

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 27 APRILE 1966

(61^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Norme per prevenire gli abbordi in mare » (1511) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 847, 848
ADAMOLI	848
BERNARDI	848
CORBELLINI, f.f. relatore	847
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	848

« Norme interpretative ed integrative della legge 13 giugno 1961, n. 528, contenente provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna » (1534) (Rinvio del seguito della discussione):

PRESIDENTE	842
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	842
LOMBARDI, relatore	842

« Abrogazione del termine per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili » (1594) (D'iniziativa dei

deputati De Polzer ed altri; Romanato e Guariento) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 842, 845
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	843, 844
GAIANI	843
GENCO	843
LOMBARDI, relatore	842, 843

« Cancellazione dalle linee navigabili del naviglio di Bereguardo » (1601) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	845, 847
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	847
GAIANI	846
LOMBARDI, relatore	845, 846

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Deriu, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focac-

cia, Gaiani, Garlato, Genco, Guanti, Jervolino, Lombardi, Restagno, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani, Vidali e Zannier.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Giancane è sostituito dal senatore Darè.

Intervengono il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni Spagnolli ed il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici de' Cocci.

L O M B A R D I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge: « Norme interpretative ed integrative della legge 13 giugno 1961, numero 528, contenente provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna » (1534)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme interpretative ed integrative della legge 13 giugno 1961, n. 528, contenente provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna ».

L O M B A R D I, relatore. Onorevole Presidente, mi vedo costretto a chiedere un ulteriore rinvio della discussione del disegno di legge in quanto non mi sono ancora pervenute alcune notizie indispensabili — a mio avviso — per la stesura degli emendamenti che, come ebbi ad annunciare nella precedente seduta, mi riservo di proporre al testo presentato dal Governo.

P R E S I D E N T E. Prendo atto della scrupolosità con la quale il senatore Lombardi affronta sempre l'esame dei disegni di legge a lui affidati, e ritengo che non si possa che accogliere la sua richiesta di rinvio.

D E' C O C C I, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Condivido pienamente

l'apprezzamento del Presidente nei confronti del senatore Lombardi e concordo anch'io sul rinvio della discussione.

P R E S I D E N T E. Se nessun altro domanda di parlare, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta per dar modo all'onorevole relatore di acquisire i dati che egli ritiene necessari per l'esame del provvedimento.

(Così rimane stabilito).

Discussione ed approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati De Polzer ed altri; Romanato e Guariento: « Abrogazione del termine per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili » (1594) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati De Polzer ed altri; Romanato e Guariento: « Abrogazione del termine per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

L O M B A R D I, relatore. Onorevoli senatori, il disegno di legge al nostro esame, approvato dalla Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati nella seduta del 17 marzo 1966, rappresenta il testo unificato di due distinte proposte di legge: la prima, d'iniziativa dei deputati De Polzer, Busetto ed altri (n. 2127) e la seconda, di iniziativa dei deputati Romanato e Guariento (n. 2922).

L'oggetto dell'odierno disegno di legge è quanto mai semplice: con esso si chiede, *sic et simpliciter*, l'abrogazione di ogni termine per la sostituzione degli attuali ponti di chiatte sul Po con ponti stabili.

Gli onorevoli senatori ricordano certamente che con la legge 22 novembre 1962, numero 1708, si stabilì che tale sostituzione dovesse avvenire entro il 31 dicembre 1965; evidentemente, tale termine aveva lo scopo di sollecitare il più possibile l'esecuzione

ne di questi lavori ma, per sopravvenute difficoltà di carattere tecnico e finanziario, esso non è stato rispettato. È così intervenuta la legge 7 ottobre 1964, n. 1056, la quale, all'articolo 1, ha prorogato il termine previsto dalla legge n. 1708 al 31 dicembre 1966.

Ma, purtroppo, neanche tale termine potrà essere rispettato in quanto i progetti per i ponti hanno dovuto subire ritardi a causa delle lungaggini nelle trattative tra i Provveditorati alle opere pubbliche regionali, che si interessano alla costruzione di sei ponti, e l'Autorità militare. Ciò perchè si doveva avere il benessere di quest'ultima prima di iniziare i lavori. Si temeva infatti che, nei punti dell'alveo scelti per la costruzione dei ponti, potessero essere nascosti, dal periodo bellico, ordigni esplosivi. Pertanto, le gare di appalto per i singoli ponti hanno subito vari ritardi, sicchè la consegna dei lavori non ha potuto ancora, a tutt'oggi, aver luogo.

Pertanto, il termine stabilito per la costruzione dei sei ponti, cioè il 31 dicembre 1966, è diventato del tutto superato, e la Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati ha ritenuto opportuno ricorrere all'abrogazione di qualsiasi termine, sia per i ponti da costruirsi a cura dei Provveditorati alle opere pubbliche che per i tre ponti da realizzarsi a cura dell'ANAS; anche quest'ultima, infatti, non ha rispettato la data di ultimazione dei lavori.

