

Foglio Federale

Berna, 31 maggio 1977

Anno LX

Volume II

N° 22

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 55.— (semestrale fr. 30.50, estero fr. 73.—) con allegata la Raccolta delle leggi federali. Rivolgersi alla Tipografia Grassi & Co. (già Cantonale), 6500 Bellinzona
Telefono 092/25 18 71 - 25 18 72 — Ccp 65-690

77.037

Messaggio concernente l'Accordo franco-svizzero concernente la navigazione sul Lemano

Del 20 aprile 1977

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Vi sottoponiamo un disegno di decreto federale che approva l'Accordo franco-svizzero concernente la navigazione sul Lemano, firmato il 7 dicembre 1976, proponendovi di accettarlo.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 20 aprile 1977

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione,

Furgler

Il cancelliere della Confederazione,

Huber

Compendio

La navigazione sul Lemano è attualmente regolata dalla Convenzione franco-svizzera del 10 settembre 1902 per la navigazione sul lago di Ginevra. Questa regolamentazione non è più adeguata alle condizioni attuali. Questo è il motivo per cui la Svizzera ha accolto favorevolmente una proposta francese d'iniziare dei negoziati per la revisione della Convenzione del 1902.

I negoziati sfociarono il 7 dicembre 1976 nella firma di un nuovo accordo. La regolamentazione che, d'ora in poi, comprenderà un accordo e un regolamento sulla navigazione, permetterà di adeguare quest'ultimo all'evoluzione della tecnica senza dover modificare l'accordo propriamente detto. Il regolamento contribuirà inoltre ad armonizzare certe regole di navigazione sulle acque di confine della Svizzera.

1 In generale

11 Situazione attuale

La Convenzione del 1902 attualmente in vigore si basa su condizioni esistenti all'inizio del secolo. A quel tempo si trattava innanzitutto di regolamentare la costruzione e l'esercizio delle navi a vapore. Più della metà delle disposizioni vi si riferiscono. La navigazione sportiva e di diporto era praticamente inesistente, motivo per cui non furono fissate regole precise per questo tipo di navigazione. Lo sviluppo di questo tipo di navigazione dopo la seconda guerra mondiale ha tuttavia portato i due Stati rivieraschi a mettere in vigore prescrizioni complementari che in parte non concordano.

12 Valutazione critica della situazione attuale

Le prescrizioni tecniche e nautiche contenute nella Convenzione sono superate ed insufficienti nelle condizioni attuali. Per il futuro occorrerebbe poterle adeguare all'evoluzione della navigazione senza dover far capo a una revisione della Convenzione, oppure ricorrere a lunghe trattative per via diplomatica e alle pertinenti procedure parlamentari.

13 Nuova regolamentazione

131 Negoziati con la Francia

Da parte svizzera i negoziati sono stati diretti dall'Ufficio federale dei trasporti. Il Dipartimento politico, la Direzione generale delle dogane, nonché i Cantoni Vaud, Vallese e Ginevra vi hanno partecipato. I lavori terminano nel 1975.

132 Struttura della nuova regolamentazione

Il nuovo accordo regola soltanto i rapporti essenziali fra gli Stati rivieraschi. Il regolamento cita le prescrizioni tecniche e nautiche che i governi degli Stati contraenti possono in ogni momento adeguare alle nuove condizioni mediante un semplice scambio di note. Un allegato all'accordo regola la procedura d'arbitrato nel caso in cui non si potessero appianare le eventuali divergenze per il tramite di negoziati.

14 Risultato delle consultazioni

I Cantoni rivieraschi Ginevra, Vallese e Vaud hanno accettato la nuova regolamentazione.

2 Parte speciale

21 Innovazioni

L'accordo prevede fra le innovazioni una commissione mista consultiva incaricata dell'esame dei problemi nautici ed un tribunale arbitrale. La commissione deve stabilire il contatto fra le autorità degli Stati contraenti competenti per la navigazione, promuovere l'applicazione dell'accordo, elaborare le modificazioni ed i complementi necessari al regolamento, sforzarsi, in caso di divergenze tra le parti contraenti, di risolvere le difficoltà e, qualora subentrasse una controversia, formulare proposte per comporla.

22 Commento ai singoli articoli dell'accordo

L'articolo 1 stabilisce che il regolamento costituisce una parte integrante dell'accordo che può essere modificata o completata mediante uno scambio di note fra i governi degli Stati contraenti. L'esecuzione dell'accordo incombe agli Stati contraenti nei limiti della loro sovranità territoriale (art. 2 e 3).

Le prescrizioni sulla costruzione e l'attrezzatura delle navi, nonché sul loro equipaggio non sono state unificate poiché le regolamentazioni degli Stati contraenti furono considerate sufficienti a questo proposito (art. 4 cpv. 2). L'accordo prevede soltanto che i documenti ed i contrassegni sono validi su tutto il lago e fissa i criteri che determinano l'autorità competente per l'ammissione alla circolazione delle navi e dei conduttori (art. 4 cpv. 4, 5 e 6). Siccome in Svizzera è richiesta un'assicurazione per la responsabilità civile per certe categorie di navi, mentre un tale obbligo non esiste in Francia, l'articolo 5 ha dovuto prevedere una soluzione che permettesse alla Svizzera di conservare la propria regolamentazione.

Poiché il problema delle licenze di condurre era rimasto insoluto nella Convenzione del 1902, sarebbe stato auspicabile regolamentarlo per l'avvenire in un modo completo ed uniforme. Un'intesa è stata raggiunta solo per quanto concerne la guida delle navi motorizzate la cui potenza è superiore a 10 CV. Per il resto la regolamentazione rimane nazionale. Lo Stato sul cui territorio il conduttore ha la propria residenza abituale è competente per il rilascio della licenza di condurre (art. 6).

Poiché le regole di navigazione sono citate nel regolamento, l'accordo tratta solo certi casi particolari per i quali resta riservata la legislazione nazionale. Ciò è segnatamente il caso per la regolamentazione svizzera basata sulla privativa delle poste (art. 7). L'accordo cita inoltre alcune disposizioni es-

senziali per le navi in servizio regolare, nonché per i porti e gli impianti d'approdo (art. 8, 9, 10 e 11).

L'articolo 12 prevede una commissione consultiva mista. Essa comprenderà al massimo 10 membri. Nel regolamento interno, che la commissione fisserà in modo autonomo, si potrà prevedere la consultazione di periti.

Gli Stati contraenti devono promulgare le disposizioni amministrative e penali necessarie all'esecuzione, che loro incombe, dell'accordo e del regolamento (art. 13).

Le disposizioni che regolano la procedura d'arbitrato sono sembrate troppo importanti per essere incluse in un accordo tanto succinto. Nell'accordo ci si è quindi limitati a riprendere il principio di base (art. 14). Le rimanenti disposizioni sono menzionate in un allegato.

L'accordo è denunciabile. Esso entra in vigore il primo giorno del terzo mese che segue lo scambio degli strumenti di ratifica che confermano l'esecuzione della procedura di diritto costituzionale richiesta negli Stati contraenti (art. 15).

23 Commento concernente i differenti capitoli del regolamento

Il regolamento contiene 92 articoli suddivisi in 9 capitoli concernenti prescrizioni tecniche e disposizioni relative alla polizia della navigazione. L'allegato I serve a spiegare il capitolo 3; l'allegato II enumera tutti i segnali sonori previsti dal regolamento; l'allegato III elenca i segnali utilizzati per la navigazione e le spiega il significato:

I capitoli da 1 a 7 contengono le disposizioni concernenti la polizia della navigazione. Quale base è servito il «Code Européen des Voies de Navigation Intérieure» (CEVNI), tenendo tuttavia conto delle necessità locali. Il capitolo 6 cita alcune regole fondamentali della navigazione tratte dall'ordinamento sulle vie marittime del 1972. Le prescrizioni hanno potuto in gran parte essere adeguate a quelle contenute nel regolamento della Commissione internazionale per la navigazione concernente la navigazione sul lago di Costanza e approvato il 13 gennaio 1976.

Il capitolo 8 cita le prescrizioni concernenti la sicurezza dei viaggiatori delle navi per il trasporto dei passeggeri. Infine il capitolo 9 contiene alcune disposizioni concernenti segnatamente la protezione dell'ambiente.

3 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

31 Finanze

L'attività della commissione consultiva mista non ha conseguenze finanziarie notevoli.

32 Personale

Non vi sono ripercussioni sull'effettivo del personale.

33 Conseguenze per i Cantoni rivieraschi

Ai Cantoni spetta come nel passato l'applicazione delle prescrizioni. Essi debbono adeguare la segnaletica delle idrovie alle nuove disposizioni.

4 Costituzionalità

L'accordo è stato concluso giusta l'articolo 8 della Costituzione. L'Assemblea federale è competente per l'approvazione dell'accordo giusta l'articolo 85 numero 5 della Costituzione. Poiché l'accordo è denunciabile in qualsiasi momento, non prevede l'adesione a un'organizzazione internazionale né implica un'unificazione multilaterale del diritto, il decreto federale che l'approva non soggiace al referendum facoltativo giusta l'articolo 89 capoverso 3 della Costituzione. La portata ristretta dell'accordo quanto al campo d'applicazione per materia e per luogo non giustificherebbe il referendum facoltativo per decisione dei due Consigli giusta l'articolo 89 capoverso 4 della Costituzione.

Traduzione dal testo originale francese ¹⁾

**Accordo
fra il Consiglio Federale Svizzero
ed il Governo della Repubblica Francese
concernente la navigazione sul Lemano**

Il Consiglio Federale Svizzero

e

il Governo della Repubblica Francese,

desiderando adeguare la regolamentazione della navigazione sul Lemano all'evoluzione della tecnica ed alle nuove esigenze hanno convenuto quanto segue:

I. Disposizioni generali

Articolo 1

1. Le regole in vigore per la navigazione sul Lemano sono menzionate nel presente accordo e nel Regolamento della navigazione sul Lemano, qui di seguito detto il Regolamento, che gli è allegato.

2. I due Governi possono, mediante uno scambio di note e sentito il parere della Commissione mista prevista all'articolo 12 del presente accordo, apportare tutte le modificazioni da essi ritenute utili al Regolamento.

Articolo 2

La polizia e la sicurezza della navigazione sono garantite dalle autorità competenti delle Parti contraenti, conformemente ai poteri loro conferiti dal presente accordo, dal Regolamento, dalle legislazioni e dalle regolamentazioni nazionali.

Articolo 3

Le autorità competenti delle Parti contraenti adottano misure atte ad evitare e reprimere l'inquinamento dell'acqua e dell'aria e il rumore causato dalla navigazione, conformemente alle convenzioni concluse a quest'uopo, alle disposizioni del Regolamento, delle legislazioni e delle regolamentazioni nazionali.

¹⁾ Il testo originale è pubblicato nel FF 1977 II, ediz. franc., a pag. 532.

II. Disposizioni concernenti le navi

Articolo 4

1. Sono considerate navi secondo il presente accordo i veicoli di ogni genere destinati allo spostamento sull'acqua e nell'acqua.

2. Per quanto concerne la loro costruzione, la loro attrezzatura ed il loro equipaggio, le navi devono adempiere le disposizioni del Regolamento e le prescrizioni della regolamentazione nazionale applicabile nel luogo del loro stazionamento.

3. Il Regolamento stabilisce i documenti ed i contrassegni dei quali devono essere munite, per navigare sul Lemano, le navi di una lunghezza superiore a 2,50 metri, fuori tutto, eccezion fatta per le canoe e le navi da competizione a remi.

4. I documenti ed i contrassegni rilasciati da ognuna delle Parti contraenti sono validi su tutto il Lemano.

5. Per la nave che non ha uno stazionamento né in Svizzera né in Francia, la Parte contraente competente è quella del luogo in cui la nave è messa in acqua sul Lemano.

6. In caso di trasferimento dal luogo di stazionamento abituale della nave dal territorio di una delle Parti contraenti al territorio dell'altra, vengono rilasciati nuovi documenti e contrassegni.

