



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO - GUARDIA COSTIERA PORTO
NOGARO

AVVISO AI NAVIGANTI

Navigazione in acque ristrette nel canale di accesso al porto di Nogaro

Il Tenente di Vascello (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Porto Nogaro e Comandante del Porto,

- VISTA** la nota M_D MMIDROGE prot. n. 0004946 del 14-05-2024, assunta al protocollo n. 7196 nella stessa data, con la quale l'Istituto Idrografico della Marina Militare ha comunicato all'Ente Regionale che, in merito ai rilievi batimetrici effettuati dalla Ditta Elmar nel periodo novembre 2023-aprile 2024, "la documentazione ricevuta è conforme a quanto previsto dall'Annesso 2 del disciplinare I.I. 3176 - Disciplinare tecnico per l'esecuzione e la standardizzazione dei rilievi idrografici, Ed. 2023";
- VISTA** la nota della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, protocollo n. 0382410/P/GEN del 17.06.2024, assunta al protocollo n. 8908 in data 18.06.2024, con la quale l'Ente Regionale rendeva disponibili le tavole batimetriche rappresentanti i rilievi effettuati dalla Ditta Elmar nel periodo novembre 2023-aprile 2024;
- VISTO** il rapporto di pilotaggio del 21/12/2024 relativo alla manovra della M/N BLUE CAPRAMAR durante la navigazione lungo l'asta fluviale del canale navigabile marittimo di Porto Nogaro;
- VISTO** il Decreto legislativo 1° aprile 2004 n. 111 "Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti;
- VISTO** il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9 febbraio 2009 "Identificazione delle aree demaniali marittime e del mare territoriale di preminente interesse nazionale della regione Friuli-Venezia Giulia.";
- CONSIDERATO** che a seguito dell'ampio passaggio di attribuzioni dallo Stato alla Regione FVG, giusta art. 11 del Decreto legislativo 1 aprile 2004 n. 111, queste articolazioni periferiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercitano esclusivamente le funzioni di disciplina e sicurezza della navigazione marittima, materia tassativamente esclusa dal trasferimento di funzioni ed elencata tra le attribuzioni che permangono in capo allo Stato;

VISTO	l'art. 295 del Codice della navigazione rubricato approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e rubricato "Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali" che testualmente recita <i>"Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione"</i> .
VISTO	l'art. 297 del Codice della navigazione rubricato approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e rubricato "Doveri del comandante prima della partenza" che testualmente recita <i>"Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata"</i> .
VISTO	l'art. 298 del Codice della navigazione rubricato approvato con Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 e rubricato "Comando della nave in navigazione" che testualmente recita <i>"Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà"</i> .
VISTA	la Regola 34 Capitolo V della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS) la quale prevede che il comandante deve pianificare il viaggio tenendo conto delle condizioni meteorologiche, delle maree, delle correnti e di altri fattori pertinenti, assicurando una navigazione sicura dall'inizio alla fine del viaggio.
VISTA	la Regola VIII/2 STCW "International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers" relativa le disposizioni per la tenuta della guardia e principi da osservare;
VISTE	le regole 6, 7, 8, e 9 della COLREGs (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) relative le disposizioni per la navigazione in acque ristrette;
RICONOSCENDO	l'importanza essenziale di una pianificazione accurata del viaggio per la sicurezza della vita in mare, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino;
RITENUTO	necessario diffondere in modo capillare le informazioni di interesse per i naviganti, al fine di garantire il corretto esercizio delle responsabilità e dei doveri in capo ai comandanti delle navi per la tutela della pubblica incolumità, la sicurezza della navigazione marittima e la salvaguardia della vita umana in mare;

RENDE NOTO

NEL CANALE DI ACCESSO AL PORTO DI NOGARO, E IN PARTICOLARE NELL'ASTA FLUVIALE DEL FIUME CORNO, È STATO REGISTRATO CHE LA MORFOLOGIA BATIMETRICA DEL CANALE È IN GRADO DI DETERMINARE EFFETTI DI INTERAZIONE

CON IL FONDO A CAUSA DEI FENOMENI DI SQUAT E BANK SUCTION, TALI DA RIDURRE LA MANOVRABILITÀ DELLA NAVE, SPECIALMENTE DURANTE LA NAVIGAZIONE A PIENO CARICO E CON PESCAGGI PROSSIMI AI MASSIMI CONSENTITI.

