SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 2058

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri

(AGNELLI)

di concerto con il Ministro di grazia e giustizia

(MANCUSO)

e col Ministro del tesoro

(DINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1995

Ratifica ed esecuzione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, con allegato, Regolamento e relativi allegati, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1800)

INDICE

Relazione ..... *Pag.* 3

Relazione tecnica ..... » 5

Disegno di legge ..... » 6

Convenzione ..... » 7

Allegato alla Convenzione (art. 20) ..... » 25

Regolamento (art. 19) ..... » 27

Allegati al Regolamento ..... » 76

ONOREVOLI SENATORI. – La Convenzione con la confederazione elvetica, firmata a Lugano il 2 dicembre 1992, configura una nuova regolamentazione della navigazione sui due laghi che sono a cavallo del confine italo-svizzero: il Lago Maggiore e il Lago di Lugano. Per gli aspetti riguardanti la tutela ambientale esso si iscrive nel quadro della Convenzione europea sui laghi e i corsi d'acqua transfrontalieri, che è stata firmata da ambedue le Parti ad Helsinky il 17 marzo 1992.

La Convenzione, premesso il principio della libertà di navigazione, fa carico ai due Stati di esercitare la necessaria sorveglianza, nell'ambito dei rispettivi confini, nell'osservanza delle norme pattizie stipulate.

In particolare l'articolo 3 prevede l'adozione di misure a protezione dell'ambiente da adottarsi di comune accordo tra le Parti e da ciascuna di esse nell'ambito delle proprie acque territoriali. Alcuni obblighi specifici sono stabiliti da norme del Regolamento annesso alla Convenzione, come meglio si illustrerà.

Quanto alla navigazione sui due laghi, la Convenzione sancisce una serie di criteri e di regole che possono essere così sintetizzate:

a) i natanti (battelli, galleggianti e simili, con esclusione dei mezzi militari) debbono essere conformi, per quanto riguarda la costruzione, le attrezzature, gli equipaggi, l'idoneità tecnica, le condizioni di sicurezza, alle prescrizioni della normativa nazionale vigente sul luogo della loro iscrizione o, in mancanza, del loro stazionamento abituale in cui sono messi in acqua. Tale criterio vale anche per i documenti e contrassegni dei natanti di lunghezza superiore a metri 2,50, che, ove non previsti dalle leggi nazionali, sono disciplinati dal Regolamento annesso alla Convenzione. In ogni caso i documenti e contrassegni rilasciati da uno degli Stati Parte sono validi su ambedue i laghi;

b) detti natanti debbono essere coperti da adeguata assicurazione per responsabilità civile stipulata con compagnie autorizzate ad esercitare nel ramo secondo la legislazione dello Stato di appartenenza;

c) in materia di abilitazione alla guida dei natanti si applica la legislazione dello Stato contraente sul quale conducente o membri dell'equipaggio hanno la loro residenza o, in mancanza, dello Stato sul cui territorio il natante è immatricolato o staziona abitualmente. Un permesso è in ogni caso richiesto per navigare in tutte le acque dei due laghi quando potenza del motore o superficie velica siano superiori a certe soglie, così come per la conduzione di natanti motorizzati è richiesta un'età minima variante a seconda della potenza;

d) l'uso degli impianti d'approdo e di quelli di stazionamento è sottoposto alla legislazione dello Stato Parte in cui essi si trovano;

e) le autorità di ciascuno Stato possono vietare o limitare temporaneamente la navigazione nelle proprie acque territoriali per motivi di sicurezza e di ordine pubblico, dandone notizia mediante avvisi o adeguata segnaletica;

f) solo attaverso accordi tra le competenti autorità dei due Stati possono essere autorizzate manifestazioni nautiche interessanti le acque territoriali di ambedue, così come possono introdursi limitazioni permanenti alla navigazione oppure per determinati tipi di propulsione;

g) gli atti di concessione dei servizi di linea sono rilasciati dalle autorità nazionali, sentite le competenti autorità dell'altro Stato contraente, e non possono contenere condizioni in contrasto con la Convenzione

e il relativo Regolamento, fermo restando che il servizio di linea sul Lago Maggiore è riservato ad una impresa italiana e quello sul Lago di Lugano ad una impresa svizzera. Norme particolari sono dettate per l'equipaggio dei natanti delle imprese concessionarie e per la fissazione e pubblicità degli orari dei servizi;

h) possono essere concesse autorizzazioni per servizi non regolari di linea di trasporto persone da parte di ciascuno Stato contraente limitatamente alla navigazione nelle proprie acque territoriali;

i) gli agenti incaricati della sorveglianza hanno diritto a ogni informazione, al libero accesso ai natanti e al trasporto gratuito sugli stessi;

l) la navigazione dei natanti in servizio di dogana e di polizia è consentita non oltre le acque territoriali, salvo deroghe particolari, alcune delle quali riconosciute ai natanti italiani sul Lago di Lugano,

L'articolo 18 della Convenzione prevede l'istituzione di una commissione consultiva mista incaricata di curare e facilitare l'applicazione della Convenzione, nonchè i rapporti tra le autorità competenti, e di proporre ai due Governi integrazioni e modifiche del Regolamento, mentre l'articolo 20 contiene la clausola arbitrale per la risoluzione di eventuali controversie affidate ad un tribunale arbitrale, la cui composizione, le cui funzioni e regole procedurali sono stabilite in allegato.

La normativa tecnica di dettaglio, che ha una valenza comune ai soggetti dei due Stati, è contenuta nel Regolamento allegato alla Convenzione e disciplina principalmente i seguenti aspetti:

doveri del conduttore e dell'equipaggio dei natanti per evitare danni alle persone, ai beni e alle cose, intralcio alla navigazione e alla pesca, inquinamento delle acque;

portata massima del carico e del numero di persone trasportabili sui natanti e relativi obblighi da osservare;

documenti di bordo;

rispetto dei segnali delle vie navigabili;

divieto di qualsiasi azione che possa comportare pericolo di inquinamento delle acque e obbligo di contenimento delle immissioni nocive (rumori, fumo, gas di scarico, eccetera);

obblighi connessi con il salvataggio di persone e l'assistenza in caso di incidente o di situazioni di pericolo per la sicurezza della navigazione;

caratteristiche dei contrassegni dei natanti e delle marche o targhe di costruzioni e di massima immersione e loro esposizione;

segnali obbligatori, visivi ed acustici, di notte e di giorno (fanali, pannelli, bandiere, palloni) e segnali vietati, differenziati a seconda del momento (in navigazione, in stazionamento, in ormeggio, all'ancora, in caso di visibilità ridotta, in caso di difficoltà) e il tipo di natanti (battelli a motore, battelli in servizio di linea, battelli della polizia, imbarcazioni per la pesca, eccetera);

modi di segnalazione delle vie navigabili, degli accessi ai porti e agli imbarcaderi, delle tempeste in arrivo;

obblighi di comportamento nella navigazione in presenza o vicinanza di altri natanti, in prossimità della riva, in entrata o uscita dai porti;

obblighi e limitazioni per la pratica dello sci nautico;

regole per l'esercizio della pesca e di attività subacquee;

disciplina di autorizzazione delle manifestazioni nautiche;

contenuti obbligatori dei documenti di abilitazione alla guida dei natanti, e delle licenze di navigazione;

condizioni antinquinamento per la costruzione dei natanti e impianti obbligatori richiesti a bordo degli stessi al medesimo fine.

Con il presente disegno di legge si promuove l'autorizzazione alla ratifica della Convenzione e si assicura la copertura finanziaria per il funzionamento della commissione consultiva mista, come da nota tecnica allegata.

RELAZIONE TECNICA

L'applicazione della Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano comporta un onere per l'istituzione della commissione consultiva mista (art. 18) che si riunirà annualmente in Svizzera ed in Italia.

Nell'ipotesi di una riunione a Berna nell'anno 1995, cui parteciperanno tre funzionari italiani, con una permanenza di quattro giorni nell'indicata città, la relativa spesa è così quantificabile:

Spese di missione:

pernottamento (lire 220.000 al giorno x 3 funzionari x 4 giorni)	L.	2.640.000
diaria giornaliera per ciascun funzionario dollari USA 243, al cambio di lire 1.700 = lire 413.000, a cui si aggiungono lire 124.000, pari al 30 per cento quale maggiorazione prevista dall'articolo 3 del regio decreto 3 giugno 1926, n. 941; l'importo complessivo di lire 537.000 viene ridotto di lire 137.000, corrispondente a 1/3 della diaria (lire 400.000 x 3 dirigenti x 4 giorni)	»	4.800.000

Spese di viaggio:

biglietto aereo andata-ritorno Roma-Berna (lire 1.320.000 x 3 funzionari = lire 3.960.000 + 198.000 quale maggiorazione del 5 per cento)	»	4.158.000
Totale onere (art. 18) ...	L.	11.598.000

Pertanto l'onere complessivo a carico del bilancio dello Stato a decorrere dal 1995 ammonta a lire 11.598.000, in cifra tonda 12 milioni di lire.

Si fa presente, infine, che le ipotesi assunte per il calcolo degli oneri recati dal disegno di legge relativamente al numero dei funzionari, delle riunioni, della loro durata, nonchè al numero dei partecipanti, costituiscono elementi inderogabili al fine dell'attuazione dell'indicato provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, con due allegati, fatta sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 21 della Convenzione medesima.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 12 milioni annui a decorrere dall'anno 1995, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento riguardante il Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

C O N V E N Z I O N E

fra l'Italia e la Svizzera
per la disciplina della navigazione
sul lago Maggiore e sul lago di Lugano

Il Governo della Repubblica italiana,

e

il Consiglio federale svizzero,

qui di seguito denominati Stati contraenti,

nell'intento di adeguare la regolamentazione della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano alle nuove esigenze e all'evoluzione del traffico e della tecnica, hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Disposizioni generali

Articolo 1 Principi

1 La navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano è libera subordinatamente all'osservanza delle norme contenute nella presente Convenzione e nel Regolamento annesso.

2 Sulle acque di entrambi i laghi non è obbligatorio esporre bandiere nazionali.

Articolo 2 Vigilanza

Gli Stati contraenti esercitano l'alta sorveglianza in materia di navigazione sulle acque comprese nei propri confini politici, vigilando sul rispetto delle norme della presente Convenzione e del Regolamento ed in particolare su quelle riguardanti la sicurezza della navigazione.

Articolo 3 Protezione dell'ambiente

1 Ferma restando l'osservanza delle convenzioni esistenti o future in materia di protezione dell'ambiente, i Governi degli Stati contraenti possono adottare le misure adeguate per la salvaguardia dell'ambiente nell'ambito delle attività comunque connesse con la navigazione, tenuto conto delle esigenze della navigazione stessa.

2 Eventuali particolari misure in materia formeranno oggetto di decisione da adottarsi di comune accordo fra i Governi degli Stati contraenti, sentita la Commissione mista.

3 Gli Stati contraenti, limitatamente alle acque situate nel proprio ambito territoriale e ai propri natanti, potranno adottare, nel caso in cui le condizioni locali lo esigano, misure che deroghino al Regolamento, nell'interesse della protezione dell'ambiente.
Il provvedimento dovrà essere comunicato tempestivamente alla Commissione mista.

Capitolo II – Disposizioni concernenti i natanti

Articolo 4 Documenti e contrassegni

1 Ai fini della presente Convenzione per natanti si intendono: i battelli, i galleggianti e simili, come meglio definiti nel Regolamento, ad esclusione dei mezzi militari.

2 Le costruzioni, le attrezzature, l'equipaggio e tutto quanto concerne le ispezioni, le visite e le prove per l'accertamento dell'idoneità tecnica, le condizioni di sicurezza e il loro mantenimento nel tempo, dovranno essere conformi alle prescrizioni del Regolamento e della normativa nazionale vigente nel luogo d'iscrizione del natante o, in mancanza, in quello del suo stazionamento abituale.

3 I natanti di lunghezza superiore a metri 2,50 f.t., per navigare su ambedue i laghi, devono essere muniti dei documenti e dei contrassegni previsti dalla normativa vigente nello Stato di appartenenza.
Nel caso in cui detti documenti o contrassegni non siano previsti per i natanti di cui sopra dalla normativa nazionale, gli stessi, quando navigano nelle acque svizzere del lago Maggiore o del lago di Lugano, devono munirsi degli appositi contrassegni stabiliti nel Regolamento con relativo documento di rilascio.
Fanno eccezione i natanti menzionati nel Regolamento.

4 I documenti ed i contrassegni rilasciati da ciascuno degli Stati contraenti sono validi senza restrizioni su ambedue i laghi.

5 Per i natanti che non stazionano abitualmente né in Svizzera né in Italia, lo Stato competente in materia è quello del luogo in cui il natante è messo in acqua.

6 In caso di cambiamento del luogo di stazionamento abituale del natante dal territorio di uno degli Stati contraenti al territorio dell'altro Stato, sono necessari nuovi documenti e contrassegni da rilasciare dalle competenti autorità del rispettivo Stato secondo la legislazione nazionale.

Articolo 5 Assicurazione

1 Nel caso di natanti a motore il rilascio dei documenti e dei contrassegni di cui al punto 3° comma secondo dell'articolo precedente è subordinato alla stipulazione di un'assicurazione per la responsabilità civile che copra i danni che possono derivare dall'impiego del natante e dall'eventuale rimorchio di attrezzature sportive.

2 In ogni altro caso si applica la normativa vigente dello Stato di appartenenza.

3 Gli Stati contraenti si impegnano a riconoscere reciprocamente i certificati rilasciati dalle compagnie d'assicurazione autorizzate ad esercitare questo ramo d'attività secondo la legislazione nazionale di ciascuno Stato.

Capitolo III Disposizioni concernenti i conduttori

Articolo 6

1 In materia di abilitazione, il conduttore e i membri dell'equipaggio, se previsto, sono sottoposti alle disposizioni della legislazione nazionale dello Stato contraente sul cui territorio essi hanno la propria residenza. In mancanza di tale residenza, la competenza spetta allo Stato contraente sul cui territorio il natante è immatricolato o staziona abitualmente.

2 Per poter navigare in acque diverse da quelle del Paese di appartenenza il permesso di condurre un natante è comunque necessario se:

a. la potenza di propulsione è superiore a 8 kW;

b. la superficie velica supera i 15 m^2.

3 Il conduttore di un natante motorizzato deve aver compiuto il 14° anno di età per i motori fino a 6 kW di potenza e i 18 anni per potenze superiori, salvo che non sia prescritta un'età minima maggiore di questa nei casi previsti dal Regolamento.

4 I permessi di condurre sono validi senza restrizioni su entrambi i laghi, salvo che si tratti di permessi rilasciati al personale di natanti adibiti al trasporto professionale e pubblico di persone; in questo caso gli stessi sono validi soltanto sul lago per il quale sono stati rilasciati.

5 Il rilascio, l'aggiornamento o il ritiro del permesso sono disciplinati nel Regolamento.

6 L'aggiornamento, la modifica o il ritiro del permesso sono di competenza dello Stato contraente che ha rilasciato il documento.

7 Qualora il conduttore cambi la residenza trasferendosi sul territorio dell'altro Stato, egli deve provvedere, entro un anno dal trasferimento, a sostituire il permesso di condurre senza che sia necessaria l'effettuazione di un esame.

Capitolo IV Disposizioni concernenti la circolazione

Articolo 7

1 La circolazione dei natanti è sottoposta alle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento.
Gli Stati contraenti possono stabilire regole particolari per la navigazione dei natanti destinati a un servizio dello Stato.

2 Le manifestazioni nautiche che si svolgono sui laghi Maggiore e di Lugano e che interessano le acque territoriali dei due Stati contraenti possono aver luogo solo subordinatamente ad accordi tra le autorità competenti di ambedue gli Stati, sentite le imprese di navigazione concessionarie.

3 L'uso degli impianti di approdo e di quelli di stazionamento sottostanno alla legislazione dello Stato contraente in cui essi si trovano.

4 Le autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti possono temporaneamente limitare o vietare la navigazione nelle proprie acque territoriali per motivi di sicurezza o di ordine pubblico. I divieti e le limitazioni vengono portati a conoscenza degli interessati mediante avvisi o adeguata segnaletica.

5 Le limitazioni permanenti alla navigazione o all'ammissione di determinati natanti oppure di determinati tipi di propulsione possono essere decise soltanto di comune accordo tra i Governi degli Stati contraenti.

6 La segnaletica diurna e notturna è disciplinata da ciascuno Stato contraente in conformità alle norme del Regolamento.

7 I Governi degli Stati contraenti devono comunicarsi reciprocamente per conoscenza i regolamenti interni, le prescrizioni e le eventuali modifiche emanati in materia di polizia dei porti e delle rade situate sul rispettivo territorio.

