

# Accordo del 7 dicembre 1976 fra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica francese concernente la navigazione sul Lemano

RS 0.747.221.1; RU 1978 1987

---

## Modifica del Regolamento

Approvato dal Consiglio federale il 15 giugno 1998  
Entrato in vigore con scambio di note il 21 gennaio 2000

### I

Il regolamento del 7 dicembre 1976<sup>1</sup> della navigazione sul Lemano è modificato come segue:

*Traduzione*<sup>2</sup>

*Art. 1 lett. c, d<sup>bis</sup>, g, l-o*

Nel presente Regolamento:

- c. il termine «*veliero*» designa le imbarcazioni che navigano a vela, anche se sono munite di mezzi meccanici di propulsione, a condizione tuttavia che gli stessi non vengano usati. Le tavole a vela sono considerate velieri;
- d<sup>bis</sup>. il termine «*nave passeggeri prioritaria*» designa le navi in servizio regolare e le navi per passeggeri che beneficiano di una precedenza autorizzata dall'autorità competente e vengono segnalate come tali;
- g. il termine «*impianto galleggiante*» designa qualsiasi costruzione non abitabile o qualsiasi struttura assemblata galleggiante prevista per stazionare su un lungo periodo in un luogo fisso, quali banchine, moli, pontili d'approdo o rimesse per battelli;
- l. il termine «*fuoco splendente*» designa un fuoco con un ritmo regolare di almeno 40 lampeggiamenti al minuto; i periodi di luce devono essere nettamente inferiori a quelli di oscurità;
- m. il termine «*fuoco intermittente*» designa un fuoco con un ritmo di almeno 20 lampeggiamenti al minuto; i periodi di luce si ripetono a intervalli regolari; essi devono essere nettamente inferiori a quelli di oscurità;
- n. il termine «*fuoco a lampi raggruppati*» designa un fuoco intermittente per il quale si succedono a intervalli regolari gruppi formati da un numero determinato di lampeggiamenti;

<sup>1</sup> RS 0.747.221.11; RU 1978 1986

<sup>2</sup> Traduzione dal testo originale francese (RO 2002 292).

- o. il termine «*fuoco ad intervalli d'oscurità regolari*» designa un fuoco intermittente la cui durata totale dei periodi di luce è nettamente superiore alla durata totale dei periodi d'oscurità e i cui intervalli d'oscurità sono regolari.

*Art. 4 cpv. 1*

<sup>1</sup> Anche in mancanza di prescrizioni del presente Regolamento e di qualsiasi altra disposizione applicabile, i conduttori devono prendere ogni provvedimento dettato dai doveri generali della prudenza e dalle regole della prassi corrente onde evitare segnatamente di:

- mettere in pericolo la vita umana;
- recare danno alle navi, agli apparecchi galleggianti, alle sponde oppure alle opere ed agli impianti di ogni specie situati lungo l'idrovia o le sue rive;
- creare ostacoli o intralci alla navigazione;
- trascinare ancore, cavi o catene.

*Art. 5* Comportamento in circostanze particolari

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

*Art. 18 cpv. 1 e 3*

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

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

<sup>3</sup> Sulle navi che non recano contrassegni di registrazione o d'intavolazione occorre indicare in modo ben visibile il nome e il domicilio del detentore.

*Art. 19 cpv. 1*

<sup>1</sup> Le navi che soggiacciono alle disposizioni di cui all'articolo 18 capoverso 1 devono inoltre recare, in un luogo ben visibile e facilmente accessibile, i seguenti contrassegni:

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

*Art. 24 cpv. 2*

<sup>2</sup> Nondimeno, per le comunicazioni fra navi da passeggeri prioritarie o fra queste navi e la terra possono essere impiegati altri fuochi e segnali, purché non possano essere scambiati con i fuochi ed i segnali prescritti nel presente capitolo.

*Art. 28* Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti rimorchiati in rotta (schizzo II.A.2)

Le navi e gli apparecchi galleggianti rimorchiati portano:

- a. un fuoco ordinario bianco situato a un'altezza che lo rende visibile su tutto l'orizzonte;
- b. un fuoco poppiere ordinario bianco in osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 27 lettera c.

Questa disposizione non è applicabile alle scialuppe di bordo.

