke A na poluotoku Pelješcu (kopno) (φ 42°49,97'N; λ 17°35,02'E) i proteže se na jugozapad do točke B na rtu Debeli rt (otok Mljet). Dalje ide na istok obalom crtom otoka Mljeta do točke C na rtu Gruj. Nastavlja se na jugoistok do točke D (φ 42°41,21'N; λ 17°44,88'E) na moru. Dalje se proteže na sjeveroistok do točke E na rtu Zarubača (kopno). Zatim se proteže na sjever obalom crtom kopna, isključujući Dubrovnik – sektor manevriranja, i dalje sve do početne točke A na poluotoku Pelješcu.

Sektori manevriranja

Pula – sektor manevriranja obuhvaća područje Fažanskog kanala i luke Pula te područje neposredno uz ulaz u luku Pula.



Karta 8.: VTS područje Pula – sektor manevriranja

Pula – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 8.):

Granica polazi od točke A na rtu Barbariga (kopno) i ide na jugozapad do točke B na otočiću Kabuli. Dalje se proteže na istok do točke C na otočiću Sv. Marku, nastavlja se do točke D na rtu Glavina (otok Mali Brijun). Granica ide dalje na jug sjevernom i istočnom obalnom crtom otoka Malog Brijuna do točke E na rtu Sokol (otok Mali Brijun). Dalje se proteže do točke F (φ 44°55,59'N; λ 13°45,06'E) na obali otoka Velikog Brijuna. Nastavlja se na jug istočnom obalnom crtom otoka Velikog Brijuna do točke G na rtu Peneda i dalje južno do točke H (φ 44°51,63'N; λ 13°45,17'E) na moru. Dalje se proteže na istok do točke I na rtu Mužilj (kopno). Nastavlja se prema sjeveru obalnom crtom do početne točke A na rtu Barbariga.

Rijeka – sektor manevriranja obuhvaća područja Riječkog, Bakarskog i Omišaljskog zaljeva te sidrište Malinska.

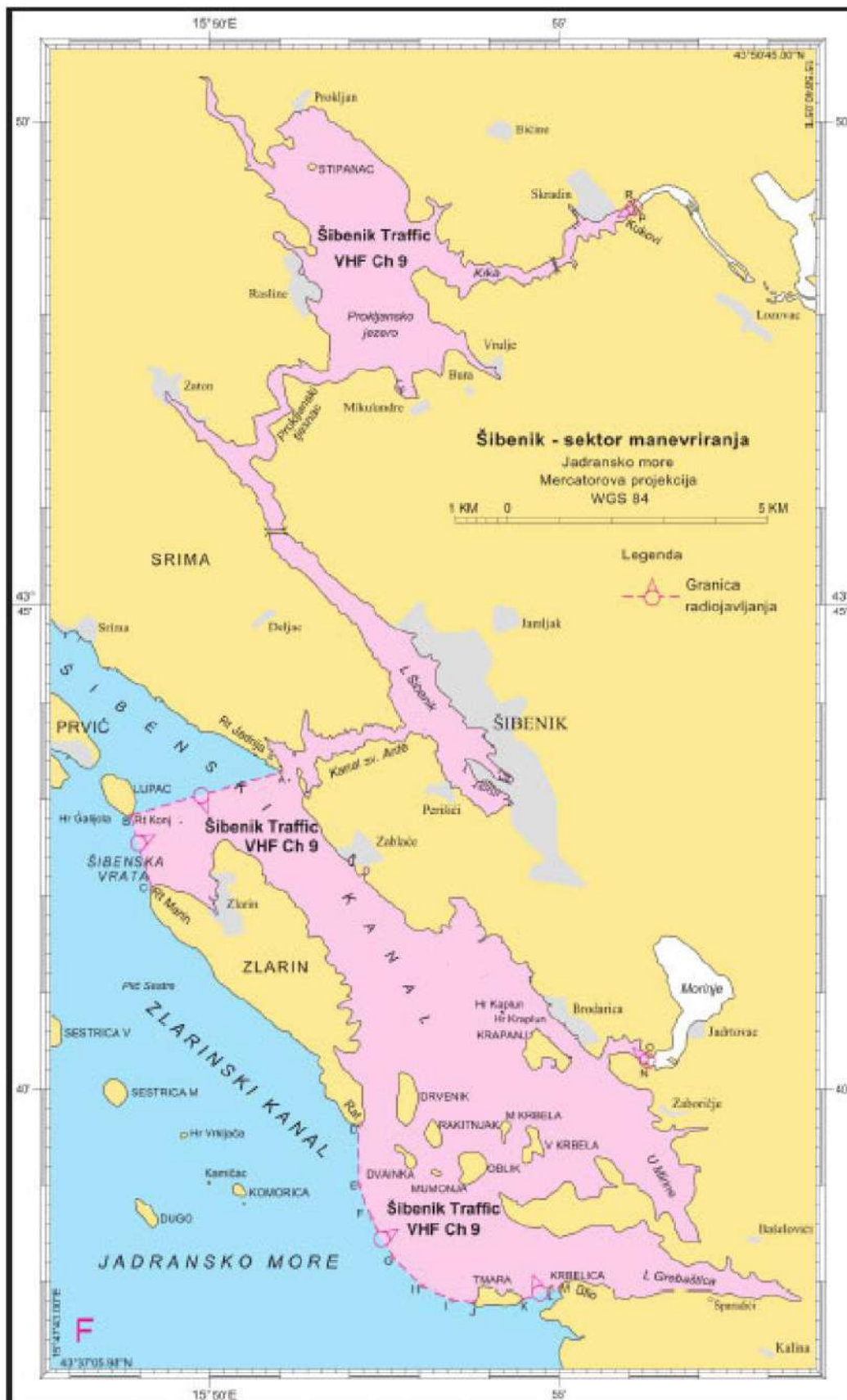


Karta 9.: VTS područje Rijeka – sektor manevriranja

Rijeka – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 9.):