Detto questo, non avrei altro da aggiungere se non dichiarare di essere favorevole all'abrogazione dei termini in questione, alla quale la Camera ha ritenuto di dover ricorrere.

G A I A N I . Onorevole Presidente, mi rendo conto e comprendo le argomentazioni addotte dall'onorevole relatore per giustificare l'inosservanza dei termini stabiliti dalla legge per la realizzazione di queste opere, ma ciò non toglie che io deplori nel modo più sentito che, a tre anni e mezzo dall'emanazione delle norme che prevedevano la costruzione di ponti stabili in sostituzione dei ponti di chiatte sul Po, non sia stato ancora possibile giungere all'appalto di quattro dei

sei ponti di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Il fatto stesso che la legge originaria del novembre 1962, prevedesse termini e scadenze doveva, a mio avviso, costituire uno stimolo per accelerare i lavori; ma, purtroppo, è avvenuto tutto il contrario. I ponti sono ancora da terminare e per qualcuno, ripeto, non si è giunti neanche all'appalto. Diverso è il caso del ponte di Ficarolo, che è stato appaltato dall'impresa Edison, ma i cui lavori non sono stati ancora iniziati in attesa di disposizioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ma perchè si perde tutto questo tempo? Noi parlamentari lamentiamo sempre che il bilancio statale presenti dei residui passivi: questo è un caso in cui ci sono miliardi da spendere e non si fa nulla, o si tarda a fare qualcosa, per la lungaggine delle procedure amministrative e burocratiche!

Dato lo stato dei fatti, io sono vivamente preoccupato che la eliminazione completa di ogni termine, stabilita dal disegno di legge in esame, possa favorire un ulteriore rallentamento delle procedure relative a queste opere e desidererei dunque, da parte del rappresentante del Governo, un'assicurazione precisa al riguardo.

Concludendo, mi dichiaro non contrario all'approvazione del provvedimento a condizione che il Governo assicuri la Commissione che cercherà di fare tutto il possibile affinché i ponti in oggetto siano realizzati in un breve lasso di tempo.

G E N C O . Desidererei domandare all'onorevole Sottosegretario se le somme stanziare con la legge 22 novembre 1962, n. 1708, per far fronte alla costruzione di detti ponti, siano tutt'ora sufficienti per la ultimazione degli stessi.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. I fondi sono stati aumentati con la legge successiva del 7 ottobre 1964, n. 1056, e sono sufficienti al fabbisogno.

L O M B A R D I , *relatore*. Vorrei replicare al senatore Gaiani illustrando la situa-

zione attuale delle procedure e dei lavori relativi ai diversi ponti in costruzione.

Ponti in costruzione da parte dell'ANAS:

1) Castel S. Giovanni-Boscotosca, in destra (Piacenza) — Pieve Porto Morone, in sinistra (Pavia). Lo stato di avanzamento dei lavori è circa del 60 per cento, con probabile ultimazione a metà del 1967;

2) Boretto, in destra (Reggio Emilia) — Viadana, in sinistra (Mantova). L'avanzamento dei lavori è del 70 per cento, con probabile ultimazione entro il 1966;

3) S. Benedetto Po, in destra (Mantova) — Bagnolo S. Vito, in sinistra. Stato di avanzamento dei lavori circa il 70 per cento, con probabile ultimazione entro il 1966.

Passo ora ai ponti in costruzione da parte dei Provveditorati regionali che, per la verità, sono in una fase di avanzamento più arretrata rispetto a quelli affidati all'ANAS.

Provveditorato per la Lombardia:

4) Ponte da Stradella, Arena Po, in destra, a Spessa, in sinistra (provincia di Pavia). I lavori non sono ancora iniziati e l'impresa ha firmato il contratto con riserva.

Provveditorato per l'Emilia e Romagna:

5) Ponte da S. Nazario di Monticelli d'Ongina, in destra (Piacenza) a Castelnuovo Bocca d'Adda, in sinistra (Milano). Costruito dal Genio civile di Piacenza; costruttrice impresa SALC di Padova. Avanzamento dei lavori circa il 40 per cento; potrà essere ultimato entro il 1967;

6) ponte da Guastalla, in destra (Reggio Emilia) a Dosolo, in sinistra (Mantova). Costruito dal Genio civile di Reggio Emilia; costruttrice impresa SALC di Padova. È iniziato da poco ed è a un avanzamento di circa il 15 per cento.

Magistrato alle acque:

7) Ponte da Sermide, in destra a Castelmassa, in sinistra (provincia di Mantova). Costruito dal Genio civile di Mantova; costruttrice impresa SALC di Padova. Fermo perchè si è incaricata l'impresa Baccani di fare la bonifica dagli ordigni esplosivi dell'alveo: bonifica non ancora iniziata in at-

tesa di ordini e precisazioni da parte della direzione dei lavori.