*Art. 31* Segnaletica notturna delle navi motorizzate isolate inferiori ai 15 m di lunghezza in rotta (schizzo II.A.5)

<sup>1</sup> Le navi motorizzate isolate di una lunghezza inferiore a 15 m, fuori tutto, devono portare i fuochi prescritti dall'articolo 27. I fuochi di prua e di poppa possono essere sostituiti da un fuoco d'albero bianco, chiaro o forte, visibile da tutti i lati.

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

<sup>2</sup> Se la potenza del motore non supera 6 kW è sufficiente un fuoco ordinario bianco, visibile su tutto l'orizzonte.

*Art. 32* Segnaletica notturna completa delle navi passeggeri prioritarie (schizzo II.A.6)

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

*Art. 34* Segnaletica notturna delle navi e degli apparecchi galleggianti in stazionamento

<sup>1</sup> Le navi in stazionamento, eccezion fatta per quelle ormeggiate a riva oppure in un luogo di stazionamento stabilito dall'autorità competente, devono portare un fuoco ordinario bianco (schizzo II.B.1).

<sup>2</sup> Gli impianti galleggianti in stazionamento che si trovano nelle stesse condizioni devono essere illuminati in modo tale che i contorni siano riconoscibili (schizzo II.B.1a).

*Art. 37* Segnaletica diurna delle navi passeggeri prioritarie (schizzo III.A.1)

Le navi passeggeri prioritarie devono portare un pallone verde posto in luogo adatto e a un'altezza tale che sia visibile da tutti i lati.

*Art. 45* Segnaletica delle navi da pesca e delle reti (schizzo IV.4)

<sup>1</sup> Le navi che pescano alla traina, se trainano uno o più galleggianti o espansori, devono portare un pallone bianco posto in luogo adatto, in modo tale che sia visibile da tutti i lati.

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

<sup>3</sup> Le reti tese a fior d'acqua devono essere segnalate ad ogni estremità o ad ogni punto d'attacco da un fuoco ordinario bianco fisso e da una bandierina gialla. La bandierina dev'essere collocata sull'asse della rete a una distanza compresa tra 5 e 10 m dal fuoco; dev'essere larga almeno 0,40 m e alta 0,70 m. Il bordo superiore deve trovarsi ad almeno 1,40 m al di sopra del livello dell'acqua ed essere perpendicolare all'asta (schizzo 30a, allegato I).

*Art. 46 cpv. 1 lett. b*

<sup>1</sup> Nella misura in cui il presente Regolamento preveda segnali acustici, i segnali devono essere dati come segue:

- b. a bordo di altri tipi di nave mediante un mezzo ausiliario appropriato (ad es. avvisatore acustico o fischietto).

*Art. 49 cpv. 1*

<sup>1</sup> Le tavole sono poste sulle rive o sugli impianti (ad es. sui moli). Hanno le forme e i disegni descritti nell'allegato III. La loro dimensione minima è di 0,80 m. Quando la parte posteriore di una tavola non ha indicazioni dev'essere dipinta di un colore neutro.

*Art. 50 cpv. 1*

<sup>1</sup> I pericoli possono essere segnalati tramite una o più pertiche. Le pertiche portano i contrassegni di pericolo isolato o i segnali cardinali descritti dall'allegato IV. Determinati pericoli vicini alla riva possono restare segnalati con pertiche munite di un segnale di cima conico rosso, se si trovano dal lato del lago nelle condizioni previste dall'articolo 94.

*Art. 51* Canali d'accesso ai porti

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

- a sinistra, per mezzo di boe cilindriche rosse o portanti un segnale di cima cilindrico rosso; se necessario, le boe portano fuochi intermittenti o fuochi a lampi raggruppati rossi;

- a dritta, per mezzo di boe coniche verdi o portanti un segnale di cima conico verde; se necessario le boe portano fuochi intermittenti o fuochi a lampi raggruppati verdi.

*Art. 52 cpv. 1*

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

*Art. 54* Segnaletica notturna degli accessi ai porti pubblici e alle idrovie

L'accesso ai porti pubblici e alle idrovie presenta, visto dal lago, i seguenti fuochi:

- un fuoco verde ad intervalli d'oscurità regolari a destra;
- un fuoco rosso ad intervalli d'oscurità regolari a sinistra.