Articolo 5

Per le navi registrate o intavolate sul suo territorio, ogni Parte contraente può, in applicazione della propria legislazione, subordinare il rilascio dei documenti e dei contrassegni alla conclusione di un'assicurazione per la responsabilità civile che copra i danni corporali e materiali che possano derivare dall'impiego della nave e dal rimorchio di apparecchi sportivi.

III. Disposizioni concernenti i conduttori

Articolo 6

1. La guida delle navi è soggetta alla regolamentazione nazionale delle Parti contraenti; tuttavia è necessaria una licenza per poter condurre una nave munita di un motore di potenza superiore a 10 CV.

2. Questa licenza è rilasciata dalla Parte contraente sul cui territorio il conduttore ha la propria residenza abituale. In mancanza di tale residenza, la licenza di condurre è rilasciata dalla Parte contraente sul cui territorio la

nave ha il proprio stazionamento oppure è messa in acqua. Soltanto la Parte contraente che ha rilasciato la licenza di condurre è competente per modificarla o ritirarla.

3. La licenza di condurre è valida su tutto il lago.

IV. Disposizioni concernenti la navigazione

Articolo 7

1. La navigazione è subordinata all'osservanza delle disposizioni del presente accordo e del Regolamento.

Le regolamentazioni nazionali possono fissare regole particolari per la navigazione delle navi destinate a un servizio dello Stato, per la navigazione professionale e per la locazione di navi.

2. Ogni manifestazione nautica che si svolga sia sulle acque svizzere, sia su quelle francesi, può avere luogo solo con il permesso delle autorità competenti delle Parti contraenti.

3. Lo stazionamento delle navi lungo le rive e nei porti, nonché l'uso degli impianti d'approdo e dei terrapieni sono regolati dalla legislazione nazionale di ognuna delle Parti contraenti.

4. L'autorità competente di ognuna delle Parti contraenti può limitare o proibire momentaneamente la navigazione per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. Tali disposizioni vengono abrogate il più presto possibile.

I divieti e le restrizioni vengono annunciati ai navigatori per mezzo di avvisi o di segnalazioni adeguate.

5. Le Parti contraenti, sentito il parere della Commissione mista menzionata all'articolo 12 del presente accordo, decidono di comune intesa in merito alle restrizioni permanenti che riguardano la pratica della navigazione oppure l'ammissione di certe navi o di certi mezzi di propulsione, segnatamente a quelle richieste dalla protezione dell'ambiente.

V. Disposizioni particolari concernenti le navi in servizio regolare

Articolo 8

1. Sono considerate come in «servizio regolare» le navi delle imprese che garantiscono un servizio pubblico secondo un orario pubblicato.

2. Le navi in servizio regolare seguono una rotta da cui non possono deviare senza un motivo plausibile. Le altre navi non devono ostacolare il loro passaggio.

3. Le navi in servizio regolare possono imbarcare o sbarcare i viaggiatori solo agli impianti d'approdo attrezzati a quest'uopo.

Articolo 9

Ogni impresa le cui navi garantiscono un servizio regolare fra la Svizzera e la Francia sottopone all'autorità competente di ognuna delle Parti contraenti gli orari previsti almeno due mesi prima della loro entrata in vigore. Gli orari approvati dall'autorità nazionale competente, nonché le modificazioni che avvengono durante la stagione vengono affissi a bordo delle navi in servizio regolare ed in tutti i porti e gli impianti d'approdo regolarmente serviti.

Articolo 10

Le imprese che garantiscono un servizio pubblico di navigazione sono obbligate a trasportare gratuitamente gli agenti delle autorità incaricate di compiti di sorveglianza sul lago quand'essi si spostano nell'esercizio delle loro funzioni.

VI. Disposizioni relative ai porti e ai sbarcaderi

Articolo 11

1. Gli accessi ai porti e le vicinanze degli impianti d'approdo devono essere lasciati liberi.

2. Non deve esserci ostacolo alcuno per la nave che approda.

3. È proibito l'approdo di altre navi agli impianti d'approdo riservati alle navi in servizio regolare e segnalati come tali.

VII. Commissione consultiva mista

Articolo 12

1. Una commissione consultiva mista è costituita a partire dall'entrata in vigore del presente accordo.

2. Ogni Parte contraente nomina i membri della propria delegazione il cui numero non deve essere superiore a cinque. La commissione fissa il proprio regolamento interno.

3. Il compito di questa commissione è segnatamente di:

- a. Vigilare affinché venga applicato il presente accordo;
- b. Preparare all'attenzione delle Parti contraenti le proposte che mirano alla modifica del Regolamento, giusta l'articolo 1 capoverso 2 del presente accordo;
- c. Facilitare i rapporti fra le autorità delle Parti contraenti incaricate dell'esecuzione delle prescrizioni previste nel presente accordo e nel Regolamento;
- d. Sforzarsi di risolvere le difficoltà che risultano dall'applicazione del presente accordo e del Regolamento formulando proposte alle Parti contraenti.

4. La commissione si riunisce previo accordo fra i capi delle due delegazioni. Il capo di ogni delegazione assume a turni alternati la presidenza.

VIII. Esecuzione dell'accordo e del Regolamento

Articolo 13

1. Ognuna delle Parti contraenti adotta le misure atte all'esecuzione sul proprio territorio delle disposizioni del presente accordo e del Regolamento.

2. Quando, in applicazione del presente accordo e del Regolamento, una delle Parti contraenti non è competente per il ritiro di una licenza di condurre o di qualsiasi altro documento di navigazione, essa può notificare al suo titolare il divieto di navigare sul suo territorio. Essa sottopone il caso all'autorità che ha rilasciato il documento.

3. In caso d'infrazioni alle disposizioni del presente accordo e del Regolamento, ognuna delle Parti contraenti applica, con riserva delle disposizioni del paragrafo precedente, le sanzioni penali e le misure amministrative previste dalla propria legislazione e regolamentazione.

4. Le autorità competenti delle Parti contraenti possono entrare in contatto diretto per quanto riguarda l'applicazione del presente accordo e del Regolamento.

IX. Clausola d'arbitrato

Articolo 14

Ogni controversia fra le Parti contraenti concernente l'interpretazione o l'applicazione del presente accordo che non ha potuto essere composta per mezzo di negoziati è sottoposta all'arbitrato, se le Parti non dispongono altrimenti e dietro richiesta di una di esse, alle condizioni stabilite nell'allegato del presente accordo.

X. Disposizioni finali

Articolo 15

1. Il presente accordo ed il Regolamento entrano in vigore il primo giorno del terzo mese che segue lo scambio degli strumenti che costatano l'adempimento delle procedure costituzionali richieste in ognuno dei due Stati.

2. Ogni Parte contraente può denunciare il presente accordo in qualsiasi momento, con un preavviso di un anno.

3. Il presente accordo abroga la convenzione fra la Svizzera e la Francia concernente la navigazione sul lago di Ginevra del 10 settembre 1902.

Fatto a Berna, in due esemplari originali in lingua francese, il 7 dicembre 1976.

Per il
Consiglio Federale Svizzero:
Grabner

Per il
Governo della Repubblica Francese:
Lebel

Allegato

concernente l'arbitrato

1. A meno che le Parti in causa non dispongano altrimenti la procedura d'arbitrato è diretta conformemente alle disposizioni del presente allegato.

2. Il tribunale arbitrale è composto di tre membri. Ognuna delle Parti in causa nomina un arbitro. I due arbitri così designati nominano di comune accordo il terzo arbitro che funziona come presidente del tribunale.

Se allo spirare dei due mesi a partire dalla nomina del secondo arbitro non è ancora stato designato il Presidente del Tribunale, il Presidente della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo procede alla sua nomina dietro richiesta della parte più diligente.

3. Se entro due mesi dalla ricevuta della richiesta una delle due parti in causa non ha proceduto alla nomina che le spetta di un membro del tribunale, l'altra parte può rivolgersi al Presidente della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo che nomina il Presidente del tribunale arbitrale entro un nuovo termine di due mesi. Appena nominato, il Presidente del tribunale arbitrale chiede alla parte che non ha designato un arbitro di farlo entro due mesi. Trascorso questo termine, egli si rivolge al Presidente della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo che procede a questa nomina entro un nuovo termine di due mesi.

4. Se, nei casi previsti nei paragrafi precedenti, il Presidente della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo è impedito, oppure se è cittadino di una delle due parti in causa, la nomina del Presidente del tribunale arbitrale o la nomina dell'arbitro spetta al vicepresidente della Corte oppure al membro più anziano della Corte che non sia impedito e che non sia cittadino di una delle due parti in causa.

5. Le disposizioni precedenti sono applicabili, secondo il caso, a quanto concerne l'occupazione dei seggi vacanti.

6. Il tribunale arbitrale decide secondo le regole del Diritto internazionale ed in particolare del presente accordo.

7. Le decisioni del tribunale arbitrale, sia per quanto concerne la procedura sia per quanto riguarda la materia, vengono prese dalla maggioranza dei suoi membri, l'assenza o l'astensione di uno dei membri del tribunale nominati dalle parti non impediscono il tribunale di decidere. Nel caso di parità di voti decide il Presidente. Le parti sono vincolate dalle decisioni del tribunale. Esse si assumono le spese dell'arbitro che hanno nominato ed assumono le altre spese in parti uguali. Il tribunale arbitrale fissa autonomamente la procedura concernente gli altri punti.

Regolamento della navigazione sul Lemano

Le disposizioni regolamentari emanate in applicazione dell'articolo 1 dell'accordo fra la Svizzera e la Francia concernente la navigazione sul Lemano sono le seguenti:

Capitolo 1

Disposizioni generali

Articolo 1

Definizioni

Nel presente Regolamento:

- a. il termine «*nave*» designa i veicoli di ogni tipo destinati allo spostamento sull'acqua e nell'acqua;
- b. il termine «*nave motorizzata*» designa ogni nave mossa dai propri mezzi meccanici di propulsione, eccettuate le navi il cui motore è utilizzato solo per piccoli spostamenti (nei porti o nei luoghi di carico o di scarico), oppure per aumentare la manovrabilità quando sono rimorchiate o spinte;
- c. il termine «*veliero*» designa le imbarcazioni che navigano a vela anche se sono munite di mezzi meccanici di propulsione a condizione, tuttavia, che gli stessi non vengano usati;
- d. il termine «*nave in servizio regolare*» designa le navi per il trasporto di passeggeri che garantiscono un servizio regolare secondo un orario pubblicato;
- e. il termine «*mercantile*» designa le navi con più di 50 tonnellate di carico utile;
- f. il termine «*apparecchio galleggiante*» designa le costruzioni galleggianti provviste di attrezzature meccaniche e destinate ad essere adoperate sul lago o nei porti (draghe, elevatori, bighe, gru, ecc.); salvo disposizione contraria gli apparecchi galleggianti sono assimilati alle navi;

- g. il termine «*impianto galleggiante*» designa ogni costruzione galleggiante che normalmente non è destinata ad essere spostata, come stabilimenti balneari, calate, pontili d'approdo, rimesse per battelli;
- h. il termine «*giorno*» designa l'intervallo fra il sorgere ed il calare del sole;
- i. il termine «*notte*» designa l'intervallo fra il calare ed il sorgere del sole;
- j. una nave è «*stazionante*» o «*in stazionamento*» qualora sia direttamente o indirettamente ormeggiata all'ancora o attraccata;
- k. una nave «*fa rotta*» oppure «*naviga*» quando, direttamente o indirettamente, non è ormeggiata all'ancora, attraccata o in secco;
- l. il termine «*fuoco splendente*» designa un fuoco con un ritmo di almeno 40 periodi di luce al minuto;
- m. il termine «*fuoco intermittente*» designa un fuoco con un ritmo massimo di 20 periodi luce al minuto; i periodi di luce devono essere nettamente inferiori a quelli di oscurità.

Articolo 2

Doveri del conduttore

¹ Le navi e gli apparecchi galleggianti isolati devono essere posti sotto l'autorità di una persona idonea a tale riguardo. Questa persona è designata qui di seguito conduttore.

² I convogli rimorchiati devono parimenti essere governati da un conduttore idoneo a tale scopo.

³ Durante la navigazione il conduttore deve trovarsi a bordo. Anche il conduttore di un apparecchio galleggiante deve trovarsi a bordo quando l'apparecchio è in esercizio.