Capitolo V — Disposizioni particolari per la navigazione del servizio regolare di linea

Articolo 8 — Servizio regolare di linea

E' considerato servizio regolare di linea quello esercitato dalle imprese di navigazione alle quali gli Stati contraenti hanno rilasciato una concessione. Le disposizioni contenute negli atti di concessione non possono essere in contrasto né con la presente Convenzione, né col Regolamento.

Articolo 9 Diritto di trasporto

1 Il diritto di trasporto in esclusiva di persone con servizi regolari di linea sul lago Maggiore e sul lago di Lugano viene stabilito come segue:

2 Lago Maggiore

L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino italiano sia in quello svizzero, da un'impresa italiana munita di atto di concessione italiano alla quale la Svizzera si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

3 Lago di Lugano

L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino svizzero sia in quello italiano, da un'impresa svizzera munita di atto di concessione svizzero alla quale l'Italia si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

4 Si considerano servizi pubblici di linea anche quelli effettuati dall'impresa concessionaria con propri natanti fuori dall'orario e dalle rotte abituali.

Articolo 10 Concessione

Nei rispettivi atti di concessione degli Stati contraenti vengono stabilite le disposizioni a cui è sottoposto il servizio regolare di linea. L'atto è rilasciato sentite le competenti autorità dell'altro Stato contraente.

Articolo 11 Personale navigante delle imprese concessionarie

I conduttori ed i componenti l'equipaggio dei natanti dell'impresa di navigazione concessionaria dei servizi pubblici di linea per il lago di Lugano sono sottoposti, in materia di abilitazione, alla legislazione svizzera. Questo in deroga alle disposizioni generali di cui all'articolo 6 punti 1 e 7.
Per l'impresa concessionaria dei servizi pubblici di linea sul lago Maggiore è invece riconosciuta la validità reciproca delle abilitazioni.

Articolo 12 Orari

Le imprese i cui natanti assicurano un servizio regolare di linea tra la Svizzera e l'Italia sottopongono alle autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti i progetti d'orario entro i termini fissati dalle rispettive autorità. Gli orari, approvati dall'autorità nazionale competente e le eventuali modifiche apportate durante il periodo di validità degli stessi, devono essere affissi a bordo dei natanti, in tutti i porti e negli impianti d'approdo regolarmente serviti.

Articolo 13 Trasporto agenti di sorveglianza

Le imprese che esercitano un servizio pubblico di navigazione sono obbligate a trasportare gratuitamente gli agenti delle autorità incaricate di compiti di sorveglianza nell'esercizio delle loro funzioni.

Capitolo VI — Disposizioni particolari concernenti la navigazione sottoposta ad autorizzazione ed il servizio di noleggio di banchina

Articolo 14 — Navigazione sottoposta ad autorizzazione e servizi di noleggio di banchina

1 I servizi non regolari di linea di trasporto persone, denominati *servizi sottoposti ad autorizzazione o permesso oppure di noleggio di banchina*, sono disciplinati dalle autorità competenti nelle proprie acque territoriali secondo la legislazione nazionale.

2 I natanti che effettuano i servizi di cui al punto precedente possono, di regola, svolgere il servizio stesso esclusivamente nell'ambito delle acque territoriali dello Stato che ha rilasciato l'autorizzazione.
Tale autorizzazione può essere rilasciata purchè il trasporto risponda ad un'esigenza effettiva e previo accertamento che le imprese pubbliche di navigazione non subiscano una notevole concorrenza.

3 Un'annotazione supplementare da riportare sull'autorizzazione è necessaria per effettuare corse nelle acque territoriali dell'altro Stato. Tale annotazione viene apposta dall'autorità competente, previo assenso dell'autorità dell'altro Stato.

Articolo 15 — Controlli e trasporto agenti di sorveglianza

I funzionari dell'autorità di sorveglianza debbono essere informati su tutte le questioni riguardanti il servizio; essi hanno il libero accesso ai natanti ed il diritto al trasporto gratuito.

Capitolo VII Disposizioni relative ai controlli doganali

Articolo 16

1 Gli Stati contraenti provvedono affinchè i servizi di dogana e di polizia siano espletati in modo da consentire il normale funzionamento dei servizi regolari di linea nonchè l'esercizio dell'attività di pesca.

2 Le disposizioni della presente Convenzione non pregiudicano quelle previste da accordi internazionali in materia di controlli di dogana e di polizia.

Capitolo VIII — Disposizioni per la circolazione dei natanti al servizio dello Stato

Articolo 17

1 I natanti che espletano servizi di dogana e di polizia non debbono, di norma, oltrepassare la frontiera politica dei rispettivi Stati, salvo nei casi di deroga previsti sia da specifici accordi bilaterali sia dalle ipotesi di cui al successivo punto 2.

2 Sul lago di Lugano i natanti italiani di dogana e di polizia possono, per esigenze di servizio, oltrepassare la propria frontiera politica per trasferirsi dal bacino di Porto Ceresio a quello di Porlezza e viceversa. Sempre per esigenze di servizio i natanti della dogana e di polizia hanno la facoltà di trasferirsi sia dal bacino di Porto Ceresio sia da quello di Porlezza nelle acque italiane prospicienti il comune di Campione d'Italia e viceversa.
Tali trasferimenti possono aver luogo soltanto di giorno e senza soste nelle acque svizzere, previa comunicazione alla Direzione delle dogane svizzere a Lugano da dare al più tardi un giorno prima della loro effettuazione.
Alle medesime condizioni può aver luogo sul lago di Lugano il passaggio degli agenti italiani di dogana e di polizia su natanti privati.

3 I natanti di cui al punto precedente non possono approdare in territorio svizzero, salvo casi di forza maggiore; gli agenti italiani di dogana e di polizia non possono comunque effettuare atti di potestà nelle acque territoriali svizzere.

Capitolo IX Commissione consultiva mista

Articolo 18

1 Con l'entrata in vigore della presente Convenzione è costituita una commissione consultiva mista.

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

3 I compiti della commissione consistono principalmente nel:

a. vigilare affinchè vengano applicati la presente Convenzione e il Regolamento;

b. elaborare e sottoporre ai Governi degli Stati contraenti modifiche e integrazioni del Regolamento;

c. facilitare i rapporti fra le autorità degli Stati contraenti incaricati dell'esecuzione delle prescrizioni previste nella presente Convenzione e nel Regolamento;

d. risolvere le eventuali difficoltà risultanti dall'applicazione della presente Convenzione e del Regolamento, formulando proposte ai Governi degli Stati contraenti;

e. mantenere i rapporti con altri organismi amministrativi e privati che si occupano di questioni inerenti anche alla navigazione.

Capitolo X Esecuzione della Convenzione e del Regolamento

Articolo 19

1 Ciascuna delle Parti contraenti adotta i provvedimenti necessari all'esecuzione delle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento sul proprio territorio.

2 Le autorità competenti degli Stati contraenti possono avere rapporti bilaterali diretti sulle questioni che riguardano l'applicazione della presente Convenzione e del Regolamento.

3 Fermo restando quanto previsto dall'articolo 6 punto 6, in caso di infrazioni alle disposizioni della presente Convenzione e del Regolamento, ciascuno degli Stati contraenti applica le sanzioni e le misure amministrative previste dal proprio ordinamento.

Capitolo XI Clausola d'arbitrato

Articolo 20

Le divergenze fra gli Stati contraenti concernenti l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione che non possono essere composte dalla Commissione consultiva mista sono sottoposte, se gli Stati contraenti non dispongono altrimenti e su richiesta di uno di essi, ad un tribunale arbitrale. La composizione, le funzioni e le regole di procedura del tribunale arbitrale sono stabilite in un allegato alla presente Convenzione.

Capitolo XII Disposizioni finali

Articolo 21 Entrata in vigore

1 La presente Convenzione ed il Regolamento entrano in vigore il primo giorno del terzo mese che segue la reciproca comunicazione formale dell'avvenuto perfezionamento delle procedure costituzionali richieste in ciascuno dei due Stati contraenti.

2 Ogni Stato contraente può denunciare in qualsiasi momento la presente Convenzione che comunque rimarrà in vigore per un anno a decorrere da tale data.

3 La presente Convenzione abroga la Convenzione del 22 ottobre 1923 fra l'Italia e la Svizzera per la navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano.

Fatto sul Lago Maggiore il 2 dicembre 1992 in due esemplari in lingua italiana.

Per il Governo
della Repubblica italiana:

Giancarlo Tesini

Per il
Consiglio federale svizzero:

Adolf Ogi

CONVENZIONE NAVIGAZIONE LAGHI MAGGIORE E DI LUGANO

I N D I C E

Capitolo I	Disposizioni generali
Articolo 1	Principi
Articolo 2	Vigilanza
Articolo 3	Protezione dell'ambiente
Capitolo II	Disposizioni concernenti i natanti
Articolo 4	Documenti e contrassegni
Articolo 5	Assicurazione
Capitolo III	Disposizioni concernenti i conduttori
Articolo 6	
Capitolo IV	Disposizioni concernenti la circolazione
Articolo 7	
Capitolo V	Disposizioni particolari per la navigazione del servizio regolare di linea
Articolo 8	Servizio regolare di linea
Articolo 9	Diritto di trasporto
Articolo 10	Concessione
Articolo 11	Personale navigante delle imprese concessionarie

Articolo 12 Orari

Articolo 13 Trasporto agenti di sorveglianza

Capitolo VI Disposizioni particolari per la navigazione sottoposta a autorizzazione o con servizio di noleggio di banchina

Articolo 14 Navigazione sottoposta a autorizzazione e servizi di noleggio di banchina

Articolo 15 Controlli e trasporto agenti di sorveglianza

Capitolo VII Disposizioni relative ai controlli doganali

Articolo 16

Capitolo VIII Disposizioni per la circolazione dei natanti al servizio dello Stato

Articolo 17

Capitolo IX Commissione consultiva mista

Articolo 18

Capitolo X Esecuzione della Convenzione e del Regolamento

Articolo 19

Capitolo XI Clausola d'arbitrato

Articolo 20

Capitolo XII Disposizioni finali

Articolo 21 Entrata in vigore

Indice

Allegato

Allegato concernente l'arbitrato

1 La procedura d'arbitrato è disciplinata dalle 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 con funzione di presidente. Se allo spirare dei due mesi a partire dalla nomina del secondo arbitro non è ancora stato designato il terzo arbitro, il Presidente della Corte internazionale di giustizia procede alla sua nomina su richiesta della Parte più diligente.

3 Se entro due mesi a partire dalla 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 internazionale di giustizia 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 internazionale di giustizia che procede a questa nomina entro un nuovo termine di due mesi.

4 Se nei casi previsti ai punti precedenti, il Presidente della Corte internazionale di giustizia 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 della due Parti in causa.

5 Le disposizioni precedenti si applicano anche nel caso di sostituzione di uno degli arbitri designati.

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 a maggioranza dei suoi membri; l'assenza o l'astensione di uno dei membri nominati dalle Parti non impedisce al 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 e quelle per il presidente in parti uguali. Il tribunale arbitrale fissa autonomamente la procedura del giudizio.

Regolamento internazionale per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano

Visto l'articolo 1 della Convenzione del 2 dicembre 1992 tra l'Italia e la Svizzera relativa alla navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano vengono emanate le disposizioni seguenti:

Capitolo 1 Disposizioni generali e definizioni

Art. 1

Nel presente regolamento:

a. il termine "natante" indica un battello, un'imbarcazione, un galleggiante mobile o un impianto destinato a spostarsi sull'acqua;

b. il termine "battello a motore" indica un natante a propulsione meccanica;

c. il termine "battello a vela" indica un natante concepito per la navigazione a vela. Un battello a vela che naviga a motore con o senza vela issata, ai sensi delle prescrizioni concernenti le regole di rotta, è considerato come un battello a motore;

d. il termine "battello a remi" indica un natante mosso soltanto mediante i remi. Sono assimilati ai battelli a remi quelli azionati soltanto dalla forza umana, ad esempio i "pedalo";

e. il termine "battello in servizio regolare di linea" indica un natante adibito al servizio di trasporto passeggeri esercitato da un'impresa di navigazione titolare di concessione rilasciata dai due Stati contraenti;

f. il termine "battello per il trasporto di merci" indica un natante destinato esclusivamente al trasporto merci;

g. il termine "battello in stazionamento" indica un natante che si trova direttamente o indirettamente all'ancora o ormeggiato alla riva, o incagliato.

h. il termine "battello in navigazione" indica un natante che non è in stazionamento (all'ancora, ormeggiato a riva), nè incagliato;

i. il termine "imbarcazione da diporto" indica un natante utilizzato per scopi sportivi e ricreativi senza fini di lucro;

k. il termine "tavola a vela" indica un corpo galleggiante avente uno scafo chiuso sul quale è fissato a snodo un albero munito di vela ruotabile su 360° e sprovvisto di timone;

l. il termine "impianto galleggiante" indica un natante attrezzato, quale una draga, un pontone, una gru, adibito ad effettuare lavori in acqua;

m. il termine "impianto fisso galleggiante" indica qualsiasi costruzione galleggiante destinata normalmente a rimanere ferma (stabilimenti balneari, imbarcatoi, rimesse per battelli e simili).

n. il termine "notte" indica il periodo di tempo compreso fra il tramonto e il sorgere del sole;

o. il termine "giorno" indica il periodo di tempo compreso fra il sorgere e il tramonto del sole;

p. il termine "luce intermittente" indica una sorgente luminosa accesa e spenta a intervalli di almeno 40 volte al minuto;

q. il termine "luce lampeggiante" indica una sorgente luminosa accesa e spenta al massimo 20 volte al minuto, con la durata di accensione nettamente inferiore a quella di spegnimento;

r. il termine "suono breve" indica un suono della durata di circa un secondo;
il termine "suono prolungato" indica un suono della durata di circa quattro secondi;
l'intervallo tra due suoni successivi è di circa un secondo;

s. il termine "serie di suoni brevissimi" indica una serie di almeno sei suoni della durata di circa 1/4 di secondo ciascuno separati da pause di circa 1/4 di secondo.

t. Il termine "zona rivierasca interna" indica lo specchio d'acqua che si estende fino a 150 m dalla riva.

u. Il termine "zona rivierasca esterna" indica lo specchio d'acqua che si estende oltre la zona rivierasca interna fino a 300 m dalla riva.

Capitolo 2 Disposizioni relative alla circolazione

Sezione 2.1. Generalità

Art. 2 Conduttore

1 Ogni natante in navigazione deve avere un conduttore responsabile, in possesso dell'idoneità necessaria o dell'abilitazione, ove prescritta. Ogni impianto galleggiante in servizio deve avere a bordo un responsabile.

2 È considerato conduttore la persona che detiene l'effettiva autorità di comando sul natante.

3 Non possono condurre natanti coloro che non siano in grado di farlo in modo sicuro, per malattia, infermità fisica o psichica, abuso di bevande alcooliche o per altre ragioni simili.

Art. 3 Doveri dell'equipaggio e delle altre persone a bordo

1 I membri dell'equipaggio devono eseguire gli ordini loro impartiti dal conduttore nell'ambito delle sue attribuzioni e contribuire all'osservanza del presente regolamento.

2 Ogni persona che si trovi a bordo è tenuta ad osservare gli ordini impartiti dal conduttore nell'interesse della sicurezza della navigazione e dell'ordine a bordo.

Art. 4 Dovere generale di vigilanza

1 Anche in assenza di prescrizioni particolari nel presente regolamento, il conduttore deve prendere tutte le misure di precauzione che sono richieste dal dovere generale di vigilanza e dalle regole della pratica corrente, al fine di evitare:

a. di mettere in pericolo o di molestare le persone,

b. di causare danni ad altri natanti, alle proprietà altrui, alle rive ed alla vegetazione rivierasca, o alle istallazioni di qualsiasi natura che si trovano in acqua o sulle rive,

c. di intralciare la navigazione o la pesca,

d. di inquinare le acque o di alterarne le sue proprietà.

2 Il conduttore deve accertarsi che la navigazione sia possibile senza pericolo e deve adattare la rotta alle condizioni locali.

Art. 5 Comportamento in circostanze particolari

Per evitare un pericolo imminente, il conduttore deve prendere le misure necessarie, anche in deroga al presente regolamento.

Art. 6 Portata dei natanti

1 Il carico o il numero di persone indicati nella licenza di navigazione non devono essere superati. Nel caso in cui esistano marche d'immersione o di bordo libero, il natante non deve essere caricato in modo da immergersi da fermo oltre il limite inferiore delle marche stesse.