*Art. 56*

*Abrogato*

*Art. 62* Incrocio

Fatte salve le disposizioni speciali degli articoli 61, 64 e 65, l'incrocio tra navi è regolato come segue:

- a. in caso d'incrocio, le navi non devono mutare rotta e velocità in modo tale da creare pericolo d'abbordo, quando seguono una rotta che normalmente non presenta un tale pericolo;
- b. quando due navi seguono rotte che s'incrociano in modo da non poter escludere un pericolo d'abbordo, la nave che scorge l'altra da dritta deve scostarsi;
- c. allorché due navi vanno incontro l'una all'altra con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, cosicché ne possa risultare pericolo d'abbordo, ognuna di esse dovrà accostare a dritta, in modo da poter passare a sinistra dell'altra;
- d. in caso di manovra d'accostamento e in deroga alle disposizioni della lettera c, il conduttore può chiedere di passare a dritta, a condizione di essersi prima accertato che ciò sia possibile senza pericolo. In tale caso emette «due suoni brevi». L'altra nave deve allora parimenti emettere «due suoni brevi» e lasciare lo spazio necessario a dritta.

*Art. 64*            *Precedenza*

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

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

*Art. 68 cpv. 2 e 3*

<sup>2</sup> Le navi che escono da un porto hanno la precedenza su quelle che vi vogliono entrare, eccezion fatta per le navi viaggiatori prioritarie e per quelle in pericolo.

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

*Art. 70 cpv. 3*

<sup>3</sup> È vietato navigare e fare il bagno nelle zone riservate allo sci nautico o all'uso di apparecchi analoghi durante la pratica di questi sport. I canali riservati che partono dalla riva e le superfici riservate nelle zone rivierasche sono delimitati da tavole C.1 e da boe gialle (cfr. allegato III, D, esempio a).

*Art. 72 cpv. 1*

<sup>1</sup> Le navi in rotta in tempo di foschia devono adattare la velocità alle condizioni di visibilità, ai movimenti delle altre navi e alle circostanze locali. Una vedetta è obbligatoria quando la distanza fra la prua e la timoneria supera 15 m.

*Art. 74*            *Navigazione con radar*

Il fatto di disporre di informazioni ottenute per mezzo di un radar non dispensa alcuna nave dall'obbligo di rispettare le norme contenute nel presente capitolo. Le navi passeggeri prioritarie e i mercantili non necessitano della vedetta di cui all'articolo 72.

*Art. 75 cpv. 2**Abrogato**Art. 76 cpv. 3*

<sup>3</sup> La nave rimorchio e lo sciatore nautico devono essere a una distanza di almeno 50 m da ogni altra nave e dai bagnanti, eccezion fatta per la navigazione su un canale loro riservato. La corda di traino non deve essere trainata a vuoto.

*Art. 77 cpv. 3*

<sup>3</sup> Fatta salva l'osservanza delle regole di comando e di navigazione di cui al capitolo 6, non è permesso alle navi o agli apparecchi avvicinarsi a meno di 200 m a poppa e a meno di 50 m lateralmente a una nave che pesca alla traina e che porta la segnaletica prescritta dall'articolo 45 capoverso 1.

*Art. 78 cpv. 1*

<sup>1</sup> È vietato praticare i tuffi subacquei sportivi:

- a. sulla rotta normale delle navi passeggeri prioritarie;
- b. davanti all'entrata dei porti;
- c. vicino ai luoghi di stazionamento consueti;
- d. negli altri punti in cui la navigazione potrebbe essere ostacolata;
- e. nelle zone riservate allo sci nautico;
- f. in tutti i siti archeologici protetti.

*Art. 78<sup>bis</sup>* Disposizioni relative alle tavole a vela

La pratica della tavola a vela è vietata all'interno dei porti e davanti al loro accesso, salvo nei casi particolari segnalati dalle tavole C.5 (allegato III).

*Art. 78<sup>ter</sup>* Disposizioni relative al bagno

È proibito fare il bagno all'interno dei porti e davanti al loro accesso, salvo nelle zone in cui il bagno è espressamente autorizzato dall'autorità competente. È inoltre vietato fare il bagno nelle vicinanze dei pontili pubblici e nei punti contraddistinti dal segnale A.10 (allegato III).

*Art. 81* Stazionamento vietato

Lo stazionamento è vietato:

- a. alle imboccature delle idrovie navigabili, all'entrata dei porti, nei pressi dei pontili e all'imboccatura di corridoi riservati allo sci nautico;

- b. sulla rotta normale delle navi viaggiatori prioritarie;
- c. nei settori stabiliti dall'autorità competente e contraddistinti dal segnale A.5 (allegato III).