AVVERTE

NEL TRATTO DI MARE DI CUI AL “RENDE NOTO”, FERMO RESTANDO CHE AI SENSI DELLA NORMATIVA IN PREMESSA “**AL COMANDANTE DELLA NAVE, IN MODO ESCLUSIVO, SPETTA LA DIREZIONE DELLA MANOVRA E DELLA NAVIGAZIONE**”

SI RACCOMANDA FORTEMENTE DI

1. Consultare attentamente le tavole batimetriche aggiornate fornite dalla Regione Friuli Venezia Giulia (allegate al presente avviso esclusivamente quale integrazione alla documentazione nautica ufficiale ed ulteriore supporto del processo decisionale del comando di bordo).
2. Valutare l'andamento delle maree per pianificare le manovre in condizioni di maggiore altezza d'acqua.
3. Calcolare con estrema precisione *l'Under Keel Clearance (UKC)* minimo, tenendo in considerazione i margini necessari per garantire la sicurezza in relazione al pescaggio della nave, alla navigazione in acque ristrette e alle caratteristiche delle forme di carena e delle tavole di squat di ogni singola nave.
4. Prestare particolare attenzione ai fenomeni di *bank suction* e *squat*, che si manifestano con maggiore intensità in acque ristrette e con pescaggi elevati. Tali effetti possono ridurre la capacità di governare la nave.
5. Impiegare un secondo rimorchiatore, oltre a quello principale, quando ritenuto opportuno in base ai parametri dimensionali, alla capacità evolutiva della nave e alla manovra da eseguire, al fine di garantire un maggiore controllo e precisione durante le operazioni.
6. Effettuare prove di manovrabilità in sicurezza prima di procedere in aree critiche.

Allegati:

Tavole batimetriche fornite dalla Regione Friuli Venezia Giulia relativa l'ultima campagna batimetrica.

Il presente provvedimento, viene emanato ai soli fini e per l'espletamento delle funzioni di polizia marittima e di sicurezza della navigazione previste dal vigente Codice della Navigazione e dalle leggi speciali, fatte salve le competenze di altri Enti/Autorità cui la legge demandi, a vario titolo, specifiche competenze nelle materie direttamente ed indirettamente trattate nel presente atto.

Porto Nogaro, (data registrazione)

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Roberto PELLEGRINO

NOTICE TO MARINERS

Navigation in Confined Waters in the Access Channel to the Port of Nogaro

The undersigned Lieutenant Commander (CP), Harbour Master of Porto Nogaro,

WHEREAS the note M_D MMIDROGE prot. no. 0004946 dated 14-05-2024, filed under protocol no. 7196 on the same date, in which the Italian Hydrographic Institute informed the Regional Authority that, concerning the bathymetric surveys conducted by the company Elmar during the period November 2023-April 2024, "the documentation received complies with the provisions of Annex 2 of Regulation I.I. 3176 - Technical Regulation for the Execution and Standardization of Hydrographic Surveys, Ed. 2023";

WHEREAS the note from the Autonomous Region of Friuli Venezia Giulia - Central Directorate for Environmental Defense, Energy, and Sustainable Development, protocol no. 0382410/P/GEN of 17.06.2024, filed under protocol no. 8908 on 18.06.2024, in which the Regional Authority provided bathymetric charts representing the surveys carried out by the company Elmar during the period November 2023-April 2024;

WHEREAS the pilotage report of 21/12/2024 regarding the maneuver of the vessel BLUE CAPRAMAR during navigation along the fluvial stretch of the maritime navigable channel of Porto Nogaro;

WHEREAS Legislative Decree no. 111 of 1 April 2004 "Implementation provisions of the special statute of the Friuli-Venezia Giulia region concerning the transfer of functions in the field of road and transport infrastructure";

WHEREAS the Decree of the President of the Council of Ministers of 9 February 2009 "Identification of state-owned maritime areas and territorial sea of predominant national interest in the Friuli-Venezia Giulia region";