2 Il carico deve essere disposto in modo da non mettere in pericolo la sicurezza del natante nè da ostacolare la visuale necessaria per la condotta.

3 Sulle imbarcazioni da diporto, quando lo spazio lo permette, tre ragazzi di età inferiore a 12 anni possono essere contati come due adulti; su quelle con portata massima di due persone possono prendere posto un adulto e due ragazzi di età inferiore a 12 anni.

4 Nel caso in cui il numero di persone o il carico ammissibili non siano stati fissati, il natante dovrà essere caricato in modo da non compromettere la sicurezza.

5 Le autorità competenti per l'assegnazione della portata dei battelli per passeggeri da indicare nelle licenze applicano le regole previste dalla loro rispettiva normativa nazionale.

6 Sui natanti adibiti a trasporto pubblico di persone, sia in servizio regolare di linea sia da noleggio, è affissa in luogo ben visibile una targa indicante la portata massima assegnata dall'autorità competente.

Art. 7 Documenti di bordo

Se per un natante è prescritta una licenza o è necessario un documento analogo, questi documenti devono trovarsi a bordo ed essere esibiti ad ogni richiesta dell'autorità competente.

Art. 8 Protezione dei segnali della via navigabile

È proibito ormeggiarsi ai segnali della via navigabile, danneggiarli e renderli inadatti alla loro destinazione e funzione.
Qualora un natante abbia spostato o danneggiato un segnale o un impianto di segnalazione della via navigabile, il conduttore deve avvertirne senza indugio la polizia.
Lo stesso obbligo incombe ai conduttori che abbiano constatato eventuali guasti o danni ai segnali e agli impianti di segnalazione della via navigabile.

Art. 9 Danni causati alle opere d'arte

Qualora un natante danneggi un'opera d'arte (ponti, moli, ecc.), il conduttore ha l'obbligo di darne immediata comunicazione alla polizia.

Art. 10 Protezione delle acque

1 È vietato compiere azione alcuna che possa provocare o costituire pericolo d'inquinamento delle acque.

2 È considerato inquinamento qualsiasi modificazione delle proprietà fisiche o chimiche dell'acqua che possa risultare di nocumento agli organismi in essa viventi o di pregiudizio ai suoi usi, in atto o possibili. In particolare sono considerati inquinanti i combustibili, i carburanti ed i lubrificanti.

3 Qualora sui natanti si verifichino fatti che possono costituire pericolo d'inquinamento per le acque, il conduttore deve provvedere in modo da evitare o contenere il pericolo o l'inquinamento e comunque avvertirne senza indugio la polizia o l'autorità competente.

4 Il conduttore che constati la presenza in acqua di carburante in quantità apprezzabile, di lubrificante, oppure di altre sostanze suscettibili di provocare inquinamento delle acque è tenuto ad avvertirne la polizia o l'autorità competente.

Art. 11 Protezione contro le immissioni nocive

I rumori, il fumo, i gas di scarico e le esalazioni devono essere contenuti nei limiti compatibili con il normale funzionamento di un natante utilizzato secondo le regole.

Art. 12 Salvataggio ed assistenza

1 In caso d'incidente il conduttore prende tutte le misure necessarie per la protezione o il salvataggio delle persone a bordo.

2 Dopo un incidente di navigazione, ogni persona coinvolta deve tenersi a disposizione affinchè possano essere stabilite la sua identità, le caratteristiche del suo natante e la natura del suo coinvolgimento nell'incidente. È considerata come coinvolta in un incidente di navigazione la persona il cui comportamento possa aver contribuito all'incidente stesso.

3 Il conduttore è tenuto a prestare assistenza immediata alle persone o ai natanti in pericolo, nella misura compatibile con la sicurezza del proprio natante. In caso di bisogno egli chiede l'aiuto di terzi.

4 Se vi sono feriti, morti o dispersi occorre avvertire immediatamente la polizia.

5 Il responsabile di un danno, in assenza del danneggiato, deve avvisare l'interessato al più presto possibile.

Art. 13 Battelli incagliati o affondati

Qualora un natante sia arenato, incagliato o affondato in modo da costituire un pericolo per la sicurezza della navigazione, il conduttore dello stesso è tenuto ad esporre i segnali previsti agli articoli 29 e 31 e a prendere immediatamente le misure necessarie per evitare il pericolo. In caso d'impossibilità dovrà essere avvertita senza indugio la polizia.

Art. 14 Rimozione degli ostacoli dalla via navigabile

Le autorità possono far rimuovere i natanti incagliati o affondati come pure altri oggetti che mettono in pericolo o intralciano la navigazione, a spese del proprietario o del detentore o di chi ha provocato l'ostacolo, sempre che le persone interessate non vi provvedano loro stesse entro un adeguato termine a loro accordato. L'autorità può rinunciare a fissare un termine quando esiste un pericolo immediato.

Art. 15 Ordini particolari delle autorità

1 I conduttori dei natanti, nonchè i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono conformarsi agli ordini particolari dell'autorità competente per garantire la sicurezza del traffico e evitare difficoltà alla navigazione.

2 I conduttori dei natanti, nonché i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono parimenti uniformarsi alle prescrizioni di carattere temporaneo rilasciate in casi speciali, quali le manifestazioni nautiche, i lavori sull'acqua o sulle rive, oppure in caso di alto o basso livello delle acque.

Art. 16 Controllo

Durante le operazioni di controllo i conduttori di natanti, nonchè i sorveglianti di impianti fissi galleggianti devono prestare la collaborazione necessaria alle autorità di vigilanza competenti.

Sezione 2.2. Contrassegni dei natanti e marche d'immissione

Art. 17 Contrassegni dei natanti

1 Ogni natante deve essere munito dei contrassegni attribuiti dall'autorità competente, salvo i casi previsti dall'art. 4 della Convenzione e le deroghe di cui al punto 5 del presente articolo.

2 I contrassegni devono essere apposti su ogni lato del natante, in posizione ben visibile, a caratteri latini e cifre arabe, leggibili ed indelebili.

3 I caratteri ed i numeri devono avere almeno 8 cm di altezza per i natanti di lunghezza fino a 15 m, almeno 20 cm per gli altri natanti. La larghezza e lo spessore dei loro tratti saranno proporzionati all'altezza. I caratteri ed i numeri dovranno essere chiari su fondo scuro o scuri su fondo chiaro.

4 L'autorità competente può disporre l'uso di targhe ufficiali.

5 Sono esenti dall'obbligo dei contrassegni:

a. i natanti delle imprese di navigazione concessionarie dei servizi regolari di linea;

b. i natanti la cui lunghezza è inferiore a 2,5 m;

c. le canoe, i caiacchi, i sandolini ed altri natanti simili non provvisti di motore, nonchè le tavole a vela;

d. i natanti da competizione a remi.

I natanti di cui alla lettera a. devono essere contraddistinti dal nome oppure dalle iniziali dell'impresa seguite da numeri; quelli di cui alle lettere b., c., d. devono portare in posizione ben visibile le indicazioni del proprietario o del detentore.

Art. 18 Marche o targhe di costruzione

1 In luogo ben visibile, facilmente accessibile ed in maniera indelebile devono essere apposti:

a. sullo scafo: - la marca o il nome del costruttore ed il tipo,

b. sul motore: - la marca o il nome del costruttore ed il tipo,
- il numero di costruzione.

2 Queste indicazioni possono essere stampate su una targhetta, la quale dev'essere fissata mediante saldatura oppure con chiodi ribaditi o in altro modo analogo.

Art. 19 Marche di massima immersione

1 I battelli per passeggeri e gli impianti galleggianti devono portare, su ogni lato, marche di massima immersione, poste sulle fiancate a circa metà lunghezza dello scafo. I battelli per il trasporto di merci devono portare, su ogni lato, marche di massima immersione disposte rispettivamente a una distanza dalla prua e dalla poppa pari a circa un sesto della loro lunghezza.

2 Le marche di massima immersione devono avere una lunghezza di 30 cm e un'altezza di 4 cm. Devono essere indelebili, di colore chiaro su fondo scuro o di colore scuro su fondo chiaro, e sistemate in modo che il loro bordo inferiore corrisponda all'immersione massima.

Sezione 2.3. Segnalazione dei battelli

Art. 20 Generalità

I natanti portano di notte i fanali e di giorno i pannelli, le bandiere ed i palloni prescritti. I segnali sono riprodotti nell'allegato 1.

Art. 21 Fanali

1 I fanali prescritti saranno collocati in modo da essere ben visibili. Salvo disposizioni contrarie, essi devono essere visibili su tutto l'arco dell'orizzonte ed emettere una luce uniforme e continua.

2 Di notte in piena oscurità e con atmosfera chiara la portata sarà di almeno:

Genere di fanale	Bianco o giallo	Rosso o verde
a luce forte	6 km	
a luce media	4 km	3 km
a luce ridotta	2 km	1,5 km

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

Art. 22 Pannelli, bandiere e palloni

1 I pannelli, le bandiere ed i palloni prescritti vanno disposti in modo da essere ben visibili. I loro colori devono essere facilmente riconoscibili. I pannelli e le bandiere avranno il lato minore non inferiore a 60 cm. I palloni devono avere un diametro di almeno 60 cm per i battelli in servizio regolare di linea la cui lunghezza sia superiore a 15 m e 30 cm per gli altri natanti.

2 I palloni possono essere sostituiti da dispositivi equivalenti che impediscano qualsiasi confusione.

Art. 23 Segnali visivi non ammessi

1 E'vietato portare segnali visivi diversi da quelli che sono prescritti o di utilizzarli in condizioni diverse da quelle prescritte o ammesse.

2 In deroga a quanto precede possono essere impiegate altre luci e segnalazioni per la comunicazione tra i battelli in servizio regolare di linea oppure tra gli stessi e la riva, a condizione che ciò non abbia a creare confusione con le luci e le segnalazioni menzionate nel presente regolamento.

3 E'vietato fare uso di bandiere che possano ostacolare la visibilità o rendere difficile l'identificazione dei segnali previsti dal presente regolamento.

Art. 24 Fanali di rispetto

1 Quando i fanali di segnalazione prescritti nel presente regolamento non funzionano, essi devono essere sostituiti immediatamente con fanali di rispetto che abbiano caratteristiche il più possibilmente simili a quelle dei fanali prescritti.

2 Qualora i fanali di rispetto non possano essere messi in servizio tempestivamente e se la sicurezza lo esige, un fanale a luce ridotta di colore bianco visibile sull'intero orizzonte sarà sistemato in loro vece.

Art. 25 Lampade e riflettori.

E' vietato fare uso di lampade e di riflettori:

a. che possano essere confusi con i fanali prescritti,

b. che provochino abbagliamento e mettano in pericolo oppure ostacolino la navigazione.

Art. 26 Segnali dei battelli a motore durante la navigazione notturna

1 I battelli a motore devono portare:

a. un fanale di via a luce forte di color bianco, visibile solo sopra un arco di orizzonte di 225°, fissato in modo da proiettare la sua luce per 112° 30' da ciascun lato del battello (cioè dalla prora fino a 22° 30' a poppavia del traverso di ciascun lato) e sistemato sul piano longitudinale, nella metà avanti del battello ad un'altezza di almeno 3 m sulla linea di galleggiamento di massima immersione.

b. due fanali laterali di via a luce media, di cui quello a destra di colore verde e quello a sinistra di colore rosso. Ciascuno di essi deve essere visibile solo su di un arco di orizzonte di 112° 30', cioè dalla prora fino a 22° 30' a poppavia del traverso. Tali fanali devono essere sistemati alla stessa altezza e debbono trovarsi sulla stessa perpendicolare al piano longitudinale del battello. Inoltre devono essere sistemati a non meno di 1 m al disotto del fanale di via bianco di cui alla precedente lettera a. I fanali verde e rosso debbono es-

sere schermati, quando è necessario, verso l'interno del battello in modo tale che la luce verde non possa essere scorta da sinistra e la luce rossa non possa essere scorta da destra.

c. un fanale di poppa a luce ridotta di colore bianco, visibile solo su un arco di orizzonte di 135°, sistemato sul piano longitudinale in modo che proietti la sua luce per 67° 30' a destra e per 67° 30' a sinistra. Qualora ciò non sia possibile in relazione alle particolari sistemazioni del ponte, potrà essere collocato fuori dello stesso piano.

2 Sulle imbarcazioni a propulsione meccanica di lunghezza inferiore ai 15 m sono pure autorizzati:

a) fanali a luce media al posto di fanali a luce forte;

b) un fanale a luce bianca visibile da ogni lato è collocato nell'asse dell'imbarcazione, invece del fanale di prua e di quello di poppa;

c) la distanza dal punto d'intersezione della linea dei fanali laterali con l'asse del natante deve essere almeno di 0,5 m;

d) inoltre, se la potenza di propulsione è inferiore a 6 kW le imbarcazioni possono portare un unico fanale a luce ridotta di colore bianco visibile su tutto l'arco d'orizzonte.

Art. 27 Segnali dei battelli senza propulsione meccanica durante la navigazione notturna

1 I battelli a vela e a remi che navigano isolati e tutti i natanti rimorchiati devono mostrare un fanale a luce ridotta di colore bianco.

2 I battelli a vela, al posto del solo fanale a luce ridotta di colore bianco possono portare:

- i fanali laterali ed il fanale di poppa previsti all'articolo 26 punto 1 lett. b e c. Questa segnalazione può inoltre essere completata con due fanali sovrapposti, sistemati sulla sommità dell'albero, il segnale superiore sarà rosso e quello inferiore verde;

- oppure un unico fanale combinato (lanterna tricolore), sistemato sulla sommità dell'albero.

Art. 28 Battelli in servizio regolare di linea

I battelli in servizio regolare di linea devono portare:

a. di notte, oltre ai fanali prescritti all'articolo 26 punto 1, un fanale a luce media di colore verde, disposto per quanto possibile 1 m più alto del fanale di via e visibile su tutto l'orizzonte;

b. di giorno, un pallone verde.

Art. 29 Battelli in stazionamento

1 I battelli in stazionamento, ad eccezione di quelli che sono ormeggiati a riva o in un luogo di stazionamento ufficialmente autorizzato, devono portare un fanale a luce ridotta di colore bianco sistemato in posizione visibile su tutto l'arco dell'orizzonte.

2 Quando la sicurezza della navigazione lo esige, gli impianti galleggianti devono essere illuminati in modo tale che la loro sagoma possa essere riconosciuta.

Art 30 Protezione contro il moto ondoso e il risucchio

I natanti destinati a compiti speciali (misurazioni, ricerche idrologiche e azioni di salvataggio) che intendono essere protetti dal moto ondoso e dal risucchio devono portare, previo assenso delle autorità competenti:

a. di notte, oltre ai fanali prescritti, un fanale a luce ridotta di colore rosso e un fanale a luce ridotta di colore bianco disposto circa 1 m al disotto del primo;

b. di giorno, una bandiera, rossa per la metà superiore e bianca per quella inferiore. Tale bandiera può essere sostituita da due bandiere sovrapposte, quella superiore rossa e quella inferiore bianca.

Art. 31 Segnalazione di natanti ormeggiati all'ancora

1 Nel caso in cui dei natanti siano costretti ad ancorarsi in maniera tale da costituire un pericolo per la navigazione, gli stessi devono portare:

a. di notte, un fanale a luce ridotta di colore bianco disposto almeno 1 m al disopra del fanale bianco prescritto all'art. 29;

b. di giorno, due bandiere bianche sovrapposte.

2 Qualora la sicurezza della navigazione lo richieda, l'ubicazione dell'ancora sarà inoltre segnalata, di notte con una luce bianca, di giorno con una boa gialla.

Art. 32 Battelli della polizia e dei servizi ausiliari

1 I battelli della polizia possono portare un fanale a luce intermittente blu quando svolgono interventi urgenti. Previa autorizzazione dell'autorità competente, i battelli dei pompieri, dei servizi per la lotta contro l'inquinamento e dei servizi di salvataggio possono portare lo stesso fanale a luce intermittente blu durante gli interventi urgenti.

2 Se un battello della polizia, dei servizi di sorveglianza della frontiera o di vigilanza sulla pesca intende entrare in comunicazione con un altro natante, deve esporre la bandiera corrispondente alla lettera "K" del codice internazionale dei segnali (metà lato asta di colore giallo, l'altra metà di colore blu).

Art. 33 Imbarcazioni per la pesca

1 Le imbarcazioni per la pesca professionale devono portare durante la posa ed il ritiro delle reti:

a. di notte un fanale a luce ridotta di colore giallo;

b. di giorno un pallone giallo.

2 Le imbarcazioni che effettuano la pesca sportiva di giorno con attrezzi a traino portano un pallone bianco.

Art. 34 Segnalazione di attività subacquea

1 Le immersioni che si svolgono da riva devono essere segnalate da un pannello secondo la lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu).