Granica polazi od točke A na rtu Šip (kopno, istočna obala Istre) i ide prema istoku do točke B na rtu Starganac (otok Cres). Zatim ide sjevernom obalnom crtom otoka Cresa do točke C na rtu Grota. Dalje se proteže na istok do točke D na rtu Pelov (otok Krk) i nastavlja se na sjever obalnom crtom otoka Krka do točke E na rtu Šilo, pa preko točke F na otočiću Sv. Marku do točke G na rtu Lipica (kopno). Dalje ide na sjever obalnom crtom kopna Bakarskog zaljeva te sjevernom i zapadnom obalom Riječkog zaljeva do početne točke A na rtu Šip (istočna obala Istre).

Šibenik – sektor manevriranja obuhvaća područje toka rijeke Krke južno od starog skradinskog mosta, Prokljansko jezero, Prokljanski tjesnac, luku Šibenik, Kanal sv. Ante, južni dio Šibenskog kanala i uvalu Luka Grebaštica.

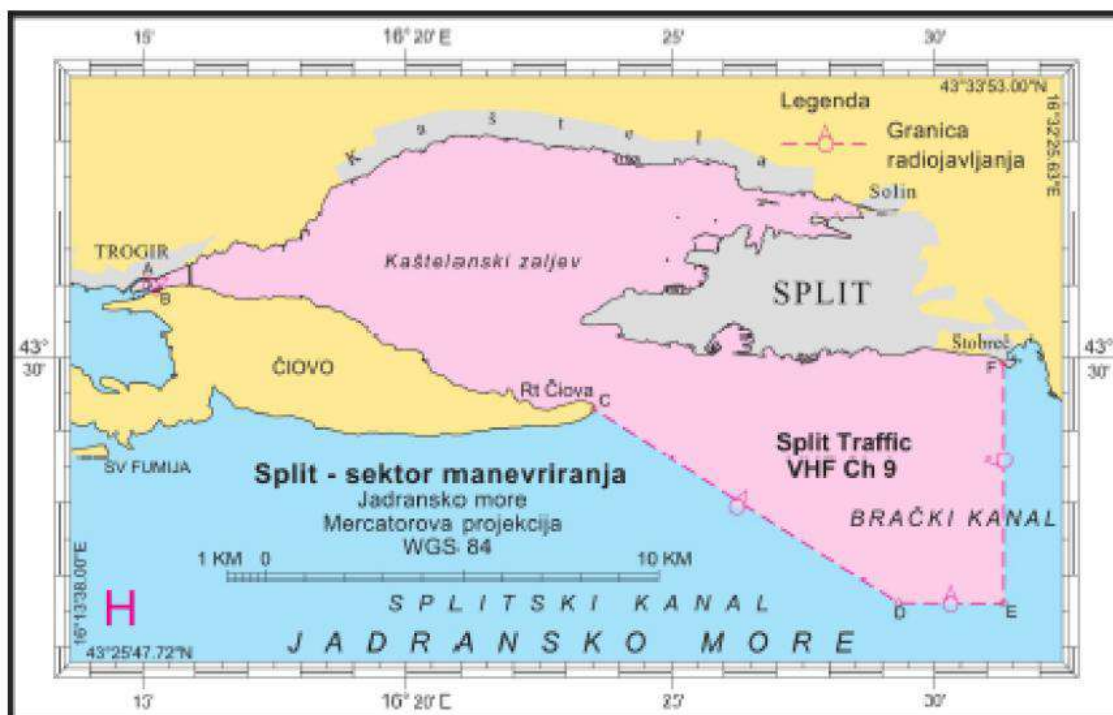


Karta 11.: VTS područje Šibenik – sektor manevriranja

Šibenik – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 11.):

Granica polazi od točke A na rtu Jadrija (kopno, poluotok Srima) (φ 43°43,29'N; λ 15°51,01'E) te se nastavlja prema jugozapadu do točke B na rtu Konj (otok Lupac). Dalje ide na jug do točke C na rtu Marin (otok Zlarin). Granica se nastavlja istočnom obalnom crtom otoka Zlarina do najjužnije točke D na rtu Rat. Dalje se proteže na jug točkama na moru koje su dio luka: E (φ 43°39,20'N; λ 15°52,14'E), F (φ 43°38,66'N; λ 15°52,32'E), G (φ 43°38,24'N; λ 15°52,64'E), H (φ 43°37,96'N; λ 15°53,04'E) i I (φ 43°37,81'N; λ 15°53,47'E) do točke J na otoku Tmari (φ 43°37,78'N; λ 15°53,79'E). Nastavlja se sjevernom stranom obalne crte otoka Tmare prema točki K (φ 43°37,81'N; λ 15°54,46'E) na istočnom rtu otoka. Dalje se spaja s točkom L (φ 43°37,92'N; λ 15°54,89'E) na otoku Krbelici i dalje ide na istok do točke M na rtu Bilo (kopno) (φ 43°37,93'N; λ 15°55,02'E). Granica se nastavlja na sjever obalnom crtom kopna preko točaka N (φ 43°40,26'N; λ 15°56,25'E) i O (φ 43°40,34'N; λ 15°56,29'E), isključujući zaljev Morinje, i dalje na sjever obalnom crtom dijela Šibenskog kanala i Kanala sv. Ante te istočnom obalom Luke Šibenik, Prokljanskim tjesnacem, Prokljanskim jezerom sve do starog skradinskog mosta, preko točaka P i R na sjevernoj strani mosta, te se nastavlja zapadnom obalnom crtom sve do početne točke A na rtu Jadrija (φ 43°43,29'N; λ 15°51,01'E).