⁴ Il conduttore è responsabile dell'osservanza delle disposizioni del presente Regolamento sulla sua nave, sul suo apparecchio galleggiante o sul suo convoglio.

⁵ Chiunque non è in grado di condurre con sicurezza una nave a causa di malattia, d'infermità fisica o mentale, di abuso di bevande alcoliche o di altri motivi, è obbligato ad astenersene.

Articolo 3

Doveri dell'equipaggio e delle altre persone che si trovano a bordo

¹ I membri dell'equipaggio devono eseguire gli ordini loro impartiti dal conduttore della nave nell'ambito della sua responsabilità. Essi devono contribuire all'osservanza delle disposizioni del presente Regolamento.

² Qualsiasi altra persona a bordo deve conformarsi agli ordini impartiti dal conduttore nell'interesse della sicurezza della navigazione o dell'ordine a bordo.

Articolo 4

Dovere generale di prudenza

¹ Anche in mancanza di prescrizioni del presente Regolamento e di qualsiasi altra disposizione applicabile, i conduttori devono prendere ogni provvedimento dettato dai doveri generali della prudenza e dalle regole dell'esperienza professionale onde evitare segnatamente:

- pericoli per la vita umana;
- danni alle navi, agli apparecchi galleggianti, alle sponde oppure alle opere ed agli impianti di ogni specie situati lungo l'idrovia o le sue rive;
- intralci alla navigazione;
- di trascinare ancore, cavi o catene.

² Le disposizioni di cui sopra sono parimenti applicabili ai sorveglianti di qualsiasi impianto galleggiante.

Articolo 5

Comportamento in circostanze particolari

Onde evitare un pericolo imminente i conduttori devono adottare ogni provvedimento dettato dalle circostanze, anche qualora siano costretti a derogare alle disposizioni del presente Regolamento o alle altre disposizioni applicabili.

Articolo 6

Carico massimo; numero massimo di passeggeri; disposizione del carico

¹ Le navi non devono essere caricate oltre il pescaggio corrispondente all'estremità inferiore delle marche d'immersione o del carico massimo autorizzato.

² Il numero massimo dei passeggeri ammessi a bordo di navi adibite al trasporto degli stessi non deve eccedere quello massimo permesso dalle autorità competenti.

³ Se l'autorità non ha fissato alcun limite di carico, la nave non verrà caricata al di là di quanto permesso dalla sua costruzione e dalla sua capacità di manovra.

⁴ Il carico deve essere disposto in modo da non mettere a repentaglio la sicurezza della nave o da disturbare la visibilità necessaria alla sua condotta.

Articolo 7

*Costruzione, attrezzatura ed equipaggio delle navi
e degli apparecchi galleggianti*

¹ Le navi e gli apparecchi galleggianti devono essere costruiti, attrezzati e mantenuti in modo che sia garantita la sicurezza delle persone a bordo e della navigazione e siano adempiuti gli obblighi derivanti dal presente Regolamento.

² Le navi e gli apparecchi galleggianti devono avere un equipaggio sufficientemente numeroso e qualificato per garantire la sicurezza delle persone a bordo e della navigazione.

Articolo 8

Documenti di bordo

Se per una nave o un apparecchio galleggiante è richiesta una licenza di navigazione, oppure se è richiesta una licenza di condurre per la sua guida, questi documenti devono essere presentati a richiesta dell'autorità competente.

Articolo 9

Protezione della segnaletica dell'idrovia

¹ È vietato utilizzare segnali dell'idrovia allo scopo di ormeggiare o di tonneggiare; è vietato modificare, danneggiare, levare o rendere inutilizzabili i segnali.

² Chi danneggia un segnale o un gavitello deve informarne senza indugio gli agenti della polizia della navigazione.

³ In generale ogni conduttore ha il dovere d'informare le autorità competenti più vicine qualora costati un cambiamento della segnaletica provocato da un incidente o in altro modo (spegnimento di un fuoco, spostamento di una boa, distruzione di un segnale, ecc.).

Articolo 10

Rifiuti ed inquinamento

¹ È vietato gettare, versare, lasciar cadere o immettere nel lago oggetti o sostanze di natura tale da inquinare l'acqua o da causare un intralcio o un pericolo per la navigazione o per gli altri utenti.

² È inoltre vietato provocare fumi o odori in violazione delle disposizioni delle regolamentazioni nazionali concernenti la protezione dell'atmosfera dall'inquinamento.

³ I conduttori di navi e di apparecchi galleggianti ed i sorveglianti degli impianti galleggianti devono informare senza indugio l'autorità competente

quando costatano la presenza di prodotti petroliferi o di altre materie che possano alterare le acque.

Articolo 11

Salvataggio e assistenza

¹ In caso di incidente che pregiudichi l'incolumità di persone a bordo, il conduttore deve usare tutti i mezzi a sua disposizione per salvarle.

² Se in caso di incidente di una nave insorgano pericoli per le persone oppure sia da temere un'ostruzione dell'idrovia, il conduttore di qualunque nave che si trovi nelle vicinanze è tenuto a prestare immediatamente assistenza nei limiti consentiti dalla sicurezza della propria nave.

³ Se vi sono dei morti, dei dispersi oppure dei feriti le persone implicate nell'incidente informeranno senza indugio l'autorità di polizia competente.

Articolo 12

Navi incagliate o affondate

Quando una nave è incagliata o affondata in modo da mettere in pericolo la sicurezza della navigazione, il conduttore deve prendere immediatamente i provvedimenti necessari all'eliminazione del pericolo. Ove ciò non fosse possibile egli deve informarne senza indugio gli agenti della polizia della navigazione.

Articolo 13

Obbligo di sgomberare l'idrovia

Le autorità hanno il diritto di provvedere alla rimozione, a spese del proprietario oppure del detentore della nave o di colui che ha creato l'ostacolo, della nave incagliata o affondata nonché di tutti gli altri oggetti che mettono in pericolo o ostacolano la navigazione, quando queste persone non eliminano l'ostacolo entro il termine adeguato loro fissato a quest'uopo. Se vi è pericolo imminente l'autorità può astenersi dal fissare un termine d'esecuzione.

Articolo 14

Ordini particolari — Misure di carattere temporaneo

¹ I conduttori nonché i sorveglianti degli impianti galleggianti devono osservare gli ordini impartiti dagli agenti delle autorità competenti per la sicurezza e la fluidità della navigazione, anche se gli ordini suddetti derogano alla regolamentazione o alla segnaletica esistenti.

² I conduttori devono adeguarsi alle prescrizioni di carattere temporaneo emanate dall'autorità competente in casi speciali (manifestazioni, lavori, ecc.), onde garantire la sicurezza e la fluidità della navigazione.

Articolo 15

Controllo

I conduttori nonché i sorveglianti degli impianti galleggianti devono accordare agli agenti delle autorità competenti le facilitazioni necessarie per permettere loro di verificare l'osservanza delle disposizioni del presente Regolamento e delle altre disposizioni applicabili.

Articolo 16

Manifestazioni nautiche

Le manifestazioni nautiche devono essere autorizzate dall'autorità competente. Le autorizzazioni possono essere accordate solo alla condizione che vengano adottati provvedimenti sufficienti, segnatamente per salvaguardare la sicurezza della navigazione, e che la fluidità delle navi in servizio regolare non sia ostacolata.

Articolo 17

Idrovolanti

¹ La circolazione degli idrovolanti al di sopra del Lemano è soggetta alle prescrizioni sulla navigazione aerea.

² Eccezion fatta per i casi di forza maggiore, gli idrovolanti possono decollare o amarrare solo dopo avere ottenuto l'autorizzazione delle autorità competenti che fisseranno le zone riservate a quest'uopo. In queste zone gli idrovolanti hanno la priorità su tutte le navi.

Capitolo 2

Contrassegni d'identificazione delle navi e degli apparecchi galleggianti

Articolo 18

Contrassegni delle navi e degli apparecchi galleggianti

¹ Le navi che hanno una lunghezza superiore a m 2,50, fuori tutto, eccezion fatta per le canoe e le navi da competizione a remi, nonché gli apparecchi galleggianti, devono essere muniti di segnali distintivi, applicati su ogni fianco, all'esterno dello scafo, in caratteri latini e cifre arabe ben visibili e resistenti alle intemperie.

L'altezza delle cifre e delle lettere deve essere di almeno 8 cm per le navi di una lunghezza inferiore a 15 m, fuori tutto, e di 20 cm per le altre navi.

² I segni distintivi contemplati al paragrafo 1 consistono in:

- a. contrassegni di registrazione o d'intavolazione ove l'autorità competente li prescriva;
- b. nome o divisa della nave negli altri casi.

³ Le navi non intavolate e di lunghezza uguale o inferiore a 2,50 m, fuori tutto, nonché quelle contemplate al paragrafo 2 lettera *b* devono portare all'interno, in un luogo ben visibile, il nome ed il domicilio del detentore.

Articolo 19

Contrasegni di costruzione

¹ I contrassegni seguenti, indelebili, devono essere apposti in un luogo ben visibile e facilmente accessibile:

- a. sullo scafo: la marca ed il tipo o il costruttore, nonché un numero individuale;
- b. sul motore: la marca ed il tipo o il costruttore, nonché un numero individuale.

² Questi contrassegni possono essere stampati su una targhetta saldata, inchiodata o fissata in qualsiasi altro modo equivalente.

Capitolo 3

Segnaletica visuale delle navi, degli apparecchi e degli impianti galleggianti

I. In generale

Articolo 20

Applicazione

¹ Durante la notte e quando le condizioni atmosferiche (nebbia, neve, ecc.) lo esigono, le navi, gli apparecchi e gli impianti galleggianti in rotta o stazionanti devono essere muniti dei fuochi prescritti nel presente capitolo.

² Durante il giorno le navi, gli apparecchi e gli impianti galleggianti in rotta o stazionanti devono essere muniti della segnaletica visuale prescritta nel presente capitolo.

³ I segnali visuali prescritti nel presente capitolo figurano nell'Allegato I del presente Regolamento.

Articolo 21

Fuochi

Salvo disposizioni contrarie, i fuochi prescritti nel presente capitolo devono essere visibili su tutto l'orizzonte. Essi devono avere le portate minime seguenti quando il coefficiente di trasmissione atmosferica, in rapporto alla distanza di 1 km, ha il valore di 0,76 (il limite convenzionale di illuminazione sull'occhio essendo di 2×10^{-7} lux).

Genere di fuoco	Bianco	Rosso o verde
splendente	6 km	
chiaro	4 km	3 km
ordinario	2 km	1,5 km

Le intensità corrispondenti alle portate minime prescritte sono le seguenti:

Portata minima in km	Intensità in candele
6	38
4	10
3	4,1
2	1,4
1,5	0,7

Articolo 22

Bandiere e tavole

Salvo disposizioni contrarie, le bandiere previste nel presente capitolo devono essere rettangolari. I loro colori non devono essere né sbiaditi né insudiciati. Le loro dimensioni devono essere atte a garantire una buona visibilità; questa condizione è considerata adempita in ogni caso se la dimensione minima è di 0,70 m. Le bandiere possono essere sostituite da tavole.

Articolo 23

Palloni

¹ I palloni prescritti nel presente capitolo possono essere sostituiti da dispositivi che, a distanza, presentino la stessa apparenza.

² I loro colori non devono essere né sbiaditi né insudiciati.

³ Le dimensioni dei palloni devono essere atte a garantirne la buona visibilità. Questa condizione sarà considerata come adempiuta in ogni caso se il loro diametro è di almeno 0,80 m per le navi in servizio regolare e di almeno 0,30 m per le altre navi.

Articolo 24

Fuochi e segnali vietati

¹ È vietato utilizzare fuochi o segnali diversi da quelli previsti nel presente capitolo o di farne uso in circostanze per le quali essi non sono prescritti o ammessi nel presente Regolamento.

² Nondimeno, per le comunicazioni fra navi in servizio regolare o fra queste navi e la terra possono essere impiegati altri fuochi e segnali, purché non possano essere scambiati con i fuochi ed i segnali prescritti nel presente capitolo.