2 In caso di immersioni effettuate al largo, il segnale di cui al punto 1 dovrà essere visibile su tutto l'arco dell'orizzonte; di notte e in caso di visibilità ridotta il citato segnale dev'essere illuminato in modo da essere ben visibile.

Sezione 2.4. Segnalazione acustica dei natanti

Art. 35 Generalità

1 Tutti i natanti debbono poter emettere, in caso di necessità, i segnali acustici previsti nel presente regolamento.

2 I segnali acustici prescritti e quelli ammessi, il cui significato è riportato nell'allegato 2, devono essere emessi:

a. dai battelli a motore, eccettuate le imbarcazioni da diporto, mediante sorgenti sonore ad azione meccanica od elettrica;

b. dagli altri natanti mediante un clacson idoneo oppure un apposito corno. Per i battelli a remi ed i battelli a vela fino a 15 m^2 di superficie velica è sufficiente un semplice fischietto.

3 Per garantire l'udibilità dei segnali acustici, le sorgenti sonore debbono essere collocate ad un'altezza sufficiente affinchè il suono possa diffondersi in avanti e per quanto possibile anche indietro.

Art. 36 Uso dei segnali acustici

1 I segnali acustici devono essere emessi sotto forma di suoni di intensità costante.

2 Il segnale emesso mediante rintocchi di campana deve avere una durata di circa quattro secondi. Esso può essere sostituito da colpi battuti su di un oggetto metallico.

3 I natanti della polizia e quelli di altri servizi autorizzati possono fare uso, durante gli interventi urgenti, di una sorgente sonora a due suoni alternati oppure di una sirena.

4 E'vietato emettere segnali acustici diversi da quelli previsti oppure di utilizzarli in condizioni diverse da quelle prescritte o ammesse.

Sezione 2.5. Segnalazione della via navigabile

Art. 37 Generalità

1 Senza pregiudicare le altre disposizioni del presente regolamento, i conduttori devono attenersi alle prescrizioni e tener conto delle raccomandazioni o indicazioni portate a loro conoscenza mediante i segnali della via navigabile o disposti sulle rive, così come riportati nell'allegato 3.

2 L'autorità competente fissa l'ubicazione ed il tipo dei segnali da posare.

Art. 38 Segnalazione di taluni specchi d'acqua

1 Gli specchi d'acqua in cui è vietata qualsiasi navigazione sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica. Questa segnalazione può essere completata mediante il pannello A.1.

2 Gli specchi d'acqua in cui la navigazione è vietata soltanto per determinate categorie di natanti sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica e da pannelli indicanti la natura del divieto (A.2, A.3 oppure A.4).

3 Nelle zone rivierasche, gli specchi d'acqua e i corridoi riservati alla partenza e all'arrivo dello sci nautico sono segnalati mediante boe gialle di forma sferica e, sulla riva, mediante il pannello E.5. Nei corridoi, le boe al largo hanno un diametro doppio di quello delle altre boe, la sommità della boa sinistra, vista dal largo, dev'essere dipinta di rosso, quella della boa destra, dipinta di verde.

4 I passaggi navigabili per l'accesso ai porti ed alle foci dei fiumi e dei canali possono essere segnalati, visti dal largo, a sinistra mediante boe di colore rosso di forma cilindrica, a destra mediante boe di colore verde di forma conica, oppure mediante segnali fissi. Di notte, la segnalazione può essere costituita da fari a luce lampeggiante rossa a sinistra e verde a destra.

5 I passaggi navigabili possono essere segnalati mediante pannelli A.11 oppure D.2.

Art. 39 Accesso ai porti e agli imbarcatoi

1 Gli accessi ai porti aperti al traffico generale sono segnalati di notte e in caso di visibilità ridotta, sul molo di destra, visto dal largo, mediante un fanale a luce verde, su quello di sinistra mediante un fanale a luce rossa. E' consentito di collocare un fanale supplementare di direzione a luce gialla.

2 Gli scali d'attracco di battelli per passeggeri situati fuori dei porti devono essere segnalati generalmente, di notte e in caso di visibilità ridotta mediante uno o più fanali a luce rossa. Inoltre può essere collocato un fanale di direzione a luce gialla.

3 Previo accordo con l'autorità competente, anche i porti e gli imbarcatoi, diversi da quelli menzionati ai punti 1 e 2, possono essere segnalati nello stesso modo.

4 I fanali menzionati ai punti 1 e 2 possono essere a luce intermittente.

Art. 40 Segnali di riferimento

In presenza di foschia e con visibilità ridotta si possono emettere, mediante istallazioni fisse, i segnali acustici previsti nell'allegato 2, oppure accendere i fanali a luce intermittente di colore giallo.

Art. 41 Segnali d'avviso di tempesta

Nel caso che vengano istituiti sistemi di avviso di tempesta, i relativi segnali dovranno essere i seguenti:

- segnale di prudenza (luce arancione intermittente con circa 40 accensioni al minuto) da emettere, il più presto possibile, in caso di pericolo dovuto all'avvicinarsi più o meno prossimo di venti di tempesta;

- segnale di tempesta (luce arancione intermittente con circa 90 accensioni al minuto) da emettere in caso di pericolo imminente di tempesta.

Sezione 2.6. Regole di rotta e di stazionamento

Art. 42 Regole generali di comportamento

1 Il conduttore deve regolare la velocità del natante in modo da poter adempiere, in ogni momento, ai suoi doveri in relazione alle condizioni della navigazione. Egli deve eseguire ogni manovra tempestivamente ed in maniera da non generare confusioni.

2 I cambiamenti di rotta e di velocità non devono creare pericoli di collisione.

Art. 43 Regole particolari

1 I natanti la cui lunghezza fuori tutto è inferiore a 2,5 m, come pure qualsiasi mezzo da spiaggia, i canotti gonfiabili ed ogni sorta di altri piccoli mezzi da svago e da gioco debbono navigare esclusivamente in prossimità della riva ed all'interno di una fascia di 150 m dalla riva stessa; in nessun caso essi possono essere forniti di motore.

2 Non sono sottoposti a questa disposizione i natanti a remi da competizioni, le canoe, i caiacchi, i sandolini, le tavole a vela e simili purchè sprovvisti di motore.

Art. 44 Comportamento nei confronti dei natanti della polizia e dei servizi ausiliari

Tutti i natanti devono scostarsi dalla rotta di quelli recanti il fanale blu a luce intermittente previsto all'articolo 32, punto 1 o che emettono i segnali acustici menzionati all'articolo 36, punto 3 e, se necessario, ridurre la loro velocità o fermarsi.

Art. 45 Natanti obbligati a scostarsi da altri battelli

In caso d'incrocio o di sorpasso, ad eccezione di quanto disposto all'articolo 44, devono scostarsi:

a. tutti i natanti dai battelli in servizio regolare di linea;

b. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dai battelli per il trasporto di merci;

c. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea e dei battelli per il trasporto di merci, dalle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33;

d. ogni natante, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dei battelli per il trasporto di merci e delle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33, dai battelli a vela;

e. ogni battello a motore, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, dei battelli per il trasporto di merci e delle imbarcazioni per la pesca professionale recanti i segnali previsti all'articolo 33, dai battelli a remi.

Art. 46 Situazioni di rotte opposte e di rotte incrociate

Ferme restando le priorità stabilite all'articolo 45, valgono le seguenti regole:

a. quando due battelli a motore si vanno incontro con rotte direttamente opposte o quasi opposte, in modo da implicare rischio di abbordaggio, ciascuno di essi deve accostare a dritta in modo da passare sulla sinistra dell'altro. Però quando un battello non può stabilire con certezza se una tale situazione si sta verificando, deve ritenerla esistente ed agire di conseguenza;

b. quando due battelli a motore navigano con rotte che s'incrociano in modo da implicare rischio di abbordaggio, il battello che vede l'altro sulla propria dritta, deve lasciare libera la rotta all'altro.

Art. 47 Battello che ne raggiunge un altro ed esegue il sorpasso

[1] Ferme restando le priorità stabilite all'articolo 45, un battello che ne raggiunge un altro deve lasciar libera la rotta al battello raggiunto.

2 Un battello deve essere considerato come un battello che ne raggiunge un altro, quando si avvicina all'altro venendo da una direzione di più di 22° 30' a poppavia del traverso di questo ultimo, che si trova cioè, relativamente al battello che sta raggiungendo, in posizione tale che di notte non potrebbe scorgere nessuno dei fanali laterali di questo ultimo.

3 Quando un battello non può stabilire con certezza se sta raggiungendo un altro, deve ritenere che questa situazione si stia verificando ed agire di conseguenza.

4 Nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento tra i due battelli potrà far considerare il battello che raggiunge l'altro come uno che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti regole ed esonerarlo dall'obbligo di lasciare libera la rotta al battello raggiunto fino a che non l'abbia oltrepassato.

Art. 48 Comportamento dei battelli a vela fra di loro

1 Quando due battelli a vela si avvicinano l'uno all'altro, in modo da rischiare l'abbordaggio, uno di essi deve manovrare per lasciare libera la rotta all'altro, nel modo seguente:

a. quando ciascuno di essi prende il vento da lati diversi, il battello che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altro;

b. quando tutti e due i battelli hanno il vento dallo stesso lato, il battello che è sopravvento deve lasciare libera la rotta al battello che è sottovento;

c. se un battello con il vento sulla sinistra vede un battello sopravento e non può stabilire con sicurezza se l'altro ha il vento sulla sinistra o sulla dritta deve manovrare in modo da lasciare libera la rotta a quest'ultimo.

2 Ai fini della presente regola si considera sopravento il lato opposto a quello in cui è bordato il boma della randa.

Art. 49 Comportamento dei natanti che devono scostarsi da altri natanti

1 I natanti che devono scostarsi da altri natanti devono lasciare a questi ultimi lo spazio necessario in modo da consentire loro di proseguire la rotta e manovrare. Essi devono tenersi ad una distanza di almeno 50 m nei confronti di battelli in servizio regolare di linea recanti i segnali previsti all'articolo 28, e ad una distanza di 200 m almeno se incrociano da poppavia le imbarcazioni per la pesca professionale.

2 Per quanto possibile:

a. le imbarcazioni da diporto devono mantenere le distanze previste al punto 1 anche nei confronti delle imbarcazioni che praticano la pesca con attrezzi a traino e che portano il segnale previsto all'articolo 33 punto 2;

b. i battelli per il trasporto di merci devono tenersi ad una distanza di almeno 200 m quando incrociano da poppa le imbarcazioni per la pesca professionale che portano il segnale previsto all'articolo 33 punto 1.

In caso di pericolo di abbordaggio si applicano comunque gli articoli 45 - 47 senza restrizioni.

Art. 50 Comportamento nei riguardi dei sommozzatori

Ogni natante deve mantenere una distanza di almeno 50 m dai natanti o dai luoghi sulla riva contrassegnati secondo l'articolo 34.

Art. 51 Comportamento per evitare il moto ondoso

Ogni natante deve ridurre la velocità in misura adeguata e mantenere la maggiore distanza possibile dai natanti che, per proteggersi dagli effetti del moto ondoso, portano i segnali prescritti all'articolo 30.

Art. 52 Natanti impossibilitati a manovrare

1 I natanti impossibilitati a manovrare devono agitare una bandiera rossa o un fanale a luce rossa all'approssimarsi di altri natanti. Essi possono inoltre emettere un segnale acustico costituito da "quattro suoni brevi".

2 Gli altri natanti devono scostarsi da quelli impossibilitati a manovrare.

Art. 53 Porti e pontili di approdo

1 I natanti che escono da un porto hanno la precendenza su quelli che vi entrano, salvo che non si tratti di battelli in servizio regolare di linea o di natanti in difficoltà. I battelli in servizio regolare di linea o quelli in difficoltà devono comunque segnalare tempestivamente la loro entrata emettendo il segnale acustico "tre suoni prolungati".

2 I natanti non devono ostacolare l'entrata o l'uscita da un porto. E' vietata la sosta in prossimità dell'imboccatura di un porto.

3 I natanti non devono avvicinarsi ai pontili d'approdo in maniera da ostacolare la manovra dei battelli in servizio regolare di linea in arrivo ed in partenza, né ormeggiarsi a detti pontili.

Art. 54 Navigazione in prossimità della riva

1 I battelli a motore, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea e delle imbarcazioni che effettuano la pesca professionale, possono percorrere la zona rivierasca interna soltanto per approdare, partire, stazionare o per attraversare passaggi stretti. Durante queste manovre essi devono scegliere la via più breve e non superare la velocità di 10 km/h.

2 E' vietato navigare nelle zone protette e nelle zone di vegetazione acquatica, quali i canneti, i giuncheti e le ninfee. I governi degli Stati contraenti possono prescrivere una distanza minima.

Art. 55 Pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari

1 La pratica dello sci nautico o l'impiego di attrezzature analoghe è consentita solo di giorno e con buona visibilità, al più presto a partire dalle ore 8 e al più tardi fino alle ore 21.

2 Nelle zone rivierasche è vietata la pratica dello sci nautico o l'impiego di attrezzature analoghe, salvo che nei corridoi riservati per la partenza e l'arrivo ufficialmente autorizzati e negli specchi d'acqua segnalati come luogo riservato esclusivamente a tale uso.

3 Il conduttore del natante che effettua il traino dev'essere accompagnato da una persona incaricata di servire il cavo di traino e di sorvegliare lo sciatore nautico; tale persona deve essere idonea a svolgere questo compito.

4 Il natante che effettua il traino e lo sciatore nautico devono mantenere una distanza di almeno 50 m dagli altri natanti e dai bagnanti. Il cavo di traino non deve essere elastico e non deve essere trainato a vuoto nell'acqua.

5 E' vietato il traino simultaneo di più di due sciatori nautici.

6 E' parimenti vietato rimorchiare attrezzature per il volo (aquiloni, paracadute ascensionali e dispositivi similari).

7 Speciali deroghe potranno essere concesse dall'autorità competente.

Art. 56 Navigazione in caso di visibilità ridotta

1 In caso di visibilità ridotta (nebbia, nevischio, ecc.) i natanti che non possono emettere i segnali ottici e quelli acustici prescritti e che non dispongono di bussola non devono intraprendere la navigazione. Se tale caso si verifica nel corso della navigazione, questi natanti devono raggiungere un porto o avvicinarsi alla riva nel più breve tempo possibile.

2 I natanti, ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea, devono ridurre la velocità in funzione della diminuita visibilità e fermarsi se le circostanze lo richiedono.

3 Sui battelli nei quali la distanza tra timoneria e prua è superiore a 15 m e quando le condizioni di visibilità lo richiedono deve essere posta una vedetta. Essa deve essere in grado di comunicare con il conduttore.

Art. 57 Segnali acustici durante la navigazione in caso di visibilità ridotta

In caso di tempo con visibiltà ridotta, i battelli in servizio regolare di linea devono emettere "due suoni prolungati"; gli altri natanti "un suono prolungato". Questi segnali devono essere ripetuti almeno una volta al minuto.

Art. 58 Impiego del radar

1 Il radar può essere impiegato come mezzo ausiliario di navigazione quando l'osservatore è in grado di utilizzare l'apparecchio e di interpretarne le informazioni.

2 La vedetta prescritta secondo l'articolo 56, punto 3, non è necessaria in caso di impiego del radar.

3 L'impiego del radar non esenta dall'osservanza di tutte le norme del presente regolamento.

Art. 59 Natanti in difficoltà

Per chiedere aiuto, un natante in difficoltà può utilizzare i seguenti mezzi di segnalazione:

a. agitare circolarmente una bandiera rossa, un fanale o qualsiasi altro oggetto adatto;

b. lanciare dei razzi rossi o mostrare altri segnali luminosi rossi;

c. emettere una serie di suoni prolungati;

d. dare mediante mezzi acustici o ottici il segnale composto dal gruppo ...---... (SOS) del codice morse;

e. emettere una serie di rintocchi di campana;

f. eseguire dei movimenti lenti e ripetuti dall'alto verso il basso delle braccia allargate lateralmente.

Art. 60 Stazionamento

1 Il luogo di stazionamento dei natanti dev'essere scelto in maniera da non ostacolare la navigazione.

2 I natanti in stazionamento devono essere ancorati o ormeggiati in maniera sicura, tenuto anche conto del moto ondoso provocato dai natanti in navigazione. Essi devono poter seguire le variazioni del livello dell'acqua.