8) Ponte da Boccoleno, in destra a Ficarolo, in sinistra (provincia di Rovigo). Costruito dal Genio civile di Rovigo. Appaltato all'impresa Edison. Non ancora iniziato in attesa di disposizioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

9) Ponte di Polesella, da Ro, in destra (Ferrara) a Polesella, in sinistra (Rovigo). Il Magistrato per il Po ha espresso il proprio parere sulle caratteristiche idrauliche e lo ha trasmesso al Magistrato alle acque a Venezia. Si attende il seguito circa l'approvazione del progetto e l'appalto per la costruzione.

Mi sia ora permesso rivolgere al rappresentante del Ministero dei lavori pubblici un suggerimento: che presso il Ministero vi sia un funzionario incaricato dei coordinamenti necessari per la realizzazione di questi nove ponti, in modo che ne possa periodicamente rispondere al Ministro; si dia al Parlamento ed alle Province interessate la sensazione che si sta facendo tutto il possibile per accelerare l'ultimazione di opere così importanti per tante regioni!

Colgo infine l'occasione per raccomandare al Sottosegretario un problema che interessa la città di Cremona. A seguito dei lavori che si faranno tra breve per il rifacimento della carreggiata del ponte di ferro sulla strada statale n. 10, si dovrà sospendere il traffico tra Piacenza e Cremona se non si sarà in tempo provveduto con un ponte di chiatte.

Bisognerebbe dunque che l'autorità militare assicurasse le province interessate che, al momento opportuno, provvederà in proposito, altrimenti, ripeto, dovrà essere interrotto il traffico intensissimo che si svolge in una parte della periferia di Cremona. Scusandomi per aver fatto una richiesta del tutto settoriale e limitata alla mia città, mi auguro tuttavia che essa venga accolta e tenuta presente dal Ministero dei lavori pubblici.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho poco da aggiunge-

re all'esauriente relazione svolta dal senatore Lombardi.

Come avete sentito, qualche ponte verrà ultimato entro il 1966, mentre il grosso dei lavori terminerà nel 1967. Nei casi in cui non è stato ancora fatto nulla speriamo di poter iniziare al più presto i lavori perchè il Governo è fermamente impegnato ad accelerare al massimo le procedure di cui trattasi.

Inoltre, posso assicurare il senatore Lombardi che il Ministero terrà nella più alta considerazione i suggerimenti da lui avanzati circa il coordinamento, con la nomina di un responsabile di tutti i lavori da svolgere in questo settore.

Dobbiamo altresì tener presente che ci sono tempi tecnici che non possono essere accelerati oltre una certa misura; mi riferisco per esempio alla ricerca degli ordigni bellici. D'altra parte la nostra organizzazione statale è quella che è.

Comunque, mi farò parte diligente per cercare di avviare a soluzione il più rapidamente possibile questo gruppo di opere così importante per tante provincie italiane.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, è sostituito dal seguente:

« I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti con ponti stabili a norma degli articoli seguenti ».

È abrogato il secondo comma dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 1964, n. 1056.

(È approvato).

Art. 2.

L'articolo 2 della legge 22 novembre 1962, n. 1708, è sostituito dal seguente:

« L'Azienda autonoma delle strade statali provvederà, con le entrate ordinarie di cui all'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, alla costruzione dei seguenti tre ponti:

- a) Ponte di Boscotosca;
- b) Ponte di Viadana-Boretto;
- c) Ponte di San Benedetto Po ».

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili del naviglio di Bereguardo » (1601)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Cancellazione dalle linee navigabili del naviglio di Bereguardo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Il canale naviglio di Bereguardo, dell'estesa di chilometri 18,848, corrente fra Castelletto di Abbiategrasso e Bereguardo, di cui al regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, figurante fra le linee navigabili di seconda classe al n. 4 dell'elenco, cessa di far parte delle linee navigabili medesime.

L O M B A R D I , relatore. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, dichiarava linea navigabile di seconda classe, tra numerose altre, il naviglio di Bereguardo. Il traffico fluviale che si svolgeva sulle sue acque, però, per una serie di cause chiaramente esposte nella re-

lazione ministeriale che accompagna il disegno di legge, è andato gradatamente scemando fino a cessare praticamente del tutto sin dal 1954 (anno in cui transitò l'ultima barca). Gli Uffici del genio civile di Milano e di Pavia, pertanto, hanno proposto che il naviglio di Bereguardo venga cancellato dall'elenco delle vie navigabili di seconda classe per essere consegnato all'Amministrazione finanziaria; il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il parere che sia da procedersi a tale cancellazione e che, dopo la declassificazione, il canale sia da consegnarsi all'Amministrazione