Articolo 25

Fuochi di soccorso

Quando i fuochi di segnalazione prescritti nel presente Regolamento e alimentati normalmente a corrente elettrica non funzionano, essi devono essere sostituiti immediatamente con fuochi di soccorso che abbiano caratteristiche il più possibilmente simili a quelle dei fuochi prescritti.

Articolo 26

Riflettori

Le navi possono impiegare riflettori solo in modo intermittente allo scopo di illuminare la loro rotta, nonché le rive in prossimità degli approdi. I riflettori non devono essere tanto abbaglianti da costituire un pericolo o un disturbo per la navigazione o per la circolazione sulle rive.

II. Segnaletica notturna

II.A. Segnaletica notturna in rotta

Articolo 27

Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti motorizzati isolati, in rotta

(schizzo II.A. 1)

Le navi e gli apparecchi galleggianti motorizzati isolati, eccezion fatta per le navi previste all'articolo 31, devono portare:

- a. un fuoco di prua o un fuoco d'albero, costituito da un fuoco splendente bianco; questo fuoco deve essere visibile su un'arco orizzontale di 225° , ossia $112^{\circ} 30'$ da ciascun lato (e cioè dal fronte fino a $22^{\circ} 30'$ oltre la trasversale di ciascun bordo) e deve essere visibile solo su quest'arco. Esso deve essere posto a pruvavia della nave o dell'apparecchio galleggiante, ad un'altezza di almeno 3 m sopra il piano delle marche d'immersione; quest'altezza può essere ridotta a 1,50 m sulle navi e sugli apparecchi galleggianti la cui lunghezza non superi 40 m, fuori tutto;
- b. fuochi laterali costituiti a dritta da un fuoco verde chiaro, a sinistra da un fuoco rosso chiaro, ciascuno visibile su un'arco orizzontale di $112^{\circ} 30'$ (ossia dal fronte fino a $22^{\circ} 30'$ oltre la trasversale di ciascun bordo) e deve essere visibile solo su quest'arco. I due fuochi devono trovarsi ad altezza uguale e su una stessa perpendicolare all'asse della nave o dell'apparecchio galleggiante, almeno 1 m più in basso del fuoco di prua o del fuoco d'albero e almeno 1 m più indietro di quest'ultimo;
- c. un fuoco di poppa costituito da un fuoco ordinario bianco, visibile su un arco orizzontale di 135° , ossia posteriormente $67^{\circ} 30'$ da ciascun lato e solo su quest'arco.

Articolo 28

Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti rimorchiati in rotta

(schizzo II.A. 2)

Le navi e gli apparecchi galleggianti rimorchiati devono portare un fuoco ordinario bianco. Questa disposizione non è applicabile alle scialuppe di bordo.

Articolo 29

Segnaletica notturna delle formazioni accoppiate in rotta

(schizzo II.A. 3)

¹ Le navi motorizzate delle formazioni accoppiate devono portare i fuochi prescritti all'articolo 27; le altre navi un fuoco ordinario bianco.

² Quando un fuoco laterale di una nave motorizzata si trova all'interno della formazione, deve essere spento e sostituito con un fuoco simile portato dalla nave che si trova all'esterno della formazione.

Articolo 30

*Segnaletica notturna delle navi non motorizzate isolate
e dei velieri in rotta*
(schizzo II.A. 4)

Le navi non motorizzate isolate o i velieri devono portare un fuoco ordinario bianco.

Tuttavia i velieri:

- a. di una lunghezza uguale o superiore ai 7 m, fuori tutto, possono portare i fuochi laterali e il fuoco di poppa previsti all'articolo 27. Essi possono, inoltre, portare sulla cima o sulla parte superiore dell'albero, nel luogo in cui risultano più appariscenti, due fuochi chiari sovrapposti, visibili su tutto l'orizzonte; il fuoco superiore sarà rosso e quello inferiore verde;
- b. di una lunghezza compresa fra 7 e 12 m, fuori tutto, possono portare i fuochi laterali ed il fuoco di poppa in un solo fanale combinato, posto in cima o nella parte superiore dell'albero, nel posto più visibile.

Articolo 31

*Segnaletica notturna delle navi motorizzate isolate
inferiori ai 15 m di lunghezza in rotta*
(schizzo II.A. 5)

Le navi motorizzate isolate di una lunghezza inferiore a 15 m, fuori tutto,

- a. di una potenza di 10 CV (SAE), o superiore, devono portare i fuochi prescritti all'articolo 27. Tuttavia il fuoco di prua o il fuoco d'albero possono essere chiari ed i fuochi laterali ordinari.

Le autorità competenti possono prevedere che i fuochi laterali vengano posti l'uno accanto all'altro o nella stessa lanterna sull'asse della nave. In questo caso, il fuoco di prua deve esser chiaro, quelli laterali ordinari ed il fuoco di prua deve esser posto 1 m più in alto dei fuochi laterali;

- b. di una potenza di meno di 10 CV (SAE) possono portare un fuoco ordinario bianco.

Articolo 32

*Segnaletica notturna completa delle navi
in servizio regolare di rotta*
(schizzo II.A. 6)

Le navi in servizio regolare devono portare, oltre ai fuochi prescritti all'articolo 27, un fuoco verde chiaro, visibile da ogni lato e situato sull'albero, almeno 1 m al disopra del fuoco di cui all'articolo 27 lettera a.

Articolo 33

Segnaletica notturna completa delle navi senza manovrabilità (schizzo II.A. 7)

Ove occorra, una nave senza manovrabilità, oltre ai fuochi prescritti nelle altre disposizioni del presente Regolamento, deve portare un fuoco rosso che va agitato, oppure emettere il suono prescritto, ovvero sia procedere contemporaneamente ad ambedue le operazioni.

Per le navi di una lunghezza inferiore a 15 m, fuori tutto, il fuoco agitato può essere bianco.

II.B. Segnaletica notturna di stazionamento

Articolo 34

Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti in stazionamento (schizzo II.B. 1)

Le navi e gli apparecchi galleggianti in stazionamento, eccezion fatta per quelli che sono ormeggiati a riva oppure in un luogo di stazionamento stabilito dall'autorità competente, devono portare un fuoco ordinario bianco.

Articolo 35

Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione (schizzo II.B. 2)

Le navi e gli apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione e la posizione dei quali ostacola la navigazione devono portare:

- a. dal o dai lati ove il transito è libero, un fuoco ordinario rosso e un fuoco ordinario bianco; il fuoco rosso va posto a circa 1 m al di sopra del fuoco bianco;
- b. dal o dai lati ove il transito non è libero, un fuoco ordinario rosso posto alla stessa altezza del fuoco rosso prescritto alla lettera a.

Articolo 36

Segnaletica notturna delle ancore (schizzo II.B. 3)

Quando costituiscono un pericolo per la navigazione, le ancore di ogni tipo devono essere segnalate per mezzo di boe portanti un fuoco ordinario bianco.

III. Segnaletica diurna

III.A. Segnaletica diurna di rotta

Articolo 37

Segnaletica diurna delle navi in servizio regolare di rotta

(schizzo III.A. 1)

Le navi in servizio regolare devono portare un pallone verde posto in luogo adatto ed a un'altezza tale da essere visibile da ogni lato.

Articolo 38

Segnaletica diurna completa delle navi senza manovrabilità

(schizzo III.A. 2)

Ove occorra, le navi senza manovrabilità devono, oltre alla segnaletica prescritta nelle altre disposizioni del presente Regolamento, portare una bandiera rossa, che deve essere agitata, o emettere il segnale acustico prescritto, oppure procedere contemporaneamente alle due operazioni.

III.B. Segnaletica diurna di stazionamento

Articolo 39

Segnaletica diurna delle navi e degli apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione

(schizzo III.B. 1)

Le navi e gli apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione e la posizione dei quali ostacola la navigazione devono portare:

- a. dal o dai lati ove il transito è libero, una bandiera la cui metà superiore è rossa e quella inferiore bianca; questa bandiera può essere sostituita da due bandiere poste l'una al di sopra dell'altra e delle quali la superiore è rossa e l'inferiore è bianca;
- b. dal o dai lati ove il transito non è libero, una bandiera rossa posta alla stessa altezza di quella che si trova sull'altro lato.

Articolo 40

Segnaletica diurna delle ancore

(schizzo III.B. 2)

Quando costituiscono un pericolo per la navigazione, le ancore di ogni tipo devono essere segnalate per mezzo di boe gialle.

IV. Segnaletica particolare

Articolo 41

*Navi, apparecchi galleggianti, materiale galleggiante
e impianti galleggianti da proteggere contro gli urti d'onda*

(schizzo IV. 1)

¹ Le navi, gli apparecchi galleggianti, il materiale galleggiante e gli impianti galleggianti in rotta o in stazionamento che devono essere protetti dagli urti d'onda causati dal transito di altre navi possono portare, oltre ai segnali prescritti nelle altre disposizioni del presente Regolamento:

- di notte, un fuoco ordinario rosso ed un fuoco ordinario bianco, posti a circa 1 m l'uno dall'altro, il fuoco rosso al di sopra, in un luogo tale che tali fuochi siano ben visibili e non possano essere confusi con altri fuochi;
- di giorno, una bandiera la cui metà superiore è rossa e quella inferiore è bianca, posta in luogo adatto e ad un'altezza tale che sia visibile da tutti i lati. Questa bandiera può essere sostituita da due bandiere sovrapposte e delle quali la superiore è rossa e l'inferiore bianca.

² Oltre alle navi ed agli apparecchi galleggianti previsti dagli articoli 35 e 39 che portano già questi segnali, possono farne uso esclusivamente:

- a. le navi e gli apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione;
- b. le navi, gli apparecchi galleggianti, i materiali galleggianti e gli impianti galleggianti gravemente avariati o partecipanti ad un'operazione di salvataggio, nonché le navi e gli apparecchi galleggianti senza manovrabilità;
- c. le navi, gli apparecchi galleggianti, i materiali galleggianti e gli impianti galleggianti provvisti di un'autorizzazione scritta delle autorità competenti.

Articolo 42

Segnaletica delle navi delle autorità di sorveglianza

(schizzo IV. 2)

¹ Le navi d'intervento delle autorità di sorveglianza, dei servizi anti-incendio e di salvataggio possono portare, sia di giorno sia di notte, un fuoco splendente azzurro.

² Quando vogliono mettersi in comunicazione con un'altra nave, le navi delle autorità di sorveglianza devono portare la bandiera lettera «K» del Co-

dice internazionale dei segnali (bandiera la cui metà dalla parte dell'asta è gialla e l'altra metà è azzurra) posta in luogo adatto.

Articolo 43

Segnali di pericolo

¹ Quando una nave in pericolo vuole chiedere aiuto deve fare uso di uno o di parecchi dei segnali seguenti:

- a. razzi o bombe con stelle rosse, lanciati ad uno ad uno a brevi intervalli;
- b. segnale luminoso composto dal gruppo . . . — — — . . . (SOS) del Codice Morse;
- c. segnali di pericolo (bandiera rossa);
- d. fiamme, come possono essere prodotte bruciando catrame, olio, ecc.;
- e. razzo con paracadute o fuoco a luce rossa tenuto in mano;
- f. movimenti lenti e ripetuti dall'alto verso il basso delle braccia distese da ogni parte.

² I segnali ottici previsti dal paragrafo 1 possono essere sostituiti o completati con segnali acustici giusta l'articolo 47.

Articolo 44

Segnaletica delle navi usate per i tuffi subacquei

(schizzo IV. 3)

Le navi o gli impianti galleggianti usati per i tuffi subacquei devono portare la bandiera lettera «A» del Codice internazionale dei segnali (bandiera in forma di guidone a due punte la cui metà dalla parte dell'asta è bianca e l'altra è azzurra) posta in luogo adatto e ad un'altezza tale che sia visibile da tutti i lati.

Articolo 45

Segnaletica delle navi da pesca

(schizzo IV. 4)

¹ Le navi che pescano alla traina devono portare un pallone bianco posto in luogo adatto e ad un'altezza tale che sia visibile da tutti i lati.

² Le navi da pesca professionali al lavoro devono portare un pallone giallo posto in luogo adatto e ad un'altezza tale che sia visibile da tutti i lati.