3 L'ancoraggio è vietato in prossimità delle reti e degli attrezzi della pesca professionale segnalati come tali.

Sezione 2.7. Disposizioni particolari

Art. 61 Navigazione sotto il Ponte di Melide e allo stretto di Lavena

1 La navigazione alle arcate del ponte diga di Melide e allo stretto di Lavena è regolata da speciale segnaletica, sia diurna che notturna.
L'arcata centrale del ponte di Melide è riservata esclusivamente ai battelli in servizio regolare di linea. Gli altri natanti transiteranno sotto le altre.

Art. 62 Precedenza nello stretto di Lavena

Nello stretto di Lavena i natanti diretti a Ponte Tresa hanno la precedenza su quelli che ne provengono. In ogni caso i battelli in servizio regolare di linea hanno sempre la precedenza sugli altri natanti.

Sezione 2.8.. Disposizioni complementari

2.8.1. Manifestazioni e trasporti sottoposti a permesso

Art. 63 Manifestazioni nautiche

1 Le gare di velocità, le feste nautiche e tutte le altre manifestazioni che possono originare concentrazioni di natanti o intralciare la navigazione sono soggette ad autorizzazione dell'autorità competente.

2 L'autorizzazione viene accordata soltanto se la manifestazione non comporta un notevole pregiudizio per la navigazione, per le acque, per la pesca o per l'ambiente. A tale fine potranno essere prescritti obblighi o condizioni particolari.

3 Contemporaneamente all'autorizzazione della manifestazione nautica l'autorità competente può concedere deroghe alle disposizioni del presente regolamento, a condizione che la sicurezza della navigazione non ne sia compromessa.

Art. 64 Trasporti speciali

I trasporti mediante battelli o convogli che non possono ottemperare alle prescrizioni sulla circolazione, come pure i trasporti di impianti galleggianti e di natanti senza licenza di navigazione, sono sottoposti a permesso da parte dell'autorità competente che stabilirà anche le modalità e le prescrizioni necessarie.

Art. 65 Trasporti di merci e di rifiuti in genere che possono provocare l'inquinamento delle acque

Sono vietati i trasporti che possono provocare inquinamento delle acque nel senso precisato al punto 2 dell'articolo 10, a meno che non siano rispettate le prescrizioni a questo proposito emanate dalla commissione mista.

2.8.2. Regole per la pesca e per le attività subacquee

Art. 66 Pesca professionale

1 Le reti da pesca, le nasse e gli altri attrezzi per la pesca che possono intralciare la navigazione devono essere segnalati

- di giorno mediante corpi galleggianti, di cui una metà è rossa e l'altra metà è bianca;
- di notte mediante fanali a luce bianca.

2 In prossimità delle entrate dei porti e delle strettoie, nonchè sulla rotta abituale dei battelli in servizio regolare di linea ed in prossimità dei relativi pontili d'approdo, la posa di reti, di nasse e di altri attrezzi per la pesca è consentita solo se non intralciano la navigazione.

Art. 67 Immersioni

Le immersioni subacquee sportive e di allenamento sono vietate:

a. sulla rotta dei battelli in servizio regolare di linea;

b. nelle strettoie;

c. alle entrate dei porti e nelle loro vicinanze;

d. nelle vicinanze dei luoghi di stazionamento autorizzati ufficialmente;

e. sotto le arcate del ponte-diga di Melide e nello stretto di Lavena come pure nelle loro immediate vicinanze.

2.8.3. Battelli per passeggeri

Art. 68 Imbarco e sbarco dei passeggeri

1 I battelli per passeggeri in servizio regolare di linea possono attraccare, per lo sbarco o l'imbarco dei passeggeri, soltanto ai pontili all'uopo autorizzati dalle competenti autorità.

2 Il conduttore di un battello per passeggeri può permettere l'imbarco e lo sbarco soltanto dopo aver accertato che il battello sia stato ormeggiato in modo sicuro e che il transito dei viaggiatori sul pontile possa svolgersi senza pericolo.

3 I passeggeri possono utilizzare, per l'imbarco e lo sbarco, soltanto le entrate e le uscite, le banchine ed i pontili, gli accessi e le scale previsti a tale scopo.

Art. 69 *Incroci di battelli sprovvisti di radar in caso di visibilità ridotta*

1 In caso di visibilità ridotta l'incrocio delle rotte dei battelli in servizio regolare di linea, fatta eccezione per i servizi di traghetto o spola, deve essere effettuato nei porti o ai pontili d'approdo. A tale scopo le imprese di navigazione devono fissare preventivamente per ciascun periodo d'orario gli scali d'incrocio.

2 Se, per circostanze eccezionali, gli incroci non possono avere luogo negli scali prefissati secondo il precedente punto si devono osservare le seguenti prescrizioni:

a. quando il battello arriva in un punto dove, secondo l'orario, deve aver luogo un incrocio, userà la massima precauzione, diminuendo la velocità e arrestando anche, all'occorrenza, il motore per ascoltare; allorchè avrà riconosciuto la posizione dell'altro battello, e avrà la certezza che esso passa a sufficiente distanza, darà il segnale regolamentare di incrocio e riprenderà la velocità normale.

b. nel dubbio di collisione, i battelli dovranno manovrare in conseguenza e se necessario fermarsi e non rimettersi in moto se non dopo che il rischio di collisione sia passato.

Art. 70 Sicurezza ed ordine a bordo ed ai pontili

1 È vietato sostare sui pontili. Le persone in attesa d'imbarco non possono accedere al pontile d'approdo prima che il battello abbia terminato le operazioni d'attracco e non devono creare ostacoli alle operazioni d'imbarco e di sbarco. Ferma restando la competenza del conduttore di impartire ordini conformemente all'articolo 3, i viaggiatori sono tenuti anche ad attenersi alle istruzioni del personale addetto ai pontili.

2 Devono essere escluse dal trasporto quelle persone dalle quali ci si può attendere pericolo per il servizio di navigazione oppure un comportamento molesto nei riguardi dei rimanenti passeggeri.

3 Le merci devono essere caricate in modo da non costituire pericolo e non creare disagio ai passeggeri.

Capitolo 3 Disposizioni di ammissione

Sezione 3.1 Conduttori

Art. 71 Indicazioni che devono figurare nel permesso di condurre

Il permesso di condurre deve contenere almeno le indicazioni seguenti:

a. cognome e nome, fotografia, domicilio, data di nascita e firma del titolare del permesso di condurre;

b. categoria;

c. condizioni e decisioni dell'autorità;

d. autorità che ha rilasciato il permesso, luogo e data dell'emissione.

3.1.1. Documenti internazionali e stranieri

Art. 72 Riconoscimento dei documenti

1 Chi soggiorna temporaneamente in uno degli Stati contraenti è autorizzato a condurre:

a. un natante immatricolato in Svizzera o in Italia nei limiti della propria abilitazione nazionale oppure di un certificato o di una carta internazionale di idoneità in cui si attesta che egli è in possesso del corrispondente permesso nazionale di condurre;

b. un natante proveniente da Stati diversi da quelli contraenti, se da uno dei documenti menzionati alla lettera a.) sia desumibile che egli è autorizzato a condurre tale natante nel suo Paese.

2 Il certificato e la carta internazionale di idoneità devono essere compilati conformemente al modello annesso alla risoluzione No 14 del Gruppo di lavoro per la navigazione interna della Commissione economica europea (CEE), come riprodotto nell'allegato 4.

Sezione 3.2. Natanti

Art. 73 Indicazioni che devono figurare sulle licenze di navigazione o sui documenti-contrassegni

1 La licenza di navigazione deve contenere almeno le indicazioni seguenti:

a. tipo di natante e nome del costruttore;

b. contrassegni o nome del natante;

c. luogo di iscrizione del natante o luogo di stazionamento abituale dello stesso;

d. lunghezza e larghezza, misurata fuori tutto;

e. persone imbarcabili o portata;

f. tipo, marca e potenza del motore;

g. superficie velica;

h. equipaggio minimo (soltanto per battelli per passeggeri e per quelli adibiti al trasporto di merci come pure per gli impianti galleggianti);

i. condizioni e obblighi disposti dall'autorità;

k. nome e domicilio del proprietario o del detentore;

l. autorità che l'ha rilasciata, luogo e data dell'emissione.

2 Il documento-contrassegno deve contenere almeno le indicazioni di cui al punto 1, lettere a., b., f., g., k. e l.

Capitolo 4 Misure particolari anti inquinamento

Art. 74 Disposizioni sulla costruzione

1 I natanti devono essere costruiti in modo da evitare inquinamento delle acque, nel senso precisato nel punto 2 del precedente articolo 10.

2 Tutti i natanti provvisti di impianti per cucinare e di impianti idro-sanitari devono essere dotati di recipienti per raccogliere le materie fecali, le acque usate ed i rifiuti o disporre di adeguati sistemi di trattamento delle acque, tenuto conto delle disposizioni vigenti nei due Stati.

3 Per il recupero dell'olio e del carburante deve essere istallato sotto i motori fissi un raccoglitore appropriato (ghiotta). Quest'ultimo non è necessario se sulle parti anteriore e posteriore del motore sono installati paratie o madieri per impedire lo scolo di olio o di carburante in altre parti del natante.

4 Gli impianti per raccogliere le materie di cui ai punti 2 e 3 devono essere concepiti in modo da consentire l'eliminazione a terra del contenuto.

5 I natanti debbono essere muniti di serbatoi di contenimento dei liquidi che possono provocare inquinamento delle acque isolati ed indipendenti dal fasciame esterno.

Sono ammessi serbatoi a scafo contenenti combustibili con punto di infiammabilità non inferiore a 55°C, purchè ubicati in posizione tale da garantire la massima sicurezza in caso di collisione.

6 Il carburante impiegato non deve contenere più del 2 % di olio in volume (miscela 1:50). Nessun prodotto di condensazione proveniente dal carter dell'albero motore deve potersi disperdere in acqua. L'olio dev'essere biodegradabile.

7 I natanti che per costruzione o per uso sono destinati prevalentemente a scopi di abitazione e simili (per esempio, casette o abitazioni galleggianti, ristoranti, ecc.), ove ammessi dalle vigenti normative nazionali, devono essere permanentemente collegati alle strutture idro-sanitarie a terra in modo da trasferire i rifiuti ai pubblici servizi di raccolta e smaltimento.

8 Il rumore di un natante, misurato secondo le norme di cui all'allegato 5, non deve superare 72 dB (A). Provvedimenti adeguati devono essere adottati per ridurre il rumore eccessivo a bordo.

Capitolo 5 Impianti per la navigazione

Art. 75 Generalità

1 Gli impianti destinati alla navigazione devono essere costruiti, equipaggiati e mantenuti tenendo conto della sicurezza della navigazione e delle norme del presente regolamento.

2 Le boe di ormeggio devono avere caratteristiche tali da non essere confuse con quelle che segnalano la via navigabile.

Art. 76 Distanze

I luoghi di noleggio o di ormeggio di natanti a qualunque uso siano essi destinati, come pure le altre istallazioni fisse in acqua o galleggianti, devono trovarsi a distanza adeguata, comunque non inferiore a 50 metri dalla rotta dei battelli in servizio regolare di linea.

Capitolo 6 Disposizioni speciali

Art. 77 Deroghe

1 I battelli delle autorità, quelli di istituti scientifici e quelli dei servizi di salvataggio sono esonerati dall'osservanza delle disposizioni degli articoli 37 e 38 (segnalazione della via navigabile), 54 (navigazione in prossimità della riva) e 60 (stazionamento), nella misura in cui ciò sia assolutamente richiesto dall'espletamento dei loro compiti.

2 Quando svolgono servizi di sorveglianza i battelli della polizia e dell'amministrazione delle dogane sono inoltre esonerati dall'osservanza delle disposizioni concernenti i fanali di bordo, nella misura in cui non ne risulti pregiudicata la sicurezza della navigazione.

Art. 78 Disposizioni transitorie

1 La segnalazione della via navigabile sinora in vigore, se non corrisponde a quella riprodotta nell'allegato 3, deve essere sostituita entro tre anni dall'entrata in vigore del presente regolamento. Fino al momento della loro sostituzione, i segnali esistenti conservano il loro significato; questi saranno sostituiti immediatamente, qualora in base al presente regolamento dovessero assumere un altro significato.

2 Entro cinque anni dall'entrata in vigore del regolamento, tutti i natanti dovranno uniformarsi alle disposizioni contenute all'articolo 74.

Art. 79 Disposizioni finali

Il presente regolamento abroga il Regolamento internazionale del 22 ottobre 1923.

ALLEGATI

DA INCLUDERE NEL

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE

PER LA NAVIGAZIONE SUI LAGHI MAGGIORE E DI LUGANO

Allegato 1

Segnali visivi dei natanti

Allegato 2

Segnali acustici dei natanti

Allegato 3

Segnaletica della via navigabile

Allegato 4

Certificato di idoneità rilasciato all'estero

Allegato 5

Misurazione del rumore dei battelli a motore

Allegato 1

(Art. 20-34, 52 e 59)

Segnali visivi dei natanti

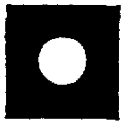
Generalità

1. I simboli e i disegni riprodotti qui si seguito hanno unicamente carattere indicativo. Occorre pertanto riferirsi al testo del regolamento, il quale fa esclusivamente fede.

2. Quando il fondo del disegno e nero significa la notte.

3. I simboli utilizzati hanno il seguente significato:

a. fanali



luce fissa visibile su l'intero orizzonte

luce fissa visibile soltanto su un arco d'orizzonte limitato

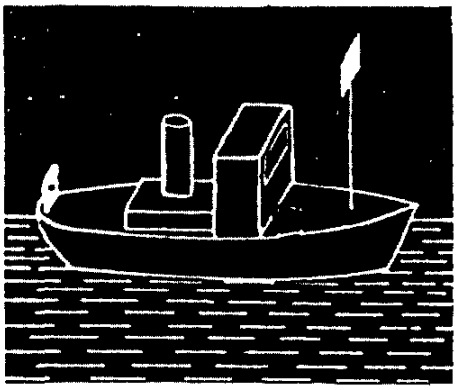
luce fissa visibile soltanto su un arco d'orizzonte limitato, nascosta a chi osserva il disegno

luce intermittente

b. pannelli o bandiere e palloni

pannello o bandiera

pallone



1

Battelli a motore

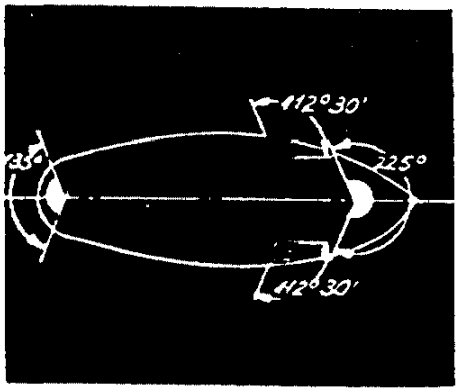
Articolo 26, capoverso 1

- tutti i battelli

  fanale di via:
  luce forte di colore bianco

  fanali laterali:
  luce media di colore verde
  luce media di colore rosso

  fanale di poppa:
  luce ridotta di colore bianco



2

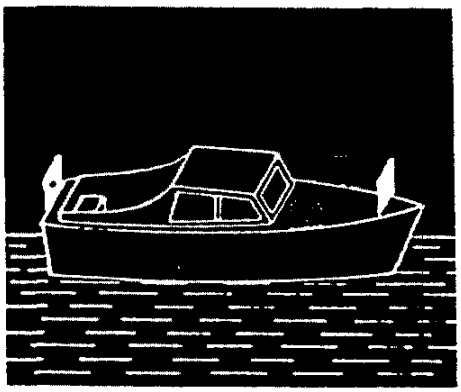
capoverso 2

- imbarcazioni a motore inferiori a 15 m di lunghezza

  fanale di prua:
  luce ridotta di colore bianco

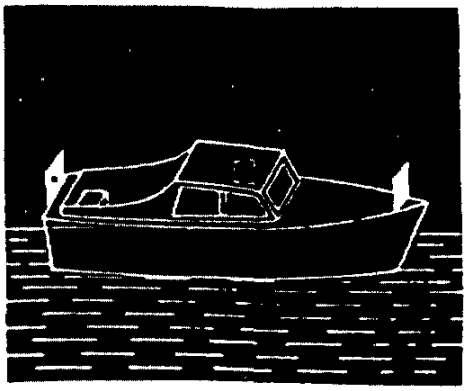
  fanali laterali:
  luce ridotta di colore verde
  luce ridotta di colore rosso