Split – sektor manevriranja obuhvaća područje Kaštelanskog zaljeva i sjeveroistočni dio Splitskog kanala.

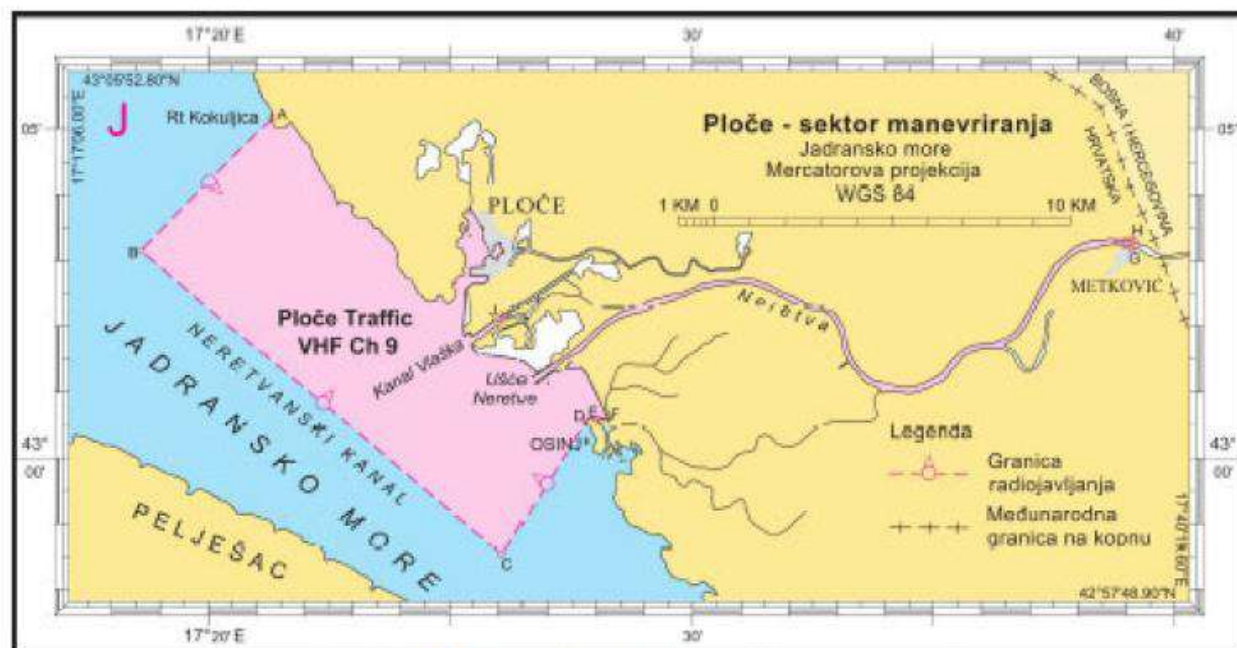


Karta 12.: VTS područje Split – sektor manevriranja

Split – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 12.):

Granica polazi od točke A u Trogiru (kopno) (φ 43°31,08'N; λ 16°15,14'E) i proteže se na jug do točke B (φ 43°30,92'N; λ 16°15,22'E) na otoku Čiovu. Granica se nastavlja na istok sjevernom obalnom crtom otoka Čiova sve do točke C na Rtu Čiova i dalje jugoistočno do točke D na moru (φ 43°26,61'N; λ 16°29,32'E). Nastavlja se na istok do točke E na moru (φ 43°26,59'N; λ 16°31,31'E) te na sjever do točke F (φ 43°29,92'N; λ 16°31,31'E) u Stobreču (kopno). Dalje se proteže na zapad obalnom crtom kopna (Split, Solin, Kaštela) do početne točke A (φ 43°31,08'N; λ 16°15,14'E) u Trogiru.

Ploče – sektor manevriranja obuhvaća područje dijela Neretvanskog kanala uz prilaz luci Ploče i uz ušće rijeke Neretve te rijeku Neretvu do mosta u Metkoviću i dio kanala Vlaška.