Capitolo 4

Segnali acustici delle navi

Articolo 46

In generale

¹ Nella misura in cui il presente Regolamento prevede segnali acustici, i segnali devono essere dati come segue:

- a. a bordo delle navi motorizzate mediante apparecchi acustici a funzionamento meccanico, collocati ad un'altezza sufficiente affinché il suono possa diffondersi in avanti e per quanto possibile a ritroso;
- b. a bordo degli altri tipi di nave, mediante una tromba o un corno adeguati.

² Ai sensi del presente Regolamento s'intende per:

- *un suono breve*, un suono della durata di circa un secondo;
- *un suono prolungato*, un suono della durata di circa quattro secondi.

L'intervallo fra due suoni è di circa un secondo.

³ Gli apparecchi acustici:

- a. delle navi motorizzate di una lunghezza uguale o superiore a 15 m, fuori tutto, devono avere una frequenza fondamentale compresa fra 160 e 240 Hz ed un livello di pressione acustica compreso fra 130 e 140 dB (A);
- b. delle navi diverse da quelle di cui sopra, devono avere una frequenza fondamentale superiore a 350 Hz ed un livello di pressione acustica compreso fra 100 e 125 dB (A).

Il livello di pressione acustica è misurato a 1 m davanti al centro dell'apertura sonora.

⁴ Onde garantire l'udibilità dei segnali acustici, il livello di pressione acustica del rumore nella timoneria, all'altezza della testa dell'uomo al timone, non deve superare 80 dB (A) allorché la nave fa rotta in condizioni normali d'esercizio.

Articolo 47

Uso dei segnali acustici

(Allegato II, I.A)

I segnali acustici menzionati qui di seguito devono essere emessi solo in caso di necessità, onde garantire la sicurezza della navigazione e degli altri utenti del lago.

a. 1 suono prolungato	«Attenzione, avanzo in linea retta»;
b. 1 suono breve	«Accosto a dritta»;
c. 2 suoni brevi	«Accosto a sinistra»;
d. 3 suoni brevi	«Batto a ritroso»;
e. 4 suoni brevi	«Sono incapace di manovrare»;
f. serie di suoni brevissimi	«Pericolo imminente d'abbordo»;
g. suoni prolungati emessi al minimo 4 volte oppure tocchi di campana	«Segnale di pericolo».

Capitolo 5

Segnaletica dell'idrovia e delle sue installazioni - segnali meteorologici

I. Segnaletica dell'idrovia

Articolo 48

In generale

¹ La segnaletica dell'idrovia comprende tavole, pertiche, boe e fuochi.

² L'Allegato III del presente Regolamento stabilisce i segnali usati, nonché il loro significato.

³ I navigatori devono ottemperare alle prescrizioni e tener conto delle raccomandazioni o delle indicazioni di cui vengono a conoscenza tramite questi segnali.

Articolo 49

Tavole

¹ Le tavole sono poste sulle rive o sugli impianti (ad es. sui moli). Hanno le forme ed i disegni descritti nell'Allegato III. La loro dimensione minima è di 0,80 m. Quando la parte posteriore di una tavola non ha indicazioni deve essere dipinta di bianco.

² Le tavole possono essere completate con targhe o iscrizioni complete, ad esempio una freccia indicante la direzione verso cui il segnale è applicabile.

³ Le tavole possono essere illuminate.

Articolo 50

Segnaletica dei pericoli

¹ I pericoli possono essere segnalati tramite una o più pertiche. Le pertiche portano un segnale di cima conico nero, con la punta in alto, se si trovano dal lato della riva in rapporto al pericolo, e un segnale di cima cilindrico rosso se si trovano dal lato del lago. Ove sia necessaria una segnaletica notturna, le pertiche portano un fuoco intermittente rosso dal lato del lago ed intermittente verde dal lato della riva.

² Se le caratteristiche locali facilitano la sistemazione di boe al posto delle pertiche, le prime avranno la forma oppure porteranno il segnale di cima ed il fuoco previsti per le pertiche.

Articolo 51

Canali d'accesso ai porti

Il limite di un canale d'accesso ad un porto è segnalato, visto dal lago:

- a sinistra, per mezzo di boe rosse di forma cilindrica o portanti un segnale di cima cilindrico rosso. Ove occorra queste boe portano fuochi intermittenti rossi;
- a dritta, per mezzo di boe nere di forma conica o portanti un segnale di cima conico nero. Ove occorra queste boe portano fuochi intermittenti verdi.

Articolo 52

Delimitazione delle superfici vietate

¹ Se il limite di una superficie vietata a tutte le navi deve essere segnalato, questa segnaletica sarà realizzata per mezzo di boe color giallo chiaro di almeno 40 cm di diametro. I limiti di un canale di accesso autorizzato attraverso la zona vietata sono segnalati per mezzo delle stesse boe. Tuttavia le due boe d'entrata di questo canale dal lato del lago hanno un diametro doppio delle altre e la loro parte superiore è dipinta di rosso per la boa a sinistra e di nero per quella a dritta. Questa segnaletica può essere completata per mezzo di uno o di parecchi segnali «Divieto di passaggio».

² Se deve essere segnalato il limite di una superficie vietata solamente ad alcune categorie di navi, questa segnaletica sarà realizzata alle stesse condizioni di quelle previste al paragrafo 1. I segnali devono indicare la natura del divieto.

II. Segnaletica delle installazioni

Articolo 53

In generale

¹ Durante la notte e quando le condizioni atmosferiche (nebbia, neve, ecc.) lo richiedono, le installazioni devono portare i fuochi prescritti agli articoli 54 e 55.

² Questi fuochi devono essere sufficientemente potenti.

Articolo 54

Segnaletica notturna degli accessi ai porti pubblici e alle idrovie

L'accesso ai porti pubblici e alle idrovie mostra, visto dal lago:

- un fuoco intermittente verde a destra;
- un fuoco intermittente rosso a sinistra.

Articolo 55

Segnaletica notturna degli impianti d'approdo per le navi destinate al trasporto dei passeggeri

¹ Gli impianti d'approdo per le navi destinate al trasporto dei passeggeri portano uno o più fuochi rossi fissi.

² Inoltre gli impianti d'approdo riservati alle navi in servizio regolare portano una o più tavole di divieto di ormeggio illuminate.

Articolo 56

Segnaletica dei porti e degli impianti d'approdo in tempo di foschia (Allegato II, II)

In caso di foschia i porti e gli impianti d'approdo possono emettere:

- a. due suoni brevi, tre volte al minuto, mediante un apparecchio acustico adeguato; oppure
- b. tocchi continui di campana.

III. Segnali meteorologici

Articolo 57

Invito alla prudenza

Il segnale viene dato per mezzo di fuochi di color giallo splendente con un ritmo di circa 40 intermittenze luminose al minuto.

L'invito alla prudenza segnala l'arrivo probabile di temporali, senza indicazione precisa dell'ora. Esso viene dato il più presto possibile onde avvertire i navigatori riguardo ad un pericolo eventuale.

Articolo 58

Avviso di temporale

Il segnale è dato per mezzo di fuochi di color giallo splendente con un ritmo di circa 90 intermittenze luminose al minuto.

L'avviso di temporale è sempre segno di pericolo imminente.

Capitolo 6

Norme di guida e di rotta

Articolo 59

Regole generali di comportamento

¹ Ogni manovra fatta per evitare un abbordo deve, se le circostanze lo permettono, essere eseguita in modo chiaro e tempestivo.

² Ogni cambiamento di rotta o di velocità, oppure di ambedue, che ha lo scopo di evitare un abbordo deve, se le circostanze lo permettono, essere abbastanza grande da poter essere valutato rapidamente da ogni altra nave.

Articolo 60

Regole speciali

¹ Le navi non intovolate, di una lunghezza uguale o inferiore a 2,50 m, fuori tutto, non devono allontanarsi ad una distanza superiore a 300 m dalla riva; esse non possono essere provviste di un motore.

² Ogni nave deve mantenere una distanza di almeno 50 m dalle navi in servizio regolare. Alle ore di transito pubblicate deve inoltre mantenere la stessa distanza dalla rotta abituale di queste navi e dagli impianti d'approdo ai quali esse fanno scalo.

Articolo 61

Comportamento nei confronti delle navi delle autorità di sorveglianza

Ogni nave deve allontanarsi dalla rotta delle navi delle autorità di sorveglianza, dei servizi antincendio e di salvataggio che portano il fuoco splendente azzurro previsto all'articolo 42 paragrafo 1.

Articolo 62

Incrocio

¹ In caso d'incrocio, le navi non devono mutare rotta e velocità in modo tale da creare pericolo d'abbordo, quando seguono una rotta che normalmente non presenta un tale pericolo.

² Quando due navi seguono rotte che s'incrociano in modo da non poter escludere un pericolo d'abbordo, la nave che scorge l'altra da dritta è obbligata a scostarsi.

³ Allorché due navi vanno incontro l'una all'altra con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, cosicché ne possa risultare pericolo d'abbordo, ognuna di esse dovrà accostare a dritta, in modo da poter passare a sinistra dell'altra.

⁴ In caso di manovra d'accostamento ed in deroga alle disposizioni del paragrafo 3, il conduttore può chiedere di passare a dritta, a condizione di essersi prima accertato che ciò sia possibile senza pericolo. In tale caso emette «due suoni brevi». L'altra nave deve allora parimenti emettere «due suoni brevi» e lasciare lo spazio necessario a dritta.

Articolo 63

Sorpasso

¹ Con riserva delle disposizioni dell'articolo 64, ogni nave che ne raggiunge un'altra deve scostarsi dalla rotta di quest'ultima.

² Una nave è considerata come nave superante quando si avvicina ad un'altra da una direzione superiore ai 22° 30', più di poppa che di traverso a quest'ultima, cioè da una posizione da cui, di notte, scorgerebbe solo i fuochi di poppa dell'altra nave, ma non quelli laterali.

³ Quando una nave non può stabilire con certezza se sta per raggiungere un'altra, deve comportarsi come se la stesse superando e manovrare conseguentemente.

⁴ Un mutamento ulteriore della posizione reciproca delle due navi non può far considerare la nave che raggiunge l'altra come una nave in incrocio giusta l'articolo 62 paragrafo 2 e neppure proscioglierla dall'obbligo di scostarsi dalla rotta della nave raggiunta.

Articolo 64

Precedenza

In deroga alle disposizioni degli articoli 62 e 63 e salva restando la validità dell'articolo 61, in caso di incrocio e di sorpasso:

- a. ogni nave deve scostarsi dalle navi in servizio regolare e dai convogli rimorchiati;
- b. ogni nave, eccezion fatta per quelle in servizio regolare ed i convogli rimorchiati, deve scostarsi dai mercantili;
- c. ogni nave, eccezion fatta per quelle in servizio regolare, i convogli rimorchiati ed i mercantili, deve scostarsi dalle navi da pesca professionali al lavoro e che portano il pallone previsto all'articolo 45 paragrafo 2;
- d. ogni nave, eccezion fatta per quelle in servizio regolare, i convogli rimorchiati, i mercantili e le navi da pesca professionali al lavoro che portano il pallone previsto all'articolo 45 paragrafo 2, deve scostarsi dai velieri;
- e. ogni nave motorizzata, eccezion fatta per quelle in servizio regolare, i convogli rimorchiati, i mercantili e le navi da pesca professionali al lavoro che portano il pallone previsto all'articolo 45 paragrafo 2, deve scostarsi dalle navi a remi.

Articolo 65

Comportamento reciproco fra velieri

¹ Quando due velieri si avvicinano l'uno all'altro a tal punto da non potere escludere un pericolo d'abbordo, uno dei due deve scostarsi dalla rotta dell'altro nel modo seguente:

- a. quando le navi non hanno il vento dalla stessa parte, quella che riceve il vento da sinistra deve scostarsi dalla rotta dell'altra;
- b. quando le navi hanno il vento dalla stessa parte, quella navigante sopravvento deve scostarsi dalla rotta di quella navigante sottovento;
- c. se una nave che riceve il vento da sinistra vede un'altra nave sopravvento e non può stabilire con certezza se quest'ultima riceve il vento da sinistra o da dritta, la prima deve scostarsi dalla rotta dell'altra.

² A' sensi del presente articolo, il lato da cui proviene il vento è quello opposto alla vela maestra issata.