  fanali di poppa:
  luce ridotta di colore bianco



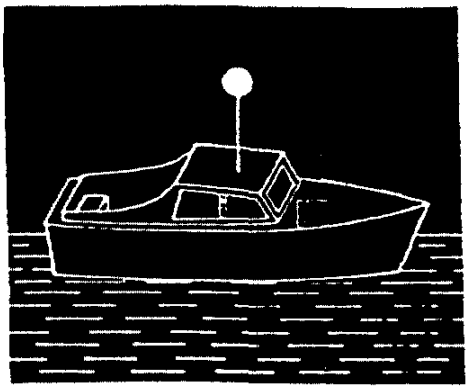
3

oppure



4

oppure

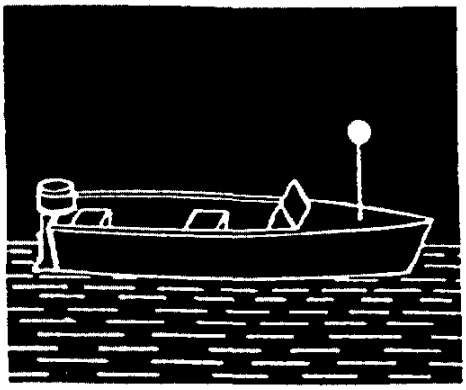


5

fanali laterali:
luce ridotta di colore verde
luce ridotta di colore rosso

fanale a luce ridotta oppure media di colore bianco

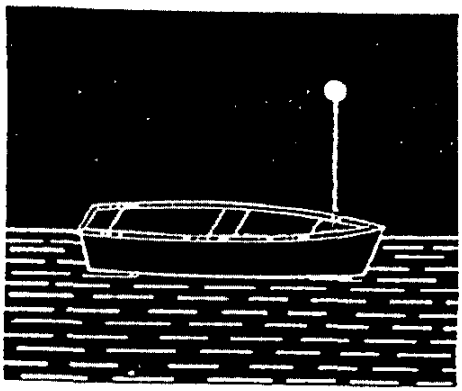
oppure



6

quando la potenza di propulsione è inferiore a 6 kW

fanale a luce ridotta di colore bianco



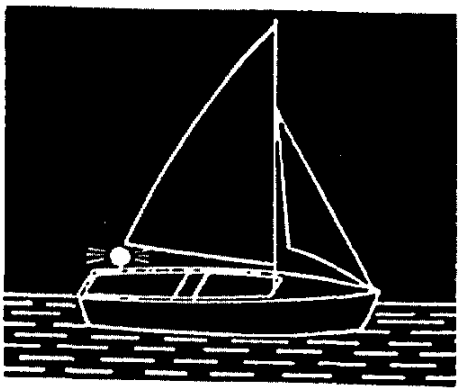
7

Battelli senza propulsione meccanica

Articolo 27, capoverso 1

- natanti che navigano isolati e tutti i natanti rimorchiati:

  fanale a luce ridotta di colore bianco

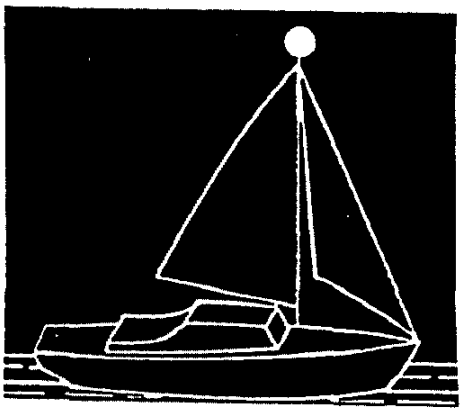


8

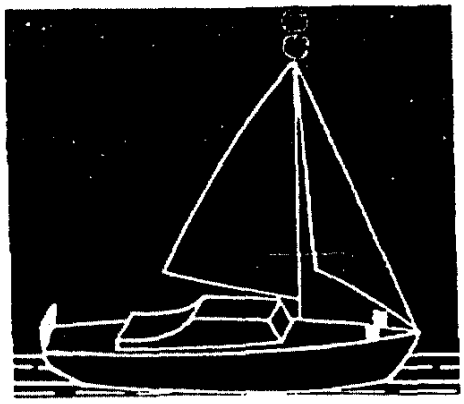
- battelli a vela:

  fanale a luce ridotta di colore bianco

oppure



9



10

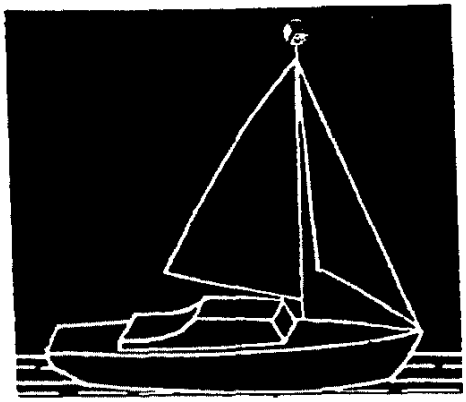
oppure secondo il capoverso 2

fanali laterali a prua:
luce ridotta di colore verde
luce ridotta di colore rosso ,

fanale di poppa:
luce ridotta di colore bianco

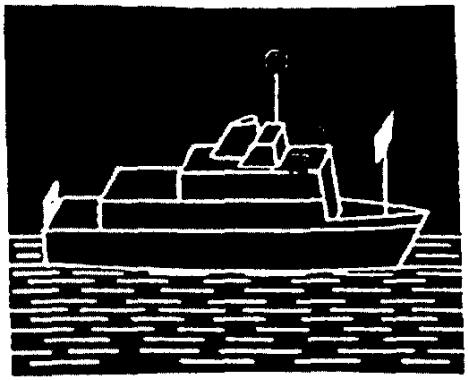
fanali sulla sommità dell'albero:
fanale superiore a luce ridotta di colore rosso
fanale inferiore a luce ridotta di colore verde

oppure



11

fanale sulla sommità dell'albero:
fanale combinato (lanterna tricolore verde, rossa e bianca)



12

Battelli in servizio regolare di linea

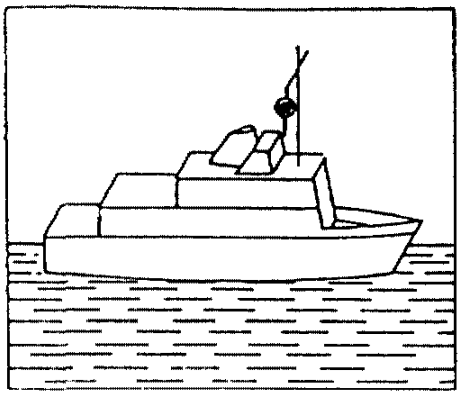
Articolo 28, lettera a

fanale di via:
luce chiara di colore bianco

fanali laterali:
luce media di colore verde
luce media di colore rosso

fanale di poppa:
luce ridotta di colore bianco

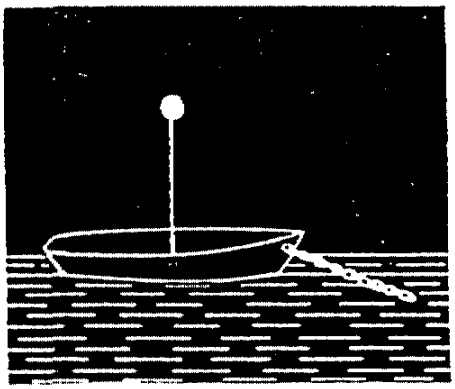
e inoltre:
un fanale a luce media di colore verde, disposto per quanto possibile 1 m più alto del fanale di via



13

lettera b

pallone verde



14

Battelli in stazionamento

Articolo 29, capoverso 1

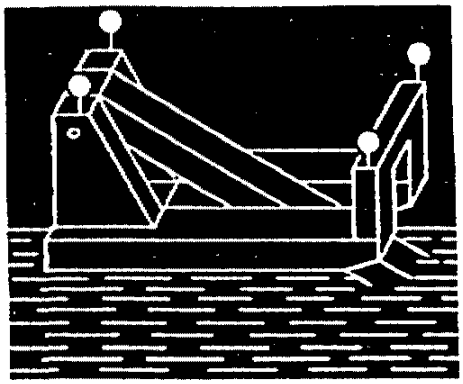
fanale di stazionamento
luce ridotta di colore bianco

capoverso 2

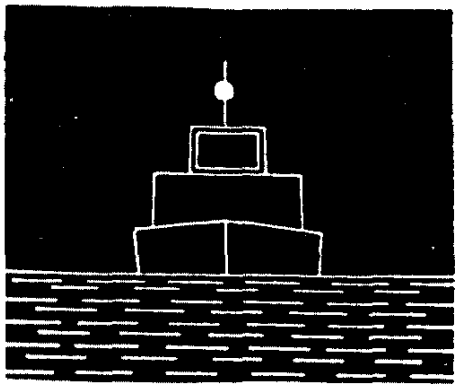
- impianti galleggianti

quando la sicurezza della navigazione lo esige:

illuminazione in modo tale che la loro sagoma possa essere riconosciuta



15

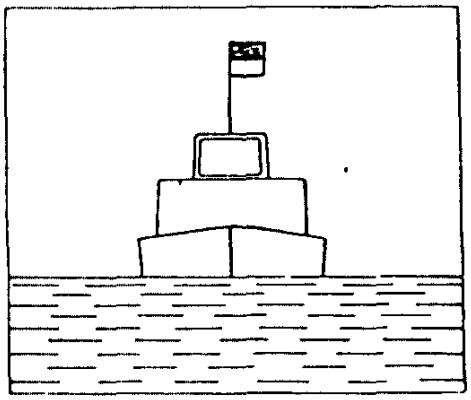


16

Protezione contro il moto ondoso e il risucchio

oltre ai fanali prescritti:

fanale a luce ridotta di colore rosso disposto al di sopra del fanale a luce ridotta di colore bianco

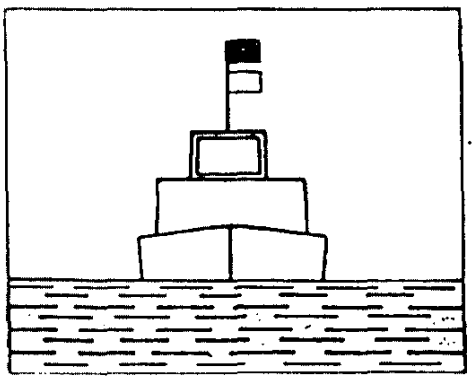


17

lettera b

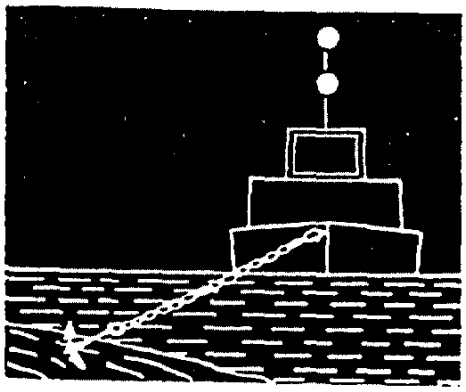
bandiera di cui la metà superiore è di colore rosso e la metà inferiore di colore bianco

oppure



18

due bandiere, quella superiore rossa e quella inferiore bianca



19

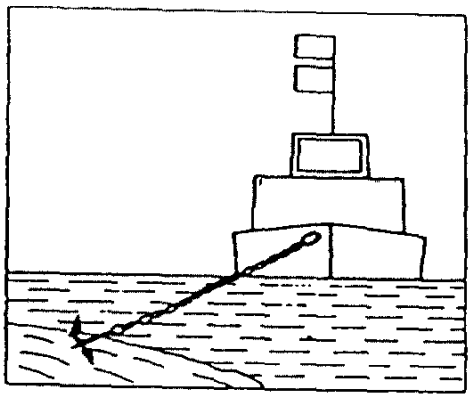
Segnalazione di natanti ormeggiati all'ancora

Articolo 31, capoverso 1, lettera a

fanale a luce ridotta di colore bianco disposto al di sopra del fanale a luce bianca secondo l'articolo 29, capoverso 1

lettera b

due bandiere bianche sovrapposte

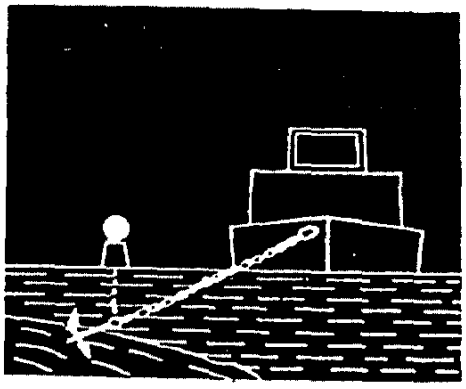


20

capoverso 2

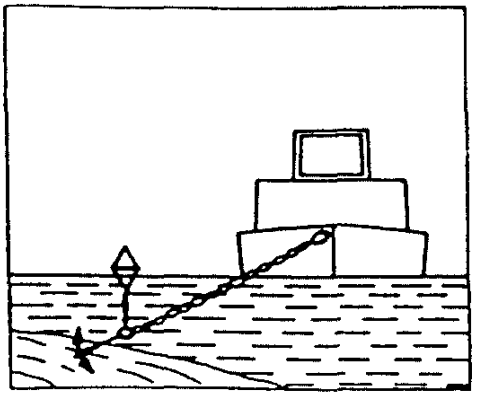
Qualora la sicurezza della navigazione lo richieda:

uno o più fanali a luce bianca che segnalino ciascun ancoraggio



21

una o più boe gialle che segnalino ciascun ancoraggio ,



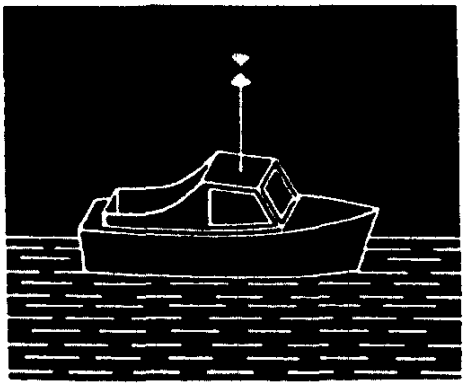
22

Battelli della polizia e dei servizi ausiliari

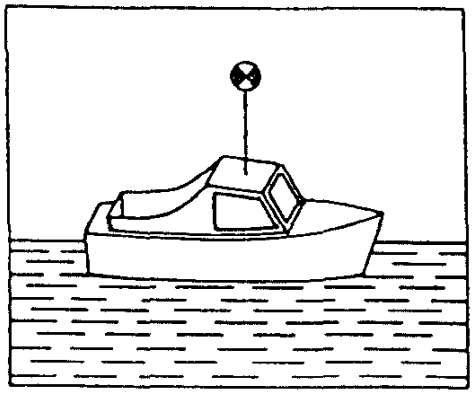
Articolo 32, capoverso 1

- battelli della polizia e - previa autorizzazione dell'autorità competente - battelli dei pompieri, dei servizi per la lotta contro l'inquinamento e dei servizi di salvataggio:

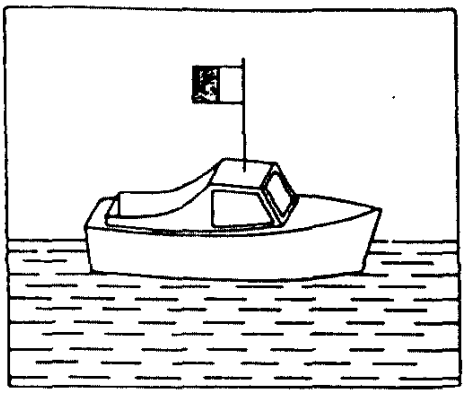
  fanale a luce blu intermittente



23



24



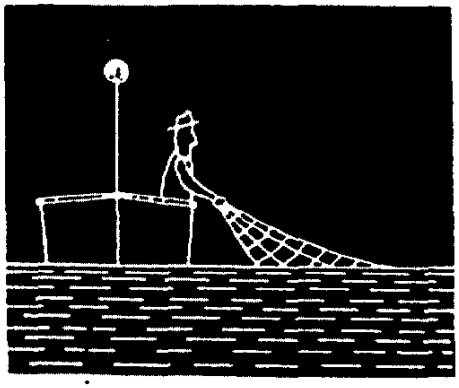
25

capoverso 2

- battelli della polizia, dei servizi di sorveglianza della frontiera o di vigilanza sulla pesca

  se intendono entrare in comunicazione con un altro natante:

  bandiera lettera "K" del codice internazionale dei segnali (metà lato asta di colore giallo, l'altra metà di colore blu)



26

Imbarcazioni per la pesca

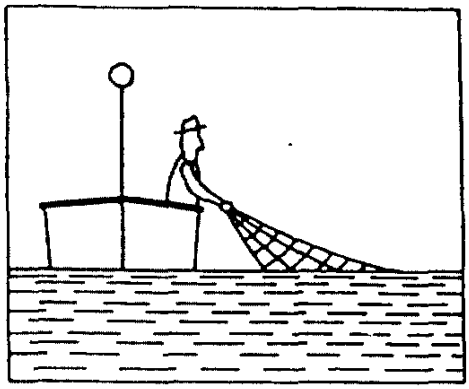
Articolo 33, capoverso 1, lettera a

- imbarcazioni per la pesca professionale:

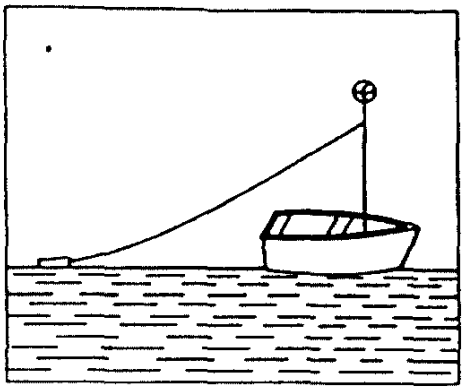
  fanale a luce ridotta di colore giallo

lettera b

pallone giallo



27

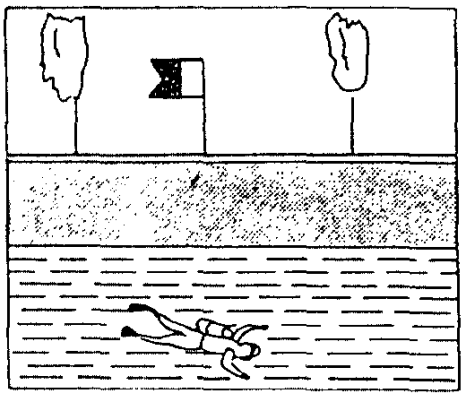


28

capoverso 2

- imbarcazioni per la pesca sportiva di giorno con attrezzi a traino:

  pallone bianco



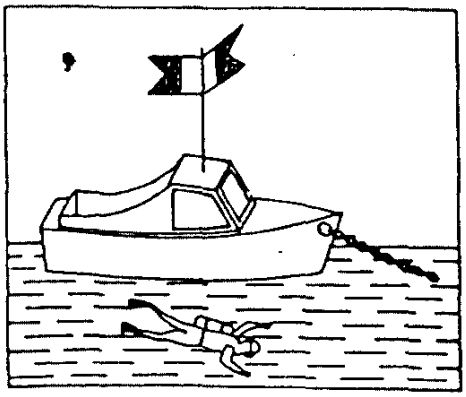
29

Segnalazione di attività subacquea

Articolo 34, capoverso 1

- durante le immersioni che si svolgono da riva:

  pannello lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu)

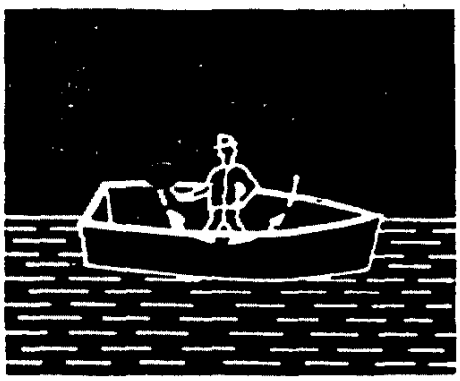


30

capoverso 2

- durante le immersioni che si svolgono al largo:

  pannello lettera "A" del codice internazionale dei segnali (bandiera a due punte, con la metà lato asta di colore bianco e l'altra metà di colore blu)



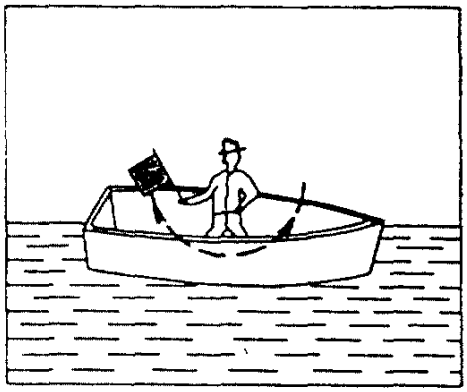
31

Natanti impossibilitati a manovrare

Articolo 52

agitare un fanale a luce rossa

agitare una bandiera rossa

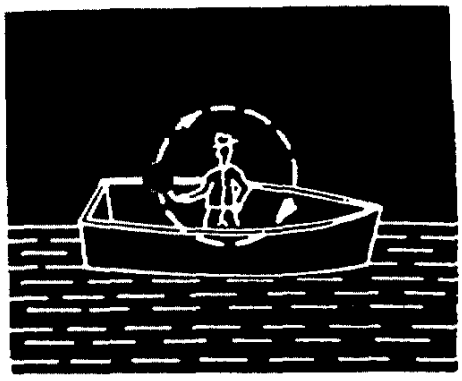


32

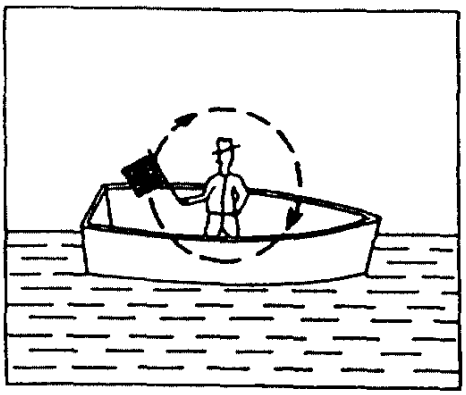
Natanti in difficoltà

Articolo 59, lettera a

agitare circolarmente un fanale



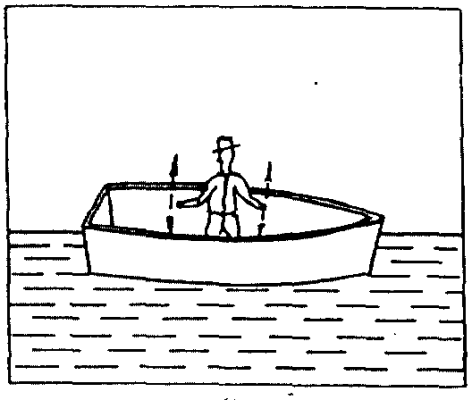
33



34

agitare circolarmente una bandiera rossa, un fanale o qualsiasi altro oggetto adatto

lettera f



35

eseguire dei movimenti dall'alto verso il basso delle braccia allargate lateralmente

Allegato 2

(Art. 35, 36, 52, 53, 57 e 59)

Segnali acustici dei natanti

A. Segnali generali

Segnale	Significato	Articolo
un suono prolungato	"Attenzione" o "mantengo la rotta"	
un suono breve	"Accosto a dritta"	
due suoni brevi	"Accosto a sinistra"	
tre suoni brevi	"Faccio marcia indietro"	
quattro suoni brevi	"Sono impossibilitato a manovrare"	52
---------- serie di suoni molto brevi	"Pericolo di collisione"	

B. Segnali d'incrocio

due suoni brevi	"L'incrocio deve avvenire dritta su dritta"	

C. Segnali per l'entrata e l'uscita dai porti

Segnale	Significato	Articolo
un suono prolungato	"Segnale d'ucita da un porto"	
tre suoni prolungati	"Segnale d'entrata in un porto dei battelli in servizio regolare di linea e dei natanti in difficoltà"	53 cpv. 1

D. Segnali in caso di scarsa visibilità

un suono prolungato almeno tre volte al minuto	"Segnale dei natanti ad eccezione dei battelli in servizio regolare di linea"	57
due suoni prolungati dati almeno tre volte al minuto	"Segnale dei battelli in servizio regolare di linea"	57

E. Segnale nei casi di difficoltà

serie di suoni prolungati		59 lett. c
o		
--- tre suoni brevi, tre suoni prolungati, tre suoni brevi (SOS)	"Segnale di natanti in difficoltà"	59 lett. d
o		
rintocchi continui di campana		59 lett. d

Allegato 3
(Art. 37 - 39)

Segnaletica della via navigabile

Generalità

1. I segnali della via navigabile, ad eccezione di quelli costituiti da corpi galleggianti, devono essere disposti in maniera tale da presentarsi nella forma indicata nel presente allegato.

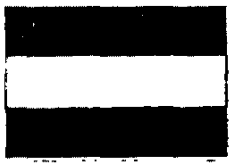
2. I pannelli e le bandiere devono essere dimensionati in modo che la lunghezza del lato più piccolo sia almeno di 60 cm. Quando la parte posteriore d'un pannello non mostra un segnale, essa dev'essere dipinta di colore bianco.

3. I segnali costituiti da corpi galleggianti sferici e cilindrici devono avere un diametro di almeno 40 cm, quelli di forma conica un diametro alla base di almeno 60 cm.

4. I segnali cilindrici fissi o posati su un corpo galleggiante devono avere un diametro di almeno 30 cm, quelli a forma di cono un diametro alla base di almeno 45 cm.

5. I segnali della via navigabile possono essere illuminati.

A. Segnali di divieto



A.1 Divieto di passaggio

- segnale di divieto generale

oppure

- due fanali sovrapposti

A.2 Divieto per i natanti motorizzati

A.3 Divieto per lo sci nautico

A.4 Divieto per i battelli a vela

A.5 Divieto di sorpasso

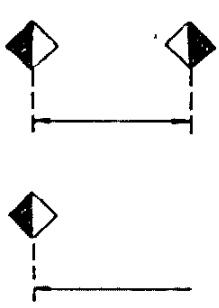
A.6 Divieto di stazionamento

A.7 Divieto di ormeggio

A.8 Divieto di ancoraggio

A.9 Divieto di produrre moto ondoso o risucchi

A.10 Divieto per le tavole a vela ("Windsurfing")

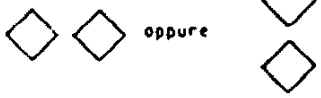


A.11 Divieto di navigare fuori dei limiti indicati

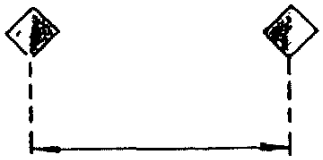
D. Segnali di raccomandazione

D.1 Passaggio raccomandato sotto i ponti

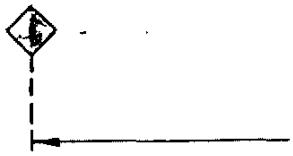
a. per la navigazione nei due sensi



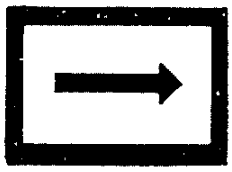
b. per la navigazione solo nel senso dal quale il segnale è visibile



D.2 Raccomandazione di tenersi entro lo spazio indicato con il colore "verde"



B. Segnali d'obbligo



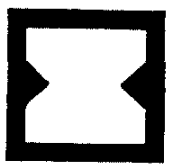
B.1 Obbligo di prendere la direzione indicata dalla freccia

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

B.3 Obbligo di osservare una prudenza particolare

C. Segnali di limitazione

C.1 Altezza del passaggio limitata (al di sopra del pelo d'acqua)



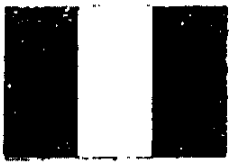
C.2 Larghezza limitata del passaggio

E.7 Fine di un divieto o di un obbligo

E.8 Linea ad alta tensione

E.9 Autorizzazione per le tavole a vela ("Windsurfing")

E. Segnali d'indicazione

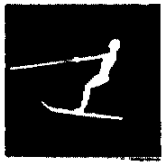


E.1 Autorizzazione di passaggio

E.2 Autorizzazione di stazionamento

E.3 Autorizzazione di ancoraggio

E.4 Autorizzazione di ormeggio

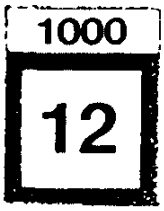


E.5 Autorizzazione di praticare lo sci nautico

E.6 Autorizzazione per mettere in acqua i natanti e per toglierli

F. Targhette ed iscrizioni complementari

I segnali della via navigabile da A.1 fino a E.9 possono essere completati con:



1. delle targhette indicanti la distanza a partire dalla quale va osservata la prescrizione o la particolarità indicata dal segnale della via navigabile. Le targhette sono disposte sopra il segnale della via navigabile.

   Esempio:

   A 1000 m obbligo di non superare 12 km/h

2. frecce indicanti la direzione del settore al quale s'applica il segnale della via navigabile.

   Esempio:

   Autorizzazione di stazionamento

3. delle targhette recanti spiegazioni o indicazioni complementari. Le targhette sono disposte sotto il segnale principale della via navigabile.

   Esempio:

   Imbarcatoi riservati ai battelli in servizio regolare di linea

G. Segnalazione del basso fondale e di altri ostacoli

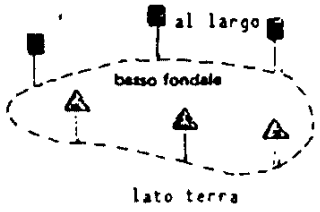
G.1 Ostacoli isolati

cono con il vertice verso il basso verniciato in rosso o non verniciato

G.2 Segnalazione dell'idrovia

cilindri verniciati in rosso o non verniciati

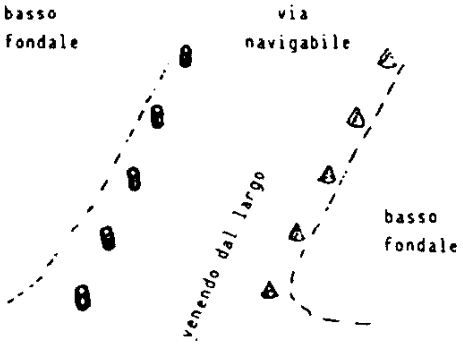
coni con il vertice verso l'alto verniciati in verde o non verniciati



Esempio:

Segnalazione di un basso fondale in prossimità della riva

- lato al largo: cilindri
- lato terra: coni

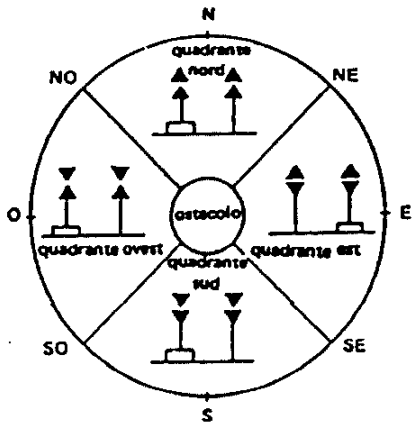


Esempio:

Segnalazione di un'idrovia in zona di bassi fondali

- lato destro visto dal largo: coni verdi
- lato sinistro visto dal largo: cilindri rossi

G.3 Ostacoli estesi

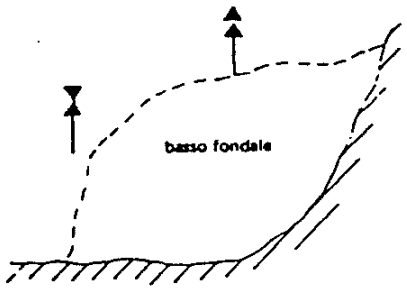


nel quadrante nord:
due coni sovrapposti, i cui vertici sono rivolti verso l'alto

nel quadrante est:
due coni sovrapposti, il cono inferiore con il vertice rivolto verso l'alto, il cono superiore con il vertice verso il basso

nel quadrante sud:
due coni sovrapposti, i due vertici rivolti verso il basso

nel quadrante ovest:
due coni sovrapposti, il cono inferiore con il vertice rivolto verso l'alto, il cono superiore con il vertice rivolto verso il basso



Esempio:

basso fondale esteso
I segnali indicano che delle acque profonde si trovano nel quadrante nord ed in quello ovest

Allegato 4
(Art. 72)