CONSIDERING that following the extensive transfer of responsibilities from the State to the Friuli Venezia Giulia Region, pursuant to Article 11 of Legislative Decree no. 111 of 1 April 2004, these peripheral branches of the Ministry of Infrastructure and Transport exclusively perform functions related to the regulation and safety of maritime navigation, a matter expressly excluded from the transfer of functions and listed among the responsibilities that remain under the jurisdiction of the State;

WHEREAS Article 295 of the Navigation Code, approved by Royal Decree of 30 March 1942, no. 327, titled "Nautical direction, representation, and legal powers," which states: "The ship's master has exclusive responsibility for the direction of the vessel's maneuvering and navigation";

WHEREAS Article 297 of the Navigation Code, approved by Royal Decree of 30 March 1942, no. 327, titled "Duties of the master before departure," which states: "Before departure, the master, in addition to initiating the inspection in the manner provided by this Code, must personally ensure that the ship is fit for the voyage, well-armed, and equipped. He must also ensure that the ship is properly loaded and stowed";

WHEREAS Article 298 of the Navigation Code, approved by Royal Decree of 30 March 1942, no. 327, titled "Command of the ship during navigation," which states: "The master, even when required to use a pilot, must personally direct the ship's maneuvers

when entering and leaving ports, channels, rivers, and in any situation where navigation presents particular difficulties";

WHEREAS Rule 34, Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), requires that the master plan the voyage, considering weather conditions, tides, currents, and other relevant factors, ensuring safe navigation from start to finish;

WHEREAS Rule VIII/2 of the STCW "International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers" outlines watchkeeping arrangements and principles to be observed;

WHEREAS Rules 6, 7, 8, and 9 of the COLREGs (International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972) provide guidelines for navigation in restricted waters;

RECOGNIZING the essential importance of accurate voyage planning for the safety of life at sea, navigational safety, and the protection of the marine environment;

CONSIDERING IT NECESSARY to widely disseminate information of interest to mariners to ensure proper exercise of responsibilities and duties by shipmasters to safeguard public safety, maritime navigational safety, and the preservation of human life at sea;

HEREBY INFORMS

IN THE ACCESS CHANNEL TO THE PORT OF NOGARO, PARTICULARLY ALONG THE FLUVIAL SECTION OF THE CORNO RIVER, IT HAS BEEN RECORDED THAT THE BATHYMETRIC PROFILE OF THE CHANNEL CAN CAUSE INTERACTION EFFECTS WITH THE SEABED DUE TO SQUAT AND BANK SUCTION PHENOMENA, SIGNIFICANTLY REDUCING THE MANEUVERABILITY OF VESSELS, ESPECIALLY DURING FULLY LADEN NAVIGATION WITH DRAFTS CLOSE TO MAXIMUM PERMISSIBLE LIMITS.

ADVISES

IN THE MARINE AREA MENTIONED ABOVE, AND NOTWITHSTANDING THAT "THE MASTER HAS EXCLUSIVE RESPONSIBILITY FOR THE DIRECTION OF MANEUVERING AND NAVIGATION" AS PROVIDED BY THE APPLICABLE LEGISLATION, **IT IS STRONGLY RECOMMENDED TO:**

1. Carefully review the updated bathymetric charts provided by the Friuli Venezia Giulia Region (attached to this notice solely as supplementary documentation to the official nautical charts and additional support for onboard command decision-making processes).
2. Assess tidal conditions to schedule maneuvers during periods of higher water levels.
3. Precisely calculate the minimum Under Keel Clearance (UKC), taking into account necessary safety margins regarding vessel draft, navigation in restricted waters, hull form characteristics, and squat tables for each vessel.
4. Pay particular attention to bank suction and squat effects, which are more pronounced in restricted waters and with high drafts. Such effects can compromise vessel controllability.
5. Employ a second tug, in addition to the main one, when deemed necessary based on the ship's dimensional parameters, maneuvering capability, and the maneuver to be performed, in order to ensure greater control and precision during the operations.
6. Conduct safe maneuverability trials before proceeding in critical areas.

Attachments:

Bathymetric charts provided by the Friuli Venezia Giulia Region from the latest survey campaign.

This notice is issued solely for the purpose of performing maritime police and navigational safety functions provided by the current Navigation Code and special laws, without prejudice to the competencies of other entities/authorities entrusted by law with specific responsibilities in the matters directly or indirectly addressed in this act.