Karta 13.: VTS područje Ploče – sektor manevriranja

Ploče – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 13.):

Granica polazi od točke A na rtu Kokuljica (kopno) i proteže se jugozapadno do točke B (φ 43°03,18'N; λ 17°18,60'E) na moru. Nastavlja se na jugoistok do točke C (φ 42°58,53'N; λ 17°26,09'E) na moru. Dalje se proteže na sjeveroistok do točke D na sjeverozapadnom rtu otoka Osinja. Nastavlja se na istok sjevernom obalnom crtom otoka Osinja do točke E (φ 43°00,58'N; λ 17°27,94'E) i spaja se s točkom F (φ 43°00,68'N; λ 17°28,15'E) na kopnu. Granica se nastavlja na sjever obalnom crtom kopna, uključujući obje obale rijeke Neretve, do mosta u Metkoviću, do točaka G i H. Od ušća rijeke Neretve nastavlja se na zapad, uključujući obje obale kanala Vlaška, do spojnice točke I (φ 43°02,11'N; λ 17°26,15'E) na južnoj obali kanala i točke J (φ 43°02,16'N; λ 17°26,11'E) na sjevernoj obali kanala. Od ušća kanala Vlaška granica se proteže na sjever obalnom crtom kopna, obuhvaćajući luku Ploče, te na sjeverozapad do početne točke A na rtu Kokuljica.

Dubrovnik – sektor manevriranja obuhvaća morska područja jugoistočnog dijela Koločepskog kanala, Rijeku Dubrovačku, Velika vrata, Lokrumski prolaz te područje između Velikih vrata i Lokrumskog prolaza.



Karta 14.: VTS područje Dubrovnik – sektor manevriranja

Dubrovnik – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 14.):

Granica polazi od točke A (φ 42°41,24'N; λ 18°01,96'E) na kopnu i proteže se na jugozapad do točke B na rtu Bulinak (otok Koločep). Nastavlja se na jug obalnom crtom otoka Koločepa do točke C na rtu Bezdanj (otok Koločep). Dalje se proteže do točaka na moru: D (φ 42°38,83'N; λ 18°02,77'E) i E (φ 42°36,82'N; λ 18°08,17'E). Nastavlja se na sjeveroistok do točke F (φ 42°37,67'N; λ 18°09,12'E) na kopnu. Zatim se proteže na zapad obalnom crtom kopna, isključujući Luku Zaton (prostor sjeverno od spojnice točke G (φ 42°41,09'N; λ 18°03,01'E) i točke H na rtu Bat (φ 42°41,08'N; λ 18°02,74'E)). Dalje se proteže na zapad obalnom crtom kopna do početne točke A (φ 42°41,24'N; λ 18°01,96'E).

ALLEGATO 5

TIPI DI MESSAGGI DI COMUNICAZIONE E LORO ETICHETTE

Per facilitare la comunicazione terra-nave e nave-terra in un ambiente VTS, viene utilizzato uno degli 8 codici di messaggio seguenti per aumentare la probabilità che il messaggio venga

compreso correttamente. Se utilizzato, il tag dovrebbe essere pronunciato prima del messaggio stesso o della parte corrispondente del messaggio.

Esistono 8 tipi di messaggi di comunicazione comunemente utilizzati in VTS, ovvero:

Codice messaggio "INFORMAZIONI" – Questo codice viene utilizzato quando si segnalano fatti e situazioni osservati o previsti; generalmente utilizzato per la navigazione e le informazioni sul traffico.

Etichetta del messaggio "ATTENZIONE" – Questa etichetta viene utilizzata quando si segnalano situazioni potenzialmente pericolose o situazioni in via di sviluppo osservate. Il contenuto del messaggio di avviso deve essere valutato immediatamente insieme a qualsiasi informazione aggiuntiva che potrebbe non essere disponibile al centro VTS e, se necessario, devono essere adottate misure correttive.

Tag del messaggio "SUGGERIMENTO": questo tag indica che il messaggio contiene un consiglio che il destinatario dovrebbe prendere in considerazione quando prende decisioni relative alla navigazione. Quando è opportuno intervenire fornendo un messaggio di consiglio, il messaggio deve essere conciso e pertinente.

Etichetta del messaggio "ISTRUZIONE" – Questa etichetta indica che il messaggio è un'istruzione emessa dal VTSO in base all'autorità prescritta. Il destinatario ha l'obbligo legale di ottemperare al presente messaggio, a meno che non vi siano contrastanti motivi di sicurezza, che dovranno in tal caso essere immediatamente segnalati al mittente.

Tag messaggio "DOMANDA" – Questo tag indica che il messaggio seguente è di natura interrogativa e richiede una risposta. L'uso di questo marchio elimina ogni dubbio sul fatto che venga posta una domanda o fatta un'affermazione.

Tag messaggio "ANSWER" – Questo tag indica che il messaggio seguente è una risposta alla domanda precedente. La risposta non deve contenere ulteriori domande.

Tag messaggio "RICHIESTA" – Questo tag indica che il messaggio seguente è una richiesta di azione da parte di altri in relazione alla nave. L'uso di questo tag ha lo scopo di indicare: "Voglio che qualcosa venga organizzato o realizzato".

Designazione del messaggio "INTENTO" – Questa designazione indica che il seguente messaggio informa gli altri di un'azione di navigazione immediata che si intende intraprendere. L'uso di questo flag è logicamente limitato ai messaggi che annunciano azioni di navigazione da parte della nave che invia questo messaggio.