Documenti internazionali

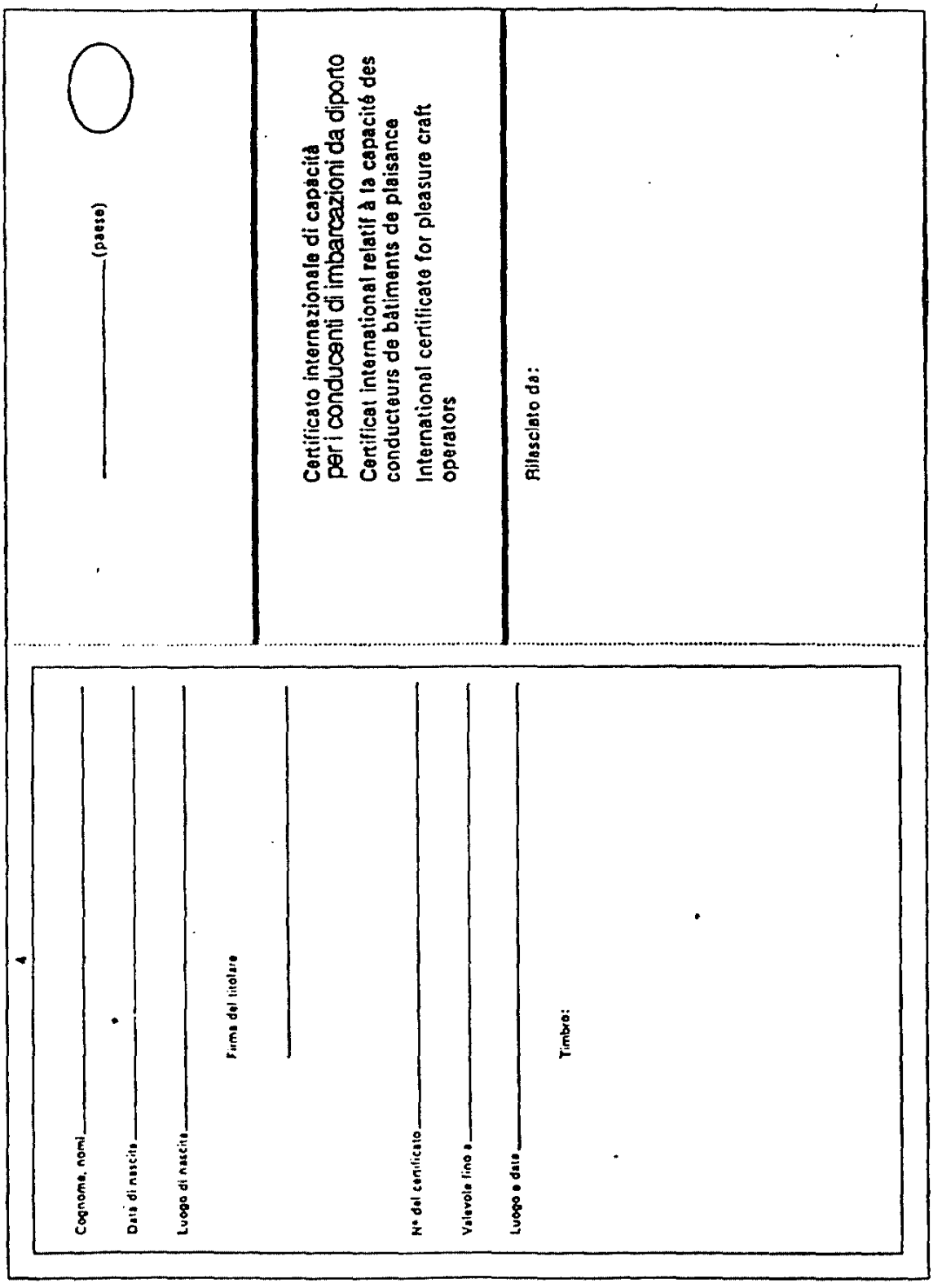
Certificati e carte internazionali di capacità rilasciate da Paesi terzi (esclusi l'Italia e la Svizzera in quanto Parti contraenti)

a. I rispettivi certificati (modello 1) sono rilasciati da un'autorità oppure dalle organizzazioni che quest'ultima ha abilitato a tale effetto. In taluni Stati, l'autorità non si occupa della navigazione da diporto. In questo caso, una carta internazionale di capacità (modello 2) viene rilasciata al posto del certificato di capacità, da parte di organizzazioni qualificate.

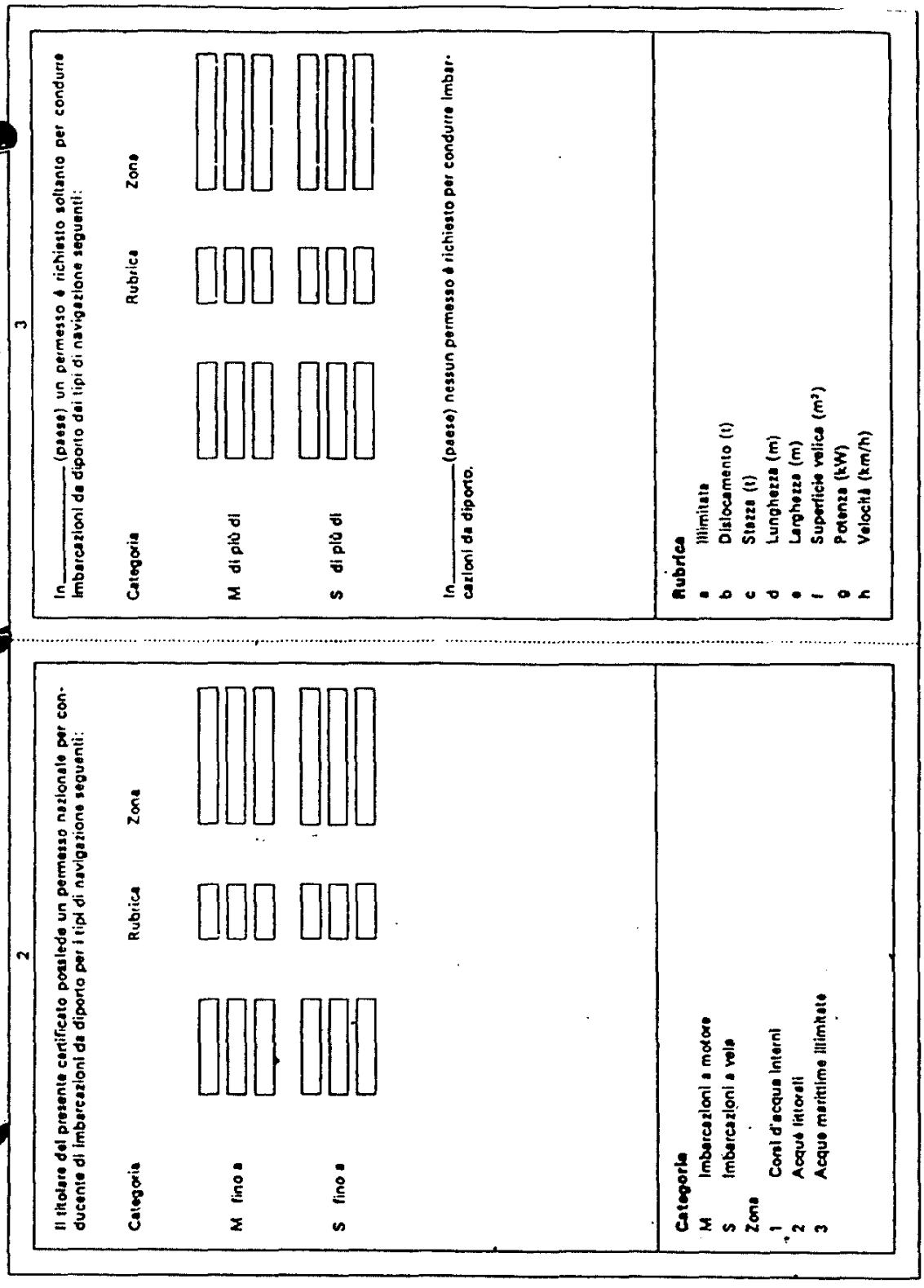
b. I documenti sono redatti nelle lingue ufficiali degli Stati. Se né il francese né l'inglese sono lingue ufficiali, una di queste lingue deve essere utilizzata in ogni caso, oltre alla lingua ufficiale, almeno nel titolo. I documenti indicano, nell'angolo superiore destro della prima pagina, la lettera o il gruppo di lettere di distinzione del Paese d'emissione.

c. Per essere valevoli, i documenti devono essere compilati in modo completo. Non sono ammesse caselle interamente o parzialmente vuote.

Certificato di idoneità rilasciato all'estero Modello 1

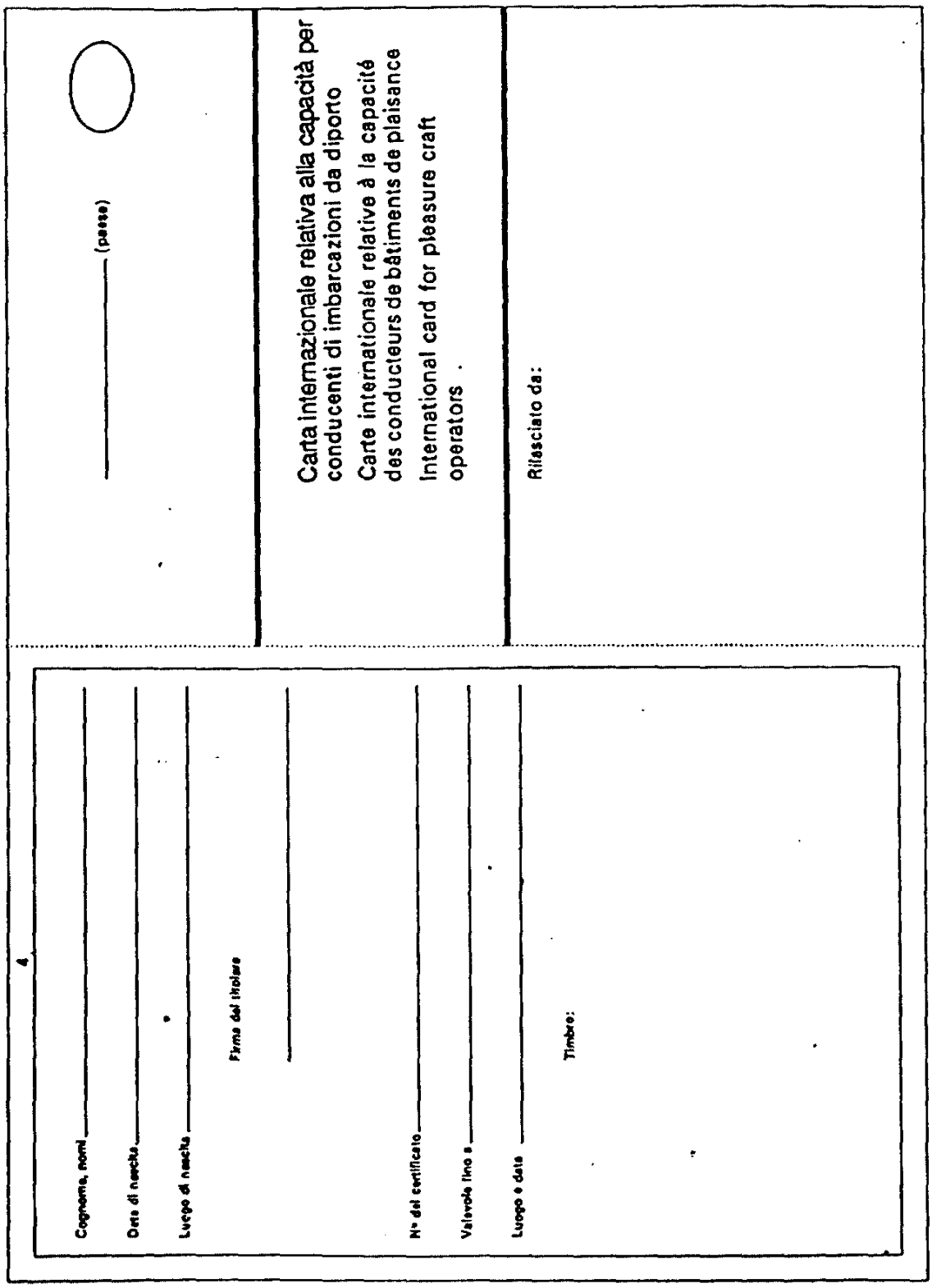


Modello 1


2
Il titolare del presente certificato possiede un permesso nazionale per conducente di imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:
Categoria
Rubrica
Zone
M fino a
S fino a
Categoria
M Imbarcazioni a motore
S Imbarcazioni a vela
Zona
1 Coni d'acqua interni
2 Acque interiori
3 Acque marittime illimitate
3
In _____ (paese) un permesso è richiesto soltanto per condurre imbarcazioni da diporto dai tipi di navigazione seguenti:
Categoria
Rubrica
Zone
M di più di
S di più di
In _____ (paese) nessun permesso è richiesto per condurre imbarcazioni da diporto.
Rubrica
a Illimitata
b Dislocamento (t)
c Stazza (t)
d Lunghezza (m)
e Larghezza (m)
f Superficie velica (m²)
g Potenza (kW)
h Velocità (km/h)

Modello 2

Carta internazionale relativa all'idoneità rilasciata all'estero



2

Il titolare della presente carta possiede un permesso nazionale per pilotare imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria	Rubrica	Zona
M fino a		
S fino a		

Categoria
M Imbarcazioni a motore
S Imbarcazioni a vela

Zona
1 Corsi d'acqua interni
2 Acque litorali
3 Acque marittime illimitate

3

In ..... (paese) un permesso è richiesto soltanto per il pilotaggio di imbarcazioni da diporto con le caratteristiche seguenti:

Categoria	Rubrica	Zona
M di più di		
S di più di		

In ..... (paese) nessun permesso è richiesto per pilotare imbarcazioni da diporto.

Rubrica
a Illimitata
b Dislocamento (t)
c Stazza (t)
d Lunghezza (m)
e Larghezza (m)
f Superficie velica (m^2)
g Potenza (kW)
h Velocità (km h)

Allegato 5
(Art. 74, capoverso 8)

Misurazione del rumore causato dai battelli a motore

1. Condizioni di funzionamento del battello

Il rumore è misurato al passaggio del battello a vuoto e con l'organo di propulsione funzionante alla sua potenza massima.

Se, tuttavia, il rumore più intenso si produce a un regime inferiore, le misurazioni saranno eseguite a questo regime.

Durante i percorsi in cui si effettuano le misurazioni, tutti gli apparecchi ausiliari necessari in caso di servizio prolungato devono funzionare normalmente.

L'organo di propulsione sarà portato nelle sue condizioni normali di funzionamento prima dell'inizio delle misurazioni.

2. Apparecchi e unità di misura

Per le misurazioni del rumore eseguite dalla commissione per l'esame di tipo ed in occasione delle ispezioni per l'ammissione, saranno impiegati solo i fonometri di precisione o sistemi di misurazioni equivalenti che soddisfano alla raccomandazione N. 651 classe 1 della Commissione elettrotecnica internazionale (CEI).

Le misurazioni saranno eseguite adottando il livello sonoro secondo la curva ponderale A ed i tempi di "risposta rapida".

Prima di ogni serie di misurazioni, gli apparecchi saranno verificati servendosi di una sorgente sonora campione. I fonometri e i calibratori di frequenza devono essere controllati ogni anno dall'autorità competente.

'3. Luogo delle misurazioni

Le misurazioni del rumore saranno effettuate da un luogo che si inoltri il più lontano e avanzato possibile sul piano d'acqua.

Fino ad una distanza di 25 m non ci dev'essere alcun ostacolo tale da perturbare il campo sonoro. Inoltre, fino ad una distanza di 50 m dal microfono non ci dev'essere alcun ostacolo importante che presenti una superficie riflettente di grande dimensione, quale un edificio, una parete rocciosa o altro.

4. Rumori perturbatori e influenza del vento

Sul luogo delle misurazioni, i rumori ambientali e gli eventuali movimenti dell'ago provocati dal vento devono essere almeno di 10 dB (A) inferiori al livello sonoro del rumore da misurare del battello in rotta. Un dispositivo di protezione contro il vento sarà adattato al microfono. Nessuna misurazione sarà eseguita in presenza di vento con velocità superiore a 5 m/sec.

Durante le misurazioni nessuno deve trovarsi tra il battello da esaminare ed il microfono o immediatamente dietro al microfono.

5. Percorsi di prova, posizione del microfono

Il percorso di prova deve essere segnalato mediante boe. Il punto di partenza deve trovarsi ad una distanza sufficientemente grande, in modo che sia garantito un funzionamento regolare dell'organo di propulsione nel momento in cui il battello passa davanti al microfono.

Il microfono verrà piazzato da 2 a 6 m al di sopra della superficie dell'acqua e sarà orientato perpendicolarmente al percorso di prova. La sua altezza in rapporto alla superficie riflettente solida sulla quale è piazzato deve essere da 1,2 a 1,5 m. Per le misurazioni, la distanza tra il bordo esterno del battello ed il microfono sarà di 25 m.

6. Numero delle misurazioni e livello sonoro determinante

Le misurazioni devono essere eseguite almeno durante due passaggi in entrambi i sensi. Quale risultato di misurazione vale il livello sonoro massimo misurato durante ogni passaggio arrotondato al più vicino valore intero. Il valore massimo misurato è quello valido.

Qualora il risultato superasse il livello massimo ammissibile sarà eseguita un'altra serie di misurazioni, con due passaggi nelle due direzioni. In tal caso è determinante il secondo dei risultati più elevati ottenuti.

Per tener conto dell'imprecisione degli apparecchi, i risultati ottenuti durante le misurazioni devono essere abbassati di 1 dB(A).