*Art. 91*

*Abrogato*

*Art. 92 cpv. 3*

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

## **Capitolo 10 Disposizioni transitorie**

*Art. 93*                    Segnaletica notturna delle navi isolate la cui lunghezza è inferiore a 15 m

La segnaletica delle navi in servizio al momento dell'entrata in vigore della modifica dell'articolo 31 del presente Regolamento va sostituita prima del 1° gennaio 2001.

*Art. 94*                    Segnali di pericolo

I segnali posti in determinati punti di pericolo nelle vicinanze della riva di cui all'articolo 50 vanno sostituiti prima del 1° gennaio 2009.

*Art. 95*                    Segnaletica notturna dell'accesso ai porti pubblici e alle idrovie navigabili

La segnaletica notturna posta all'inizio e alla fine dei canali d'accesso ai porti nonché quella posta all'entrata delle idrovie navigabili va sostituita prima del 1° gennaio 2015.

## **II**

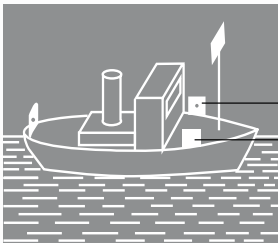
<sup>1</sup> Gli allegati I, II e III sono modificati secondo la versione qui annessa.

<sup>2</sup> Al Regolamento viene aggiunto l'allegato IV.

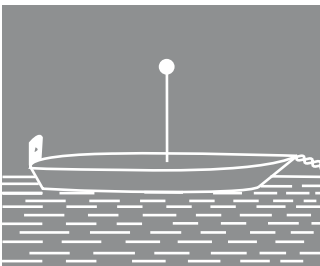
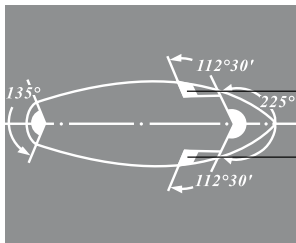


*Allegato I*

**II.A. Segnaletica notturna di rotta**



II.A.1 Articolo 27	
Navi e impianti galleggianti motorizzati isolati	
Fuoco di prua o d'albero:	Fuoco splendente bianco
Fuochi laterali:	Fuoco chiaro verde a tribordo Fuoco chiaro rosso a babordo
Fuoco di poppa:	Fuoco ordinario bianco



II.A.2 Articolo 28	
Navi e impianti galleggianti rimorchiati	
Fuoco d'albero:	Fuoco ordinario bianco
Fuoco di poppa:	Fuoco ordinario bianco

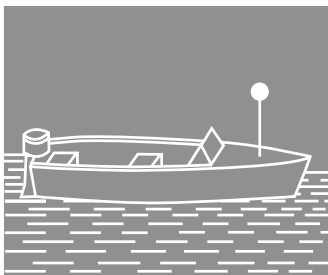


II.A.5 Articolo 31

Navi motorizzate di lunghezza inferiore a 15 m

<sup>1</sup> Qualora la potenza superi 6 kW:

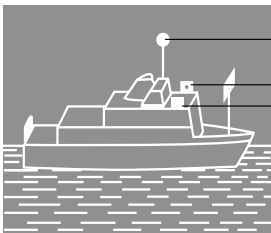
Fuoco di prua:	Fuoco bianco a forte intensità
Fuoco di poppa:	Fuoco ordinario bianco
Fuochi laterali:	Fuoco chiaro verde a tribordo Fuoco chiaro rosso a babordo



Il fuoco di prua e quello di poppa possono essere sostituiti da un fuoco d'albero chiaro o bianco intenso, visibile da tutti i lati.

<sup>2</sup> Qualora la potenza non superi 6 kW:

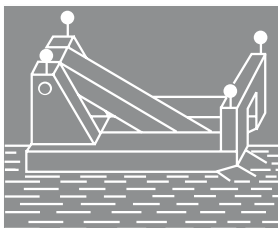
fuoco ordinario bianco visibile su tutto l'orizzonte.



II.A.6 Articolo 32

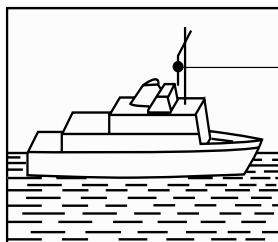
Segnaletica notturna supplementare per le navi passeggeri prioritarie in servizio

Fuoco di prua o fuoco d'albero:	Fuoco bianco a forte intensità Fuoco chiaro, verde, visibile da tutti i lati e posto sull'albero, a un'altezza di almeno 1 m dal fuoco summenzionato
Fuochi laterali:	Fuoco chiaro verde a tribordo Fuoco chiaro rosso a babordo
Fuoco di poppa:	Fuoco ordinario bianco



## II.B.1a Articolo 34

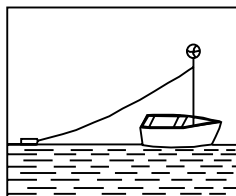
Segnaletica notturna degli impianti galleggianti: gli impianti galleggianti devono essere illuminati in modo tale che i loro contorni siano riconoscibili.