ALLEGATO 6

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SPECIALE PER OPERATORI VTS

	Programma del corso	Ore
--	----------------------------	------------

		Lezioni	Esercizi
1.	lingua inglese	6 ore	6 ore
1.1.	La struttura della lingua inglese nella comunicazione	1	1
1.2.	Messaggi VTS speciali nella comunicazione	2	2
1.3.	Termini standard di comunicazione marittima	2	2
1.4.	Raccolta di informazioni	1	1
2.	Gestione del traffico marittimo	9 ore	6 ore
2.1.	Normative internazionali e nazionali	1	0
2.2.	Ruoli e responsabilità (servizio VTS, comandante della nave, pilota, altri servizi)	2	1
2.3.	Area VTS (settori VTS, zone di navigazione separate e vietate, canali stretti, ancoraggi)	2	0
2.4.	Principi di gestione e organizzazione del traffico marittimo (pianificazione, valutazione del rischio, organizzazione spazio-temporale del traffico)	2	3
2.5.	Controllo e organizzazione del traffico marittimo (flussi di traffico, piano di navigazione VTS, analisi della situazione di navigazione)	2	2
3.	Sistema tecnico per il monitoraggio e la gestione del traffico marittimo	9 ore	8 ore
3.1.	Strumenti di comunicazione	1	0
3.2.	Dispositivi e apparecchiature VTMIS	1	0
3.3.	Radar	2	2

3.4.	Sottosistema di telecamere a circuito chiuso, sottosistema meteorologico	1	1
3.5.	Dispositivi e apparecchiature di comunicazione radio VHF	1	1
3.6.	Sistema di identificazione automatica delle navi (AIS)	1	1
3.7.	Carte nautiche elettroniche, sistema informativo marittimo integrato CIMIS, altri dispositivi e apparecchiature VTMS	1	2
3.8.	Monitoraggio del corretto funzionamento dei dispositivi e delle apparecchiature VTMS	1	1
4.	Conoscenza nautica	ore 11	3 ore
4.1.	Lavorare su una carta nautica	1	2
4.2.	Regole per evitare collisioni in mare	2	1
4.3.	Sistemi e metodi di navigazione e posizionamento	2	0
4.4.	Aiuti alla navigazione della nave	1	0
4.5.	Mezzi di trasporto marittimo, carico nel trasporto marittimo, stabilità della nave, tipi di propulsione, influenze esterne sulla nave, guardia di navigazione, attracco, ormeggio/disormeggio, ancoraggio)	3	0
4.6.	Operazioni portuali (agenti marittimi, rimorchio, pilotaggio, collegamento tra comandante, pilota e servizio VTS, piano di emergenza)	2	0
5.	capacità comunicative	3 ore	-
5.1.	Competenze comunicative generali	1	0
5.2.	Comunicazione tra il servizio VTS e gli enti di trasporto marittimo e altre autorità competenti	1	0
5.3.	Registrazione e archiviazione dei dati	1	0

6.	Radiocomunicazione VHF	4 ore	3 ore
6.1.	Operatore radio	1	0
6.2.	Sistema radio VHF e il suo utilizzo nel servizio VTS	1	1
6.3.	Utilizzo di dispositivi e apparecchiature VHF	1	1
6.4.	Procedure di comunicazione radio VHF	1	1
7.	Caratteristiche personali	2 ore	2 ore
7.1.	Relazioni interpersonali e lavoro di squadra	1	1
7.2.	Responsabilità personale e gestione dello stress	1	1
8.	Circostanze straordinarie	7 ore	3 ore
8.1.	Normative nazionali e internazionali	1	0
8.2.	Piani di emergenza	1	0
8.3.	Risposta tempestiva in circostanze di emergenza	1	1
8.4.	Coordinamento e supporto ai servizi di supporto	1	1
8.5.	Documentare il corso degli eventi	1	0
	Gestione del traffico marittimo su vie d'acqua sicure in situazioni di emergenza	1	1
8.6.	Emergenze interne ed esterne	1	0
8.7.	Violazioni	6 ore	2 ore
9.	Raccolta di fatti – raccolta di prove	2	0
	Determinazione di una violazione	2	1
	Avvio di un procedimento per reato minore	2	1

TOTALE	57 ore	33 ore
TOTALE (lezioni + esercizi)	90 ore	

ALLEGATO 7

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE OPERATORE VTS



**SVJEDODŽBA
O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI VTS OPERATERA**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

**VTS OPERATOR
CERTIFICATE OF COMPETENCY**

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Ime i prezime / *Name and surname*

Datum rođenja / *Date of birth*

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvjetima u skladu s gore navedenim Pravilnikom za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini odgovornosti, uz moguća ograničenja.
The holder of this Certificate has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform vessel traffic monitoring service at the working level of responsibility, subject to any limitations indicated.

Ograničenja (ako ih ima)
Limitations applying (if any)

Svjedodžba broj:
Certificate No.

izdana u
issued in

dana
on

vrijedi do:
valid until

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

*Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person*

ALLEGATO 8

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SPECIALE PER SUPERVISORE VTS

	Programma del corso	Ore	
		Lezioni	Esercizi
1.	Conoscenze nautiche avanzate con gestione del traffico marittimo	ore 14.00	18:00
1.1.	Carte e pubblicazioni ufficiali di navigazione marittima, sistema ECDIS, correzioni	2	3
1.2.	Supervisione e controllo del funzionamento del sistema tecnico di monitoraggio e gestione del traffico marittimo	1	3
1.3.	Organizzazioni marittime internazionali, europee e nazionali, la loro struttura e il loro ruolo negli affari marittimi (IMO, ITU, IALA, EMSA, il Ministero responsabile degli affari marittimi, gli organi dell'amministrazione statale responsabili della supervisione marittima operativa, ecc.)	2	0
1.4.	Principi di organizzazione e gestione del traffico marittimo (pianificazione, valutazione del rischio, organizzazione spazio-temporale del traffico, criteri di determinazione della sicurezza della navigazione)	1	1
1.5.	Supervisione e organizzazione del traffico marittimo (flussi di navigazione abituali, piano di navigazione VTS, analisi delle situazioni di navigazione)	1	1
1.6.	Ruolo, responsabilità e interdipendenza del servizio VTS, del capitano di porto, dell'ente di gestione portuale, del comandante della nave, del pilota, dell'agente marittimo, del rimorchiatore e di altre entità	1	1
1.7.	Operazioni portuali e ruolo della dogana, autorità portuali, polizia, personale di ormeggio, lavoratori portuali, organizzazione di approvvigionamento navale, ruolo del servizio VTS nell'ambito delle manovre	1	1