Articolo 66

Comportamento delle navi che devono scostarsi da altre navi

Le navi obbligate a scostarsi da altre navi devono lasciare a quest'ultime lo spazio libero per proseguire la rotta e per manovrare.

Articolo 67

Comportamento alla partenza

Le navi possono partire solo alla condizione che altre navi non siano costrette a modificare la loro rotta e la loro velocità.

Articolo 68

Accesso e uscita dai porti — impianti d'approdo.

¹ Le navi possono accedere ad un porto od uscirne solo qualora abbiano accertato che dette manovre possano essere eseguite senza pericolo ed allorché le altre navi non siano costrette a modificare bruscamente la rotta o la velocità.

² Le navi che escono da un porto hanno la precedenza su quelle che vi vogliono entrare, eccezion fatta per le navi in servizio regolare o quelle in pericolo.

³ Quando due navi si presentano contemporaneamente all'entrata di un porto, la precedenza tocca a quella che vede l'altra da sinistra; la stessa regola è applicabile fra le navi in uscita. Tuttavia le navi in servizio regolare hanno la precedenza.

⁴ La manovra delle navi che vogliono accostare ad un impianto d'approdo oppure partirne non deve essere ostacolata da altre.

⁵ È vietato accostare agli impianti d'approdo riservati alle navi in servizio regolare; questi impianti sono segnalati dalla tavola A.7 dell'Allegato III, completata dalla targa «Sauf service régulier».

Articolo 69

Urti d'onda

¹ Le navi devono regolare la loro velocità per evitare la formazione di onde o di risucchi che possono provocare danni a navi in stazionamento o in movimento oppure ad impianti. In particolare esse devono tempestivamente rallentare, senza però perdere la velocità necessaria a governare con sicurezza:

- a. davanti agli accessi ai porti;
- b. in vicinanza di navi ormeggiate a riva o di impianti d'approdo, oppure di navi che stanno caricando o scaricando;
- c. vicino alle navi stazionanti nei luoghi autorizzati;
- d. nelle vicinanze dei campi di vegetazione acquatica.

² Vicino alle navi che usano la segnaletica prevista all'articolo 41, le altre navi devono ridurre la loro velocità, come è prescritto al paragrafo 1. Devono, inoltre, scostarsi il più possibile dalle stesse.

Articolo 70

Interruzione e limitazione della navigazione

¹ Qualora le autorità competenti comunichino mediante il segnale generale di divieto A.1 (Allegato III) che la navigazione è interrotta, ogni nave deve fermarsi prima del segnale di divieto.

² È vietato a ogni nave e materiale galleggiante, eccezion fatta per le navi non motorizzate, di navigare nei settori del lago che sono segnalati conformemente alle disposizioni dell'articolo 52.

³ È vietato navigare e fare il bagno nei canali riservati allo sci nautico o all'uso di apparecchi analoghi e che partono dalla riva, segnalati da tavole C.1 e da boe gialle (secondo D. esempio *a* dell'Allegato III) durante la pratica di questi sport.

⁴ Con riserva delle disposizioni dell'articolo 76 è vietato a ogni nave motorizzata di navigare ad una velocità superiore ai 10 km/h a meno di 300 m dalla riva. Tuttavia le autorità competenti possono fare delle eccezioni locali a questi limiti.

⁵ Nei porti la velocità delle navi motorizzate è limitata a 10 km/h, salvo prescrizione diversa segnalata mediante una tavola B.2 (Allegato III) posta all'entrata del porto.

Articolo 71

Definizione del tempo di foschia

È considerata come navigazione in tempo di foschia, sia di giorno che di notte, ogni navigazione effettuata con foschia, nebbia, nevischio, neve, piogge tempestose, nonché in qualsiasi altra condizione che limiti la visibilità allo stesso modo.

Articolo 72

Navigazione in tempo di foschia

¹ Le navi in rotta in tempo di foschia devono navigare ad una velocità ridotta in funzione della visibilità diminuita. Una vedetta è obbligatoria quando la distanza fra la prua e la timoneria è superiore a 15 m.

² Queste navi devono portare i fuochi prescritti al capitolo 3.

³ Le navi devono fermarsi non appena il viaggio non può più continuare senza pericolo, tenendo conto del rischio di una diminuzione della visibilità, della presenza e dei movimenti di altre navi e delle circostanze locali.

Fermandosi, le navi devono, per quanto possibile, disimpegnare le rotte abituali delle navi in servizio regolare.

⁴ Le navi che, di notte o in tempo di foschia, non possono applicare le prescrizioni dei paragrafi 1 e 2, non devono navigare.

Se queste condizioni metereologiche si manifestano durante il viaggio, queste navi devono raggiungere tempestivamente il porto più vicino o avvicinarsi alla riva per quanto permesso dalle circostanze.

Articolo 73

Segnali acustici durante la rotta

(Allegato II, I.C)

Ogni nave che fa rotta in tempo di foschia, eccezion fatta per le navi in servizio regolare, deve emettere come segnale di foschia «un suono prolungato» e ogni altra nave in servizio regolare «due suoni prolungati». Questi segnali devono essere ripetuti ad intervalli di al massimo un minuto.

Articolo 74

Navigazione con radar

Il fatto di avere a disposizione informazioni ottenute per mezzo di un radar non dispensa alcuna nave dall'obbligo di rispettare le norme contenute nel presente capitolo.

Articolo 75

Disposizioni speciali per le navi in servizio regolare

¹ Gli incroci fra navi in servizio regolare che non dispongono di un impianto radar devono avvenire secondo un orario prestabilito. Inoltre la nave giunta per prima non deve lasciare l'impianto d'approdo prima che la successiva sia stata chiaramente avvistata.

² I segnali acustici previsti all'articolo 56 possono essere emessi dai porti e dagli impianti d'approdo.

Articolo 76

Uso di sci nautici o di apparecchi analoghi

¹ L'uso di sci nautici o di apparecchi analoghi è permesso solo di giorno, con buona visibilità e ad almeno 300 m dalla riva, nonché all'interno delle superfici a ciò espressamente riservate (segnali C.1 e D. esempio a dell'Allegato III).

Esso è inoltre vietato all'interno delle superfici segnalate giusta le disposizioni previste all'articolo 52.

² Il conduttore della nave-rimorchio deve essere accompagnato da una persona incaricata del servizio di rimorchio e della sorveglianza dello sciatore e idonea a quest'uopo.

³ La nave-rimorchio e lo sciatore nautico devono essere ad una distanza di almeno 100 m da ogni altra nave e dai bagnanti, eccezion fatta per la navigazione su un canale loro riservato. La corda di traino non deve essere trainata a vuoto.

⁴ È vietato rimorchiare contemporaneamente più di due sciatori nautici.

⁵ Le autorità competenti possono prescrivere limitazioni e divieti completivi temporanei e locali.

⁶ Nel caso di manifestazioni nautiche e allorché siano garantite le misure di sicurezza, le autorità competenti possono concedere deroghe alle disposizioni dei paragrafi 1 a 4.

Articolo 77

Comportamento dei pescatori e nei confronti degli stessi

¹ È vietata la pesca dagli impianti d'approdo destinati ai servizi della navigazione pubblica ed in prossimità immediata degli stessi.

La posa di reti o di nasse, nonché la traina sono vietate sulla rotta abituale delle navi in servizio regolare.

² È vietata la traina con più navi naviganti su una stessa linea.

³ È vietato ad ogni nave di incrociare a poppa le navi che stanno effettuando la traina e che portano la segnaletica prescritta all'articolo 45 paragrafo 1.

Articolo 78

Comportamento dei sommozzatori e nei confronti degli stessi

¹ È vietato praticare i tuffi subacquei sportivi:

- a. sulla rotta normale delle navi in servizio regolare;
- b. davanti all'entrata dei porti;
- c. vicino ai luoghi di stazionamento abituali;
- d. negli altri posti in cui la navigazione potrebbe essere ostacolata;
- e. nelle zone riservate allo sci nautico.

² Ogni nave deve stare ad almeno 50 m da una nave che porti la segnaletica prescritta all'articolo 44.

Capitolo 7

Norme di stazionamento

Articolo 79

Luogo di stazionamento

Salve restando le altre prescrizioni del presente Regolamento e le altre disposizioni applicabili, le navi devono scegliere il proprio luogo di stazionamento in modo da non ostacolare la navigazione, in particolare quando

si fermano fuori dai porti, dagli impianti d'approdo e dalle altre installazioni autorizzate per la navigazione.

Articolo 80

Sicurezza d'ancoraggio e d'ormeggio

Le navi in stazionamento, nonché gli impianti galleggianti, devono essere ancorati o ormeggiati con sufficiente solidità, tenendo conto degli urti d'onda e dell'effetto del risucchio, prodotti dalle altre navi, ed in modo che possano secondare i dislivelli dell'acqua.

Articolo 81

Stazionamento vietato

Lo stazionamento è vietato:

- a. alle imboccature delle idrovie ed all'entrata dei porti;
- b. sulla rotta delle navi in servizio regolare;
- c. nei settori stabiliti dall'autorità competente e contraddistinti dal segnale A.5 (Allegato III).

Articolo 82

Ancoraggio vietato

È vietato gettare l'ancora nei settori contraddistinti dal segnale di divieto A.6 (Allegato III).

Articolo 83

Guardia

Una guardia deve trovarsi in vicinanza dei relitti, delle navi affondate o incagliate che ostacolano la navigazione e ciò fintanto che gli ostacoli non sono segnalati.

Capitolo 8

Navi per il trasporto dei passeggeri

Articolo 84

Imbarco e sbarco

¹ L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sono permessi solo alle installazioni autorizzate a quest'uopo dall'autorità competente e dopo che il conduttore abbia appurato che la nave è ormeggiata in modo corretto e che la sicurezza dei passeggeri è garantita.

² Agli impianti d'approdo ed in vicinanza degli stessi i passeggeri e qualsiasi altra persona devono comportarsi in modo da non compromettere la sicurezza della navigazione.

³ I passeggeri devono utilizzare solo le entrate, le uscite, le passerelle e gli impianti d'approdo destinati all'imbarco ed allo sbarco. Nessun passeggero può salire a bordo o scenderne senza l'autorizzazione formale del conduttore o del suo mandatario.

⁴ I passeggeri che si stanno imbarcando possono accedere agli impianti d'approdo solo dopo che i passeggeri che sbarcano l'hanno lasciato. Questa norma, tuttavia, non si applica agli impianti d'approdo provvisti di entrate e di uscite indipendenti.

Articolo 85

Ordine a bordo

¹ Il conduttore è responsabile della distribuzione razionale dei passeggeri e delle merci a bordo, tenendo conto della sicurezza della nave e della comodità dei passeggeri.

² I passeggeri possono accedere alla timoneria, alla sala-macchine, nonché ad ogni altro scompartimento e ponte riservati al servizio di bordo, solo previa autorizzazione del conduttore.

³ Gli scompartimenti ed i ponti accessibili ai passeggeri devono essere illuminati se la sicurezza degli stessi lo richiede.

⁴ È vietato trasportare contemporaneamente passeggeri e merci pericolose.

⁵ È vietato riempire le cisterne del carburante quando i passeggeri si trovano a bordo.

Articolo 86

Divieto di rimorchio e di navigazione in coppia

Le navi che trasportano passeggeri non devono rimorchiare o farsi rimorchiare, né navigare in coppia, eccettuati i casi d'urgenza.

Capitolo 9

Disposizioni complete

Articolo 87

Marche d'immersione

¹ Le navi adibite al trasporto dei passeggeri devono essere provviste di marche d'immersione sui due lati a metà della nave.

² I mercantili devono essere provvisti di marche d'immersione sui due lati a prua, a poppa e a metà della nave. Tuttavia non sono richieste le marche d'immersione a metà della nave per quelle navi che hanno una lunghezza inferiore a 40 m, fuori tutto.

³ Le marche d'immersione devono essere costituite da un rettangolo con un grande lato orizzontale ed il cui bordo inferiore coincide con il piano d'immersione massima autorizzata. Queste marche devono avere una lunghezza minima di 30 cm ed un'altezza minima di 4 cm.