## III.A.1 Articolo 37

Navi passeggeri prioritarie

Pallone verde visibile da tutti i lati.



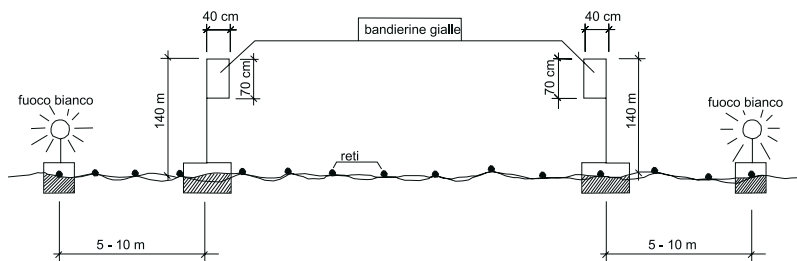
## IV.5 Articolo 45

Navi da pesca e reti

<sup>1</sup> Navi che pescano alla traina e trainano uno o più galleggianti o espansori:

pallone bianco visibile da tutti i lati.

<sup>3</sup> Contrassegno per le reti tese a fior d'acqua.



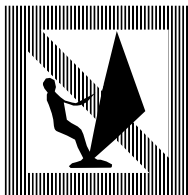
*Allegato II*

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

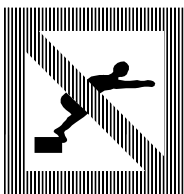
*Abrogato*

*Allegato III*

A.9 Divieto di praticare la tavola a vela



A.10 Divieto di fare il bagno

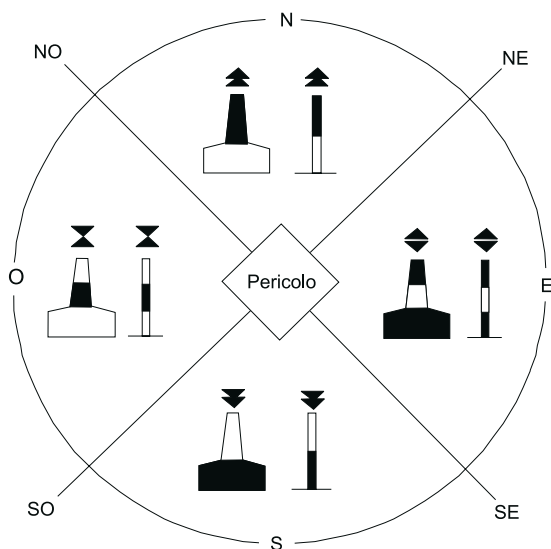


C.5 Autorizzazione di praticare la tavola a vela



*Allegato IV***Segnali supplementari**

I segnali indicati nello schema sono orientati in base al pericolo. Ogni segnale è indicato con il nome e le lettere che corrispondono al quadrante nel quale si trovano rispetto al pericolo segnalato.



Quadrante nord	Pertica (o boa): Segnale di cima:	Nera su fondo giallo; 2 coni neri sovrapposti, i due vertici rivolti verso l'alto
Quadrante est	Pertica (o boa): Segnale di cima:	Nera con una sola striscia larga gialla orizzontale; 2 coni neri sovrapposti, uniti alla base e con i vertici opposti
Quadrante sud	Pertica (o boa): Segnale di cima:	Gialla su sfondo nero 2 coni neri sovrapposti, i due vertici rivolti verso il basso
Quadrante ovest	Pertica (o boa): Segnale di cima:	Gialla con una sola striscia larga orizzontale nera; 2 coni neri sovrapposti, il cono inferiore con il vertice rivolto verso l'alto, quello superiore con il vertice rivolto verso il basso uniti.

Ogni cono ha un diametro e un'altezza pari ad almeno 40 cm.

Per mantenere il parallelismo d'impaginazione tra le edizioni italiana, francese e tedesca della RU, questa pagina rimane vuota.