1.8.	Il ruolo del servizio VTS nel traffico marittimo nelle acque interne, nel mare territoriale e nella zona economica esclusiva	1	1
1.9.	Procedura in caso di violazione delle normative marittime internazionali e nazionali, violazioni e segnalazioni	1	1
1.10.	Trasporto di merci pericolose via mare, tipologie di merci pericolose	1	2
1.11.	Il ruolo del servizio VTS nella sorveglianza delle navi che trasportano merci pericolose	2	4
2.	Sistema tecnico per il monitoraggio e la gestione del traffico marittimo	3 ore	3 ore
2.1.	Apparecchiature e dispositivi VTMS, lavori su sistemi tecnici, monitoraggio, ispezione e manutenzione del sistema	0,5	0,5
2.2.	Sistema e attrezzatura per la raccolta, l'analisi e la distribuzione dei dati	0,5	0,5
2.3.	Manutenzione di dispositivi e attrezzature (giornaliera, settimanale, mensile, a lungo termine)	0,5	0,5
2.4.	Procedure in caso di guasto di dispositivi e apparecchiature	0,5	0,5
2.5.	Ridondanza del sistema	0,5	0,5
2.6.	Sicurezza sul lavoro, rischi di radiazioni e scosse elettriche	0,5	0,5
3.	Responsabilità personale e capacità comunicative avanzate	6 ore	4 ore
3.1.	Leadership, gestione del team, collaborazione di squadra, valutazione dei membri del team	2	1

3.2.	Capacità comunicative e motivazionali	1	1
3.3.	Competenze nella comunicazione con i media e il pubblico, gestione delle informazioni riservate	1	1
3.4.	Riconoscere e rispondere allo stress, adottando misure per mitigare l'impatto dello stress sulla capacità lavorativa	2	1
4.	Preparazione e risposta alle circostanze di emergenza	12 ore	18:00
4.1.	Descrizione e scopo delle procedure in situazioni di emergenza	1	3
4.2.	Attuazione delle procedure di emergenza (uomo in mare, incendio, collisione, spiaggiamento, inquinamento marino, terrorismo, ecc.)	3	3
4.3.	Procedura di gestione dei report, utilizzo di checklist, coordinamento e scambio di dati con altri servizi	2	3
4.4.	Monitoraggio del trasporto di merci pericolose	2	3
4.5.	Circostanze straordinarie al centro VTS	2	3
4.6.	Distribuzione delle responsabilità e gestione delle risorse umane in situazioni di emergenza	2	3
5.	compiti amministrativi	12 ore	6 ore
5.1.	Cooperazione verticale e orizzontale	1	0
5.2.	Aggiornamento del traffico marittimo	1	2
5.3.	Tipi di report e loro creazione	1	1
5.4.	Diario di lavoro	1	0
5.5.	Orario di lavoro a turni	2	1

5.6.	Coordinamento, armonizzazione e supervisione del lavoro degli operatori VTS e garanzia dell'efficienza del centro VTS	3	1
5.7.	Implementazione di una valutazione della qualità delle conoscenze e delle competenze acquisite e della loro applicazione pratica nel lavoro degli operatori VTS	3	1
6.	Diritto pubblico marittimo	6 ore	3 ore
6.1.	Fondamenti giuridici dell'istituzione e dell'organizzazione dei servizi VTS nel diritto internazionale (UNCLOS, SOLAS V, linee guida IMO, COLREG)	1	0,5
6.2.	Responsabilità legale e coinvolgimento del servizio VTS	1	0,5
6.3.	Responsabilità giuridica dei partecipanti al traffico marittimo nell'area VTS	1	0,5
6.4.	Regolamenti internazionali, Codice marittimo e regolamenti adottati sulla base del Codice marittimo	1	0,5
6.5.	Altre normative in materia di sicurezza della navigazione e di tutela del mare nella Repubblica di Croazia	1	0,5
6.6.	Monitoraggio della situazione e proposta di misure appropriate e preparazione di relazioni di esperti	1	0,5
TOTALE		53 ore	52 ore
TOTALE (lezioni + esercizi)		105 ore	

ALLEGATO 9

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE DI SUPERVISORE VTS



**SVJEDODŽBA
O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI VTS NADZORNIKA**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

**VTS SUPERVISOR
CERTIFICATE OF COMPETENCY**

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Ime i prezime / *Name and surname*

Datum rođenja / *Date of birth*

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvjetima u skladu s gore navedenim Pravilnikom za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na upravljačkoj razini odgovornosti.

The holder of this Certificate has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform vessel traffic monitoring service at the management level of responsibility.

Svjedodžba broj:
Certificate No.

izdana u
issued in

dana
on

vrijedi do:
valid until

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

ALLEGATO 10.