Articolo 88

Carico

Sulle navi adibite al trasporto dei passeggeri il numero massimo delle persone ammissibili deve essere indicato in un luogo ben visibile.

Articolo 89

Livello di pressione acustica delle navi motorizzate

Il livello di pressione acustica delle navi motorizzate in rotta, misurato ad una distanza laterale di 25 m ed a 1,50 m al di sopra dell'acqua, non deve superare 75 dB (A).

Articolo 90

Protezione delle acque

¹ Le installazioni di riempimento di prodotti petroliferi devono essere disposte in modo che sia impossibile una fuoriuscita in acqua di tali prodotti.

² Le installazioni di scarico della sentina devono essere disposte in modo che sia impossibile fare defluire le acque di scolo contenenti olio.

³ Salve restando le regolamentazioni speciali nazionali per la protezione delle acque, le navi adibite al trasporto dei passeggeri e le altre navi con locali per il soggiorno o impianti sanitari devono essere provviste di recipienti atti a raccogliere le feci, le acque luride e qualsiasi altro rifiuto. Questi recipienti devono essere concepiti in modo da permettere l'eliminazione del loro contenuto a terra.

Articolo 91

Segnali di pericolo

Le navi devono essere provviste del materiale necessario per l'emissione dei segnali previsti all'articolo 43.

Articolo 92

Noleggio di navi

¹ Il noleggio, anche se a titolo accessorio, è subordinato ad un'autorizzazione rilasciata dall'autorità competente.

² È vietato noleggiare navi:

- a. in caso di cattivo tempo;
- b. alle persone in stato d'ebbrezza;
- c. alle persone che sembrano sprovviste delle qualità o dell'esperienza necessarie a manovrare con sicurezza.

³ I noleggiatori di navi devono indicare ai loro clienti i luoghi nei quali la navigazione è pericolosa nella regione in cui le navi da noleggio sono messe a disposizione del pubblico e in quella in cui i clienti manifestano l'intenzione di recarsi. L'attenzione dei clienti deve essere attirata sulla precedenza che deve essere accordata alle navi in servizio regolare che portano la segnaletica prevista agli articoli 32 e 37.

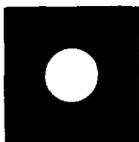
Segnaletica ottica delle navi, degli apparecchi galleggianti e degli impianti galleggianti

I. In generale

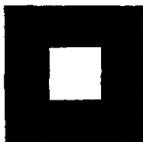
¹ Gli schizzi seguenti hanno solo carattere indicativo; occorre pertanto riferirsi al testo del Regolamento che fa esclusivamente fede.

² Nell'allegato presente sono usati i simboli seguenti:

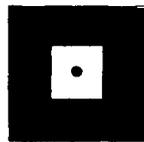
a. Fuochi:



fuoco fisso visibile
da ogni lato



fuoco fisso visibile
su un arco orizzontale limitato



fuoco fisso visibile
su un arco orizzontale limitato
non visibile per
l'osservatore



fuoco fisso bicolore
visibile su due archi
d'orizzonte limitati



fuoco fisso tricolore
visibile su tre archi
d'orizzonte limitati



fuoco splendente

b. Bandiere o tavole e palloni:



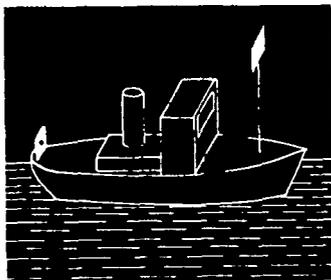
bandiera o tavola



pallone

II. Segnaletica notturna

II.A. Segnaletica notturna di rotta



1

II.A. 1 Articolo 27

Navi e apparecchi galleggianti motorizzati isolati

fuoco di prua o fuoco d'albero:

fuoco splendente bianco

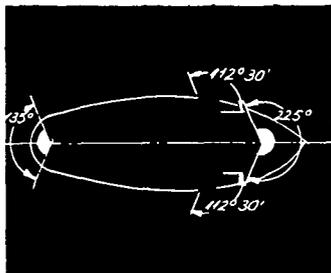
fuochi laterali:

fuoco chiaro verde

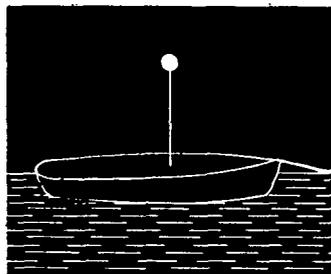
fuoco chiaro rosso

fuoco di poppa:

fuoco ordinario bianco



2



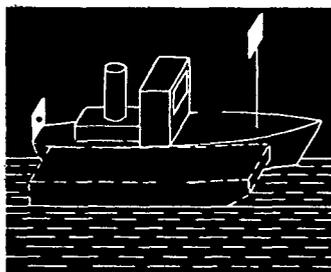
3

II.A. 2 Articolo 28

Navi e apparecchi galleggianti rimorchiati

fuoco d'albero:

fuoco ordinario bianco

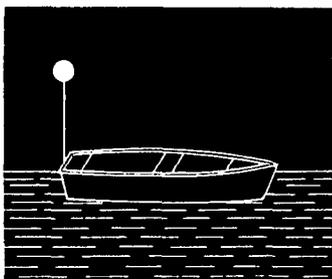


4

II.A. 3 Articolo 29

Formazione in coppia

fuoco laterale che si trova all'interno della formazione, sostituito da un fuoco simile portato dalla nave che si trova all'esterno della formazione

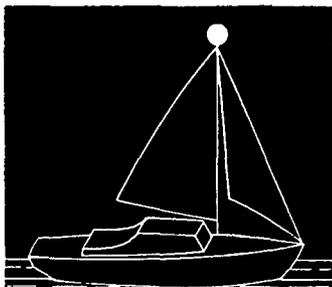


5

II.A. 4 Articolo 30

Navi non motorizzate isolate e velieri

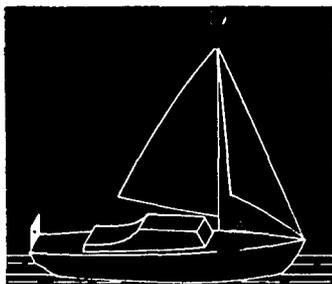
Navi non motorizzate isolate:
fuoco ordinario bianco



6

Velieri:

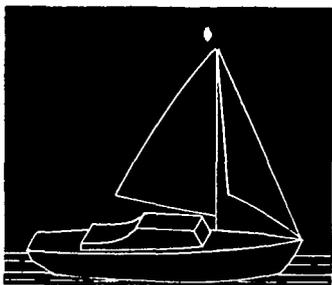
sia un fuoco ordinario bianco



7

sia per i velieri di una lunghezza uguale o superiore a 7 m, fuori tutto:

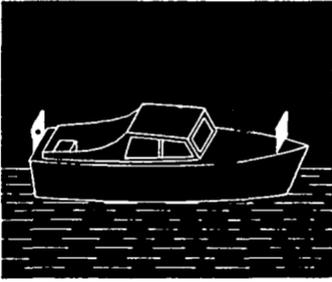
- a. fuochi laterali:
fuoco chiaro verde
fuoco chiaro rosso
fuoco di poppa:
fuoco ordinario bianco
- b. i fuochi previsti al capoverso a, e inoltre:
fuochi d'albero:
fuoco chiaro rosso
fuoco chiaro verde



8

sia per i velieri d'una lunghezza compresa fra 7 e 12 m, fuori tutto:

fuoco d'albero:
fuoco tricolore verde/rosso/bianco



9

II.A. 5 Articolo 31

Navi motorizzate di lunghezza inferiore ai 15 m

a. di una potenza di 10 CV (SAE) e
oltre:

fuoco di prua o fuoco d'albero:

fuoco chiaro bianco

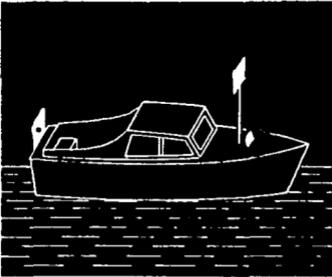
fuochi laterali:

fuoco ordinario verde

fuoco ordinario rosso

fuoco di poppa:

fuoco ordinario bianco



10

o con l'autorizzazione dell'autorità
competente:

fuoco di prua o fuoco d'albero:

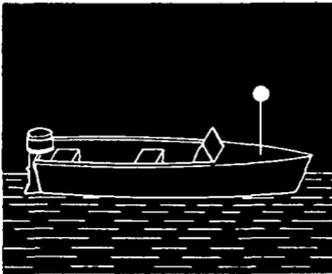
fuoco chiaro bianco

fuochi laterali:

fuoco bicolore verde/rosso

fuoco di poppa:

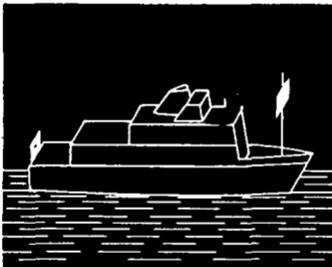
fuoco ordinario bianco



11

b. di una potenza di meno di 10 CV
(SAE):

fuoco ordinario bianco



12

II.A. 6 Articolo 32

Navi in servizio regolare

fuochi di prua o fuochi d'albero:

fuoco chiaro verde

fuoco splendente bianco

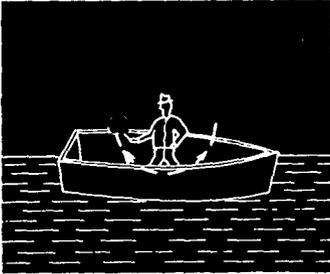
fuochi laterali:

fuoco chiaro verde

fuoco chiaro rosso

fuoco di poppa:

fuoco ordinario bianco

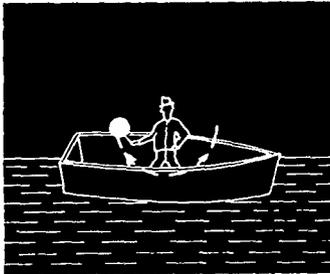


13

II.A. 7 Articolo 33

Navi senza manovrabilità

Segnaletica completiva:
fuoco rosso agitato
e/o segnale acustico regolamentare

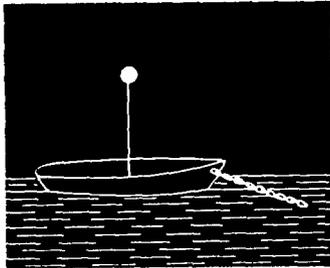


14

Segnaletica completiva per le navi di
una lunghezza inferiore a 15 m, fuori
tutto:

fuoco bianco agitato
e/o segnale acustico regolamentare

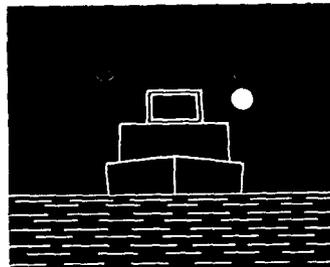
II.B. Segnaletica notturna di stazionamento



15

II.B. 1 Articolo 34

Ogni nave e apparecchio galleggiante
fuoco ordinario bianco

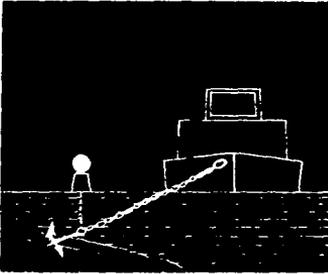


16

II.B. 2 Articolo 35

Navi e apparecchi galleggianti
che effettuano lavori oppure operazioni
di sondaggio o di misurazione

- a. dal o dai lati ove il transito è libero:
fuoco ordinario rosso
fuoco ordinario bianco
- b. dal o dai lati ove il transito non è
libero:
fuoco ordinario rosso