PROGRAMMA DI FORMAZIONE SPECIALE PER OPERATORI LKC

	Programma del corso	Ore	
		Lezioni	Esercizi
1.	lingua inglese	4 ore	4 ore
1.1.	La struttura della lingua inglese nella comunicazione	1	1
1.2.	Termini standard di comunicazione marittima	2	2
1.3.	Raccolta di informazioni	1	1
2.	Gestione del traffico marittimo	9 ore	6 ore
2.1.	Normative internazionali e nazionali	1	0
2.2.	Ruoli e responsabilità (LKC, servizio VTS, comandante della nave, pilota, altri servizi)	2	1
2.3.	Area di gestione LKC	2	0
2.4.	Principi di gestione e organizzazione del traffico marittimo (pianificazione, valutazione del rischio, organizzazione spazio-temporale del traffico)	2	3
2.5.	Monitoraggio e organizzazione del traffico marittimo (flussi di traffico, piani di navigazione, analisi della situazione di navigazione)	2	2
3.	Sistema tecnico di LKC	8 ore	8 ore
3.1.	Strumenti di comunicazione	1	0
3.2.	Dispositivi e attrezzature	3	0
3.3.	Dispositivi e apparecchiature di comunicazione radio VHF e sistema di identificazione automatica (AIS)	2	2

3.4.	Carte nautiche elettroniche, sistema informativo portuale PCS, sistema informativo marittimo integrato CIMIS, altri dispositivi e apparecchiature	1	2
3.5.	Monitoraggio del corretto funzionamento di dispositivi e apparecchiature	1	1
4.	Conoscenza nautica	12 ore	3 ore
4.1.	Lavorare su una carta nautica	1	2
4.2.	Regole per evitare collisioni in mare	2	1
4.3.	Sistemi e metodi di navigazione e posizionamento	2	0
4.4.	Aiuti alla navigazione della nave	1	0
4.5.	Mezzi di trasporto marittimo, carico nel trasporto marittimo, stabilità della nave, tipi di propulsione, influenze esterne sulla nave, guardia di navigazione, attracco, ormeggio/disormeggio, ancoraggio)	3	0
4.6.	Operazioni portuali (agenti marittimi, rimorchio, pilotaggio, collegamento tra comandante, pilota e servizio LKC, piano di emergenza)	3	0
5.	capacità comunicative	3 ore	-
5.1.	Competenze comunicative generali	1	0
5.2.	Comunicazione tra il servizio LKC e gli enti di trasporto marittimo e altre autorità competenti	1	0
5.3.	Registrazione e archiviazione dei dati	1	0
6.	Radiocomunicazione VHF	4 ore	3 ore
6.1.	Operatore radio	1	0

6.2.	Sistema radio VHF e il suo utilizzo nel servizio VTS	1	1
6.3.	Utilizzo di dispositivi e apparecchiature VHF	1	1
6.4.	Procedure di comunicazione radio VHF	1	1
7.	Caratteristiche personali	2 ore	2 ore
7.1.	Relazioni interpersonali e lavoro di squadra	1	1
7.2.	Responsabilità personale e gestione dello stress	1	1
8.	Circostanze straordinarie	7 ore	3 ore
8.1.	Normative nazionali e internazionali	1	0
8.2.	Piani di emergenza	1	0
8.3.	Risposta tempestiva in circostanze di emergenza	1	1
8.4.	Coordinamento e supporto ai servizi di supporto	1	1
8.5.	Documentare il corso degli eventi	1	0
8.6.	Gestione del traffico marittimo su vie d'acqua sicure in situazioni di emergenza	1	1
8.7.	Emergenze interne ed esterne	1	0
9.	Violazioni	6 ore	2 ore
	Raccolta di fatti – raccolta di prove	2	0
	Determinazione di una violazione	2	1
	Avvio di un procedimento per reato minore	2	1
TOTALE		55 ore	31 ore
TOTALE (Lezioni + Esercizi)		86 ore	

ALLEGATO 11

CERTIFICATO DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE DI OPERATORE LKC



**SVJEDODŽBA
O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI LKC OPERATERA**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

**LKC OPERATOR
CERTIFICATE OF COMPETENCY**

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Ime i prezime / *Name and surname*

Datum rođenja / *Date of birth*

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvjetima u skladu s gore navedenim Pravilnikom za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini odgovornosti, uz moguća ograničenja.

The holder of this Certificate has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform vessel traffic monitoring service at the working level of responsibility, subject to any limitations indicated.

Ograničenja (ako ih ima)

Limitations applying (if any)

Svjedodžba broj:
Certificate No.

izdana u
issued in

dana
on

vrijedi do:
valid until

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

ALLEGATO 12

VERIFICA DELLA COMPETENZA PER L'ESECUZIONE DI LAVORI VTS



**OVJERA
OSPOSOBLJENOSTI ZA OBAVLJANJE VTS POSLOVA**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

VTS SERVICE ENDORSEMENT

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti, primjereno je osposobljen u skladu s gore navedenim Pravilnikom, te je utvrđena njegova osposobljenost za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom u naznačenom VTS centru i VTS sektoru na naznačenoj razini odgovornosti, uz moguća ograničenja.

The holder of this Endorsement, if holding a current VTS certificate of competency, has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform vessel traffic monitoring service in the VTS centre and area specified, at the level of responsibility, subject to any limitations indicated.

Ime i prezime <i>Name and surname</i>	Datum rođenja <i>Date of birth</i>
VTS centar <i>VTS centre</i>	VTS sektor <i>VTS sector</i>
Razina odgovornosti <i>Level of responsibility</i>	Ograničenja (ako ih ima) <i>Limitations applying (if any)</i>

Godišnje procjene <i>Annual assessments</i>		
Datum <i>Date</i>	Ime i prezime procjenitelja; potpis <i>Name of the assessor, signature</i>	Odobrio; potpis <i>Approved by, signature</i>

Ovjera broj: izdana u dana
Endorsement No. *issued in* *on*

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

VERIFICA DI COMPETENZA PER L'AREA PORTUALE LKC

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE



REPUBLIC OF CROATIA
MINISTRY OF THE SEA,
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

**OVJERA
OSPOSOBLJENOSTI ZA LKC LUČKO PODRUČJE**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

LKC PORT AREA ENDORSEMENT

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti, primjereno je osposobljen u skladu s gore navedenim Pravilnikom, te je utvrđena njegova osposobljenost za obavljanje poslova u naznačenom LKC centru i lučkom području na naznačenoj razini odgovornosti, uz moguća ograničenja.

The holder of this Endorsement, if holding a current LKC certificate of competency, has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform service in the LKC centre and port area specified, at the level of responsibility, subject to any limitations indicated.

Ime i prezime <i>Name and surname</i>	Datum rođenja <i>Date of birth</i>
LKC centar <i>LKC centre</i>	LKC lučko područje <i>LKC port area</i>
Razina odgovornosti <i>Level of responsibility</i>	Ograničenja (ako ih ima) <i>Limitations applying (if any)</i>

Godišnje procjene <i>Annual assessments</i>		
Datum <i>Date</i>	Ime i prezime procjenitelja; potpis <i>Name of the assessor; signature</i>	Odobrio; potpis <i>Approved by; signature</i>

Ovjera broj: izdana u dana
Endorsement No. *issued in* *on*

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

VERIFICA DELLA COMPETENZA DELL'ISTRUTTORE VTS PER LA FORMAZIONE SUL POSTO DI LAVORO

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE



REPUBLIC OF CROATIA
MINISTRY OF THE SEA,
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

OVJERA

OSPOSOBLJENOSTI VTS INSTRUKTORA IZOBRAZBE NA RADU

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom

VTS ON-THE-JOB TRAINING INSTRUCTOR ENDORSEMENT

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Internal Sea Waters and Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Traffic Monitoring and Management

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti i valjanu Ovjeru osposobljenosti za VTS sektor, primjereno je osposobljen u skladu s gore navedenim Pravilnikom za provođenje izobrazbe na radu u naznačenom VTS centru i VTS sektoru.

The holder of this Endorsement, if holding a current VTS certificate of competency and VTS sector Endorsement, has been found duly qualified in accordance with the provisions of the above Regulation, and has been found competent to perform on-the-job training in the VTS centre and area specified.

Ime i prezime <i>Name and surname</i>	Datum rođenja <i>Date of birth</i>
---	--

VTS centar <i>VTS centre</i>	VTS sektor <i>VTS sector</i>
--	--

Ovjera broj: izdana u dana
Endorsement No. issued in on

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

ALLEGATO 15

CERTIFICATO DI FORMAZIONE COMPLETATA PER I DIPENDENTI DEL SERVIZIO VTS

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE
UPRAVA SIGURNOSTI PLOVIDBE



REPUBLIC OF CROATIA
MINISTRY OF THE SEA,
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE
MARITIME SAFETY DIRECTORATE

**POTVRDNICA
O ZAVRŠENOM PROGRAMU IZOBRAZBE DJELATNIKA VTS SLUŽBE**

VTS COURSE CERTIFICATE

kojom se potvrđuje da je _____ rođen _____
certifies that *born at*

pohađao izobrazbu **djelatnika VTS službe za VTS operatera**
has attended the training course

u razdoblju _____ – _____ u skladu s člankom 127.
in period *in accordance with the Article 127*

Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, prema modelu IALA V – 103.
Regulation on safety of navigation in internal sea waters and territorial sea of Republic of Croatia and conditions and methods of vessel traffic monitoring system, refers to training model course IALA V-103.

Potvrdnica broj: **0001**, izdana u **Zagrebu** dana _____
Certificate No. *issued in* *on*

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person

ALLEGATO 16

CERTIFICATO DI FORMAZIONE COMPLETATA PER I DIPENDENTI LKC

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE
UPRAVA SIGURNOSTI PLOVIDBE



REPUBLIC OF CROATIA
MINISTRY OF THE SEA,
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE
MARITIME SAFETY DIRECTORATE

POTVRDNICA
O ZAVRŠENOM PROGRAMU IZOBRAZBE DJELATNIKA LKC

LKC COURSE CERTIFICATE

kojom se potvrđuje da je _____ rođen _____
certifies that *born at*

pohađao izobrazbu **djelatnika LKC za LKC operatera**
has attended the training course

u razdoblju _____ – _____ u skladu s člankom 129.
in period *in accordance with the Article 129*

Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom, prema modelu IALA V – 103.
Regulation on safety of navigation in internal sea waters and territorial sea of Republic of Croatia and conditions and methods of vessel traffic monitoring system, refers to training model course IALA V-103.

Potvrdnica broj: **0001**, izdana u **Zagrebu** dana _____
Certificate No. *issued in* *on*

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

Potpis ovlaštene osobe
Signature of duly authorized person