17

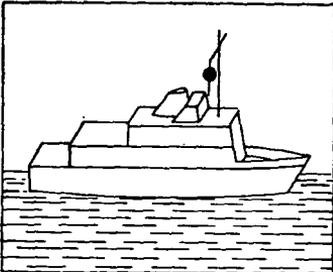
II.B. 3 Articolo 36

Ancore

boe portanti un fuoco ordinario bianco

III. Segnaletica diurna

III.A. Segnaletica diurna di rotta

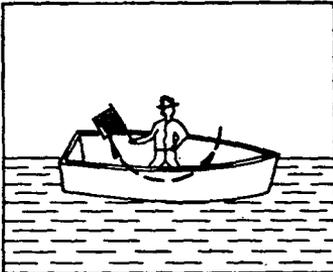


18

III.A. 1 Articolo 37

Navi in servizio regolare

pallone verde



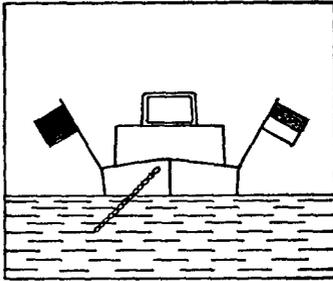
19

III.A. 2 Articolo 38

Navi senza manovrabilità

bandiera rossa agitata

III.B. Segnaletica diurno di stazionamento

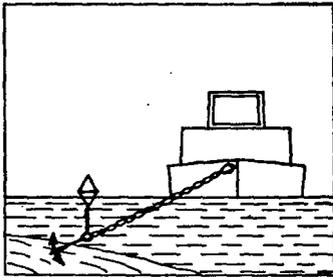


20

III.B. 1 Articolo 39

Navi e apparecchi galleggianti che effettuano lavori oppure operazioni di sondaggio o di misurazione

- a. dal o dai lati ove il transito è libero:
 - sia una bandiera rossa e bianca
 - sia una bandiera rossa e una bandiera bianca
- b. dal o dai lati ove il transito non è libero:
 - una bandiera rossa



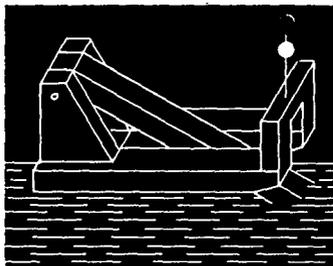
21

III.B. 2 Articolo 40

Ancore

boe gialle

IV. Segnaletica particolare

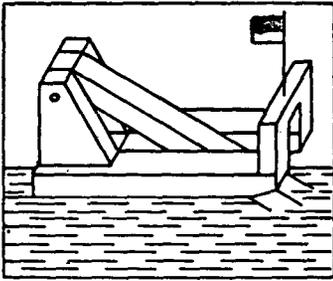


22

IV. 1. Articolo 41

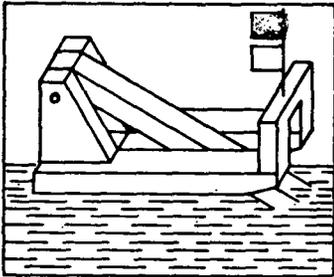
Navi e apparecchi galleggianti, materiale galleggiante e impianti galleggianti da proteggere contro gli urti d'onda

- di notte:
 - fuoco ordinario rosso
 - fuoco ordinario bianco



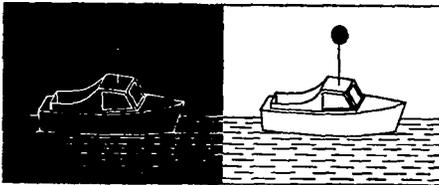
23

— di giorno:
sia bandiera rossa e bianca



24

sia bandiera rossa e bandiera bianca



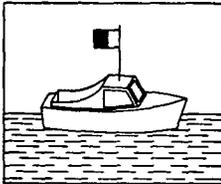
25

IV. 2 Articolo 42

Navi d'intervento delle autorità di sorveglianza

¹ Navi delle autorità di sorveglianza, dei servizi antincendio e di salvataggio:
fuoco splendente azzurro

² Navi delle autorità di sorveglianza che vogliono mettersi in comunicazione con altre navi:
bandiera lettera «K»



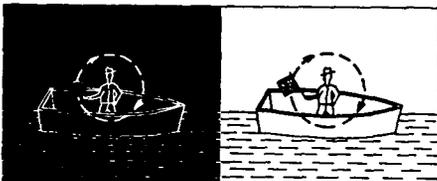
26

IV. 3 Articolo 43

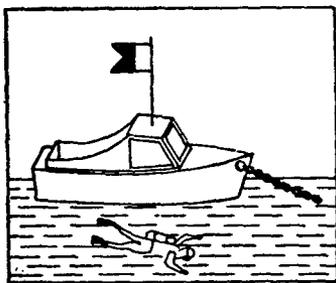
Segnali di pericolo

— di notte:
fuoco rosso agitato circolarmente

— di giorno:
bandiera rossa o altro oggetto agitato circolarmente oppure qualsiasi altro segnale di pericolo previsto all'articolo 43



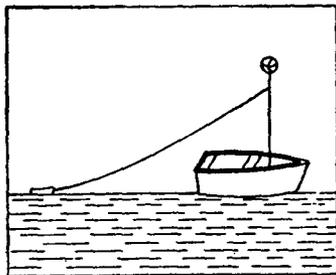
27



28

IV. 4 Articolo 44

Navi usate per i tuffi subacquei
bandiera lettera «A»

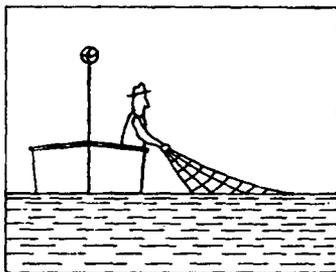


29

IV. 5 Articolo 45

Navi da pesca

¹ Navi che pescano alla traina
pallone bianco



30

² Navi da pesca professionali al lavoro:
pallone giallo

I. Segnali acustici delle navi

A. Segnali generali

	1 suono prolungato	«Attenzione, avanzo in linea retta»	art. 47, lett. a.
	1 suono breve	«Accosto a dritta»	art. 47, lett. b.
	2 suoni brevi	«Accosto a sinistra»	art. 47, lett. c.
	3 suoni brevi	«Batto a ritroso»	art. 47, lett. d.
	4 suoni brevi	«Sono incapace di manovrare»	art. 47, lett. e.
	serie di suoni brevissimi	«Pericolo imminente d'abbordo»	art. 47, lett. f.
	suoni prolungati emessi al minimo	«Segnale di pericolo»	art. 47, lett. g.
	4 volte oppure tocchi di campana		

B. Segnali d'incrocio

	2 suoni brevi	«Voglio incrociare a dritta» «D'accordo l'incrocio avverrà a dritta»	art. 62, par. 4
--	---------------	---	-----------------

C. Segnali in tempo di foschia

	1 suono prolungato	Segnale delle navi durante la rotta eccezione fatta per le navi in servizio regolare	art. 73
	2 suoni prolungati	Segnale delle navi in servizio regolare	art. 73

II. Segnali acustici dei porti e degli impianti d'approdo

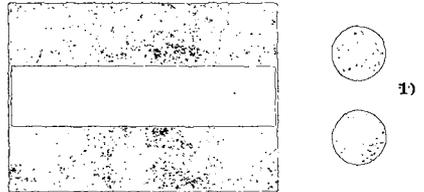
	2 suoni brevi ripetuti 3 volte al minuto		art. 56, lett. a.
	oppure tocchi continui di campana		art. 56, lett. b.

Segnaletica dell'idrovia

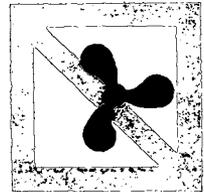
A. Segnali di divieto

A.1 Divieto di passaggio

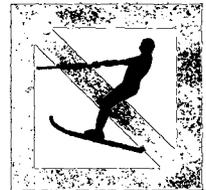
¹⁾ due segnali luminosi



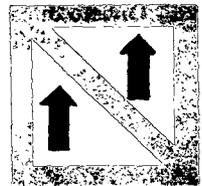
A.2 Divieto di navigazione per le imbarcazioni motorizzate



A.3 Divieto di sci nautico o d'uso di apparecchi analoghi



A.4 Divieto generale di sorpasso



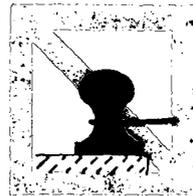
A.5 Divieto di stazionamento



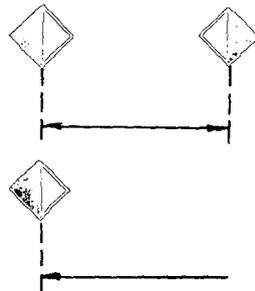
A.6 Divieto d'ancorare



A.7 Divieto d'ormeggiare

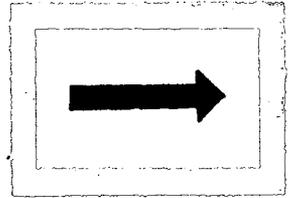


A.8 Divieto di navigare fuori dei limiti indicati



B. Segnali d'obbligo

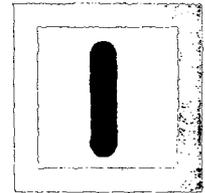
- B.1 Obbligo di prendere la direzione indicata dalla freccia



- B.2 Obbligo di non superare la velocità indicata (in km/h)



- B.3 Obbligo di osservare una prudenza particolare

**C. Segnali d'indicazione**

- C.1 Autorizzazione di sci nautico o d'uso di apparecchi analoghi



C.2 Autorizzazione di stazionamento



C.3 Autorizzazione d'ancorare



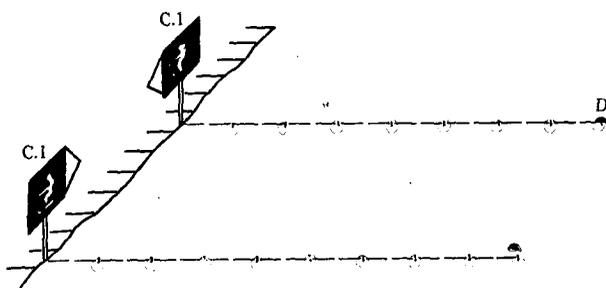
C.4 Autorizzazione d'ormeggiare



D. Boe gialle: segnaletica dei limiti delle superfici

Esempio a.

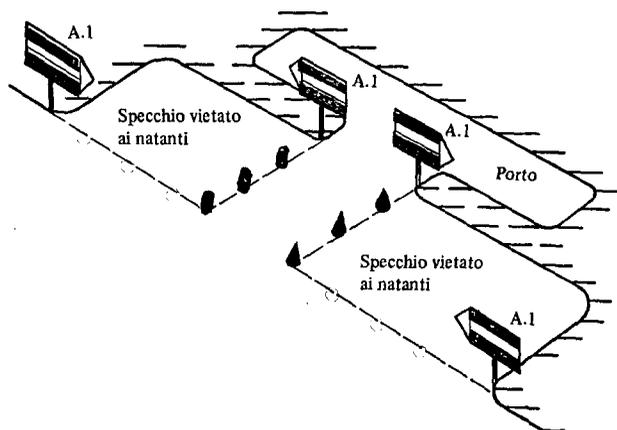
Segnaletica dei canali che partono dalla riva e che sono riservati allo sci nautico e all'uso di apparecchi analoghi



1) Boe in forma di cono doppio o di sfera di un diametro di 0,40 m al minimo e di un diametro doppio per le due boe all'entrata del canale dal lato del lago.

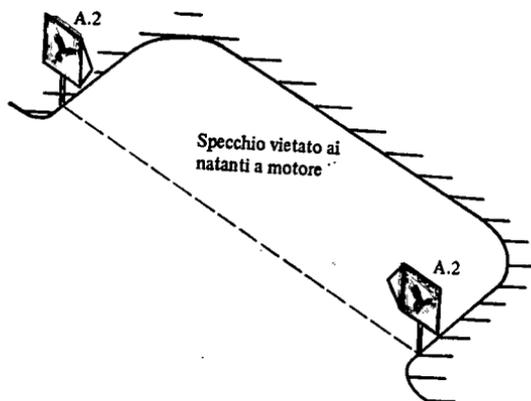
Esempio b.

Segnaletica delle superfici vietate a ogni nave e dei canali d'accesso ai porti



Esempio c.

Segnaletica delle
superfici vietate
alle navi
motorizzate



Messaggio concernente l'Accordo franco-svizzero concernente la navigazione sul Lemano Del 20 aprile 1977

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	77.037
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1977
Date	
Data	
Seite	501-560
Page	
Pagina	
Ref. No	10 112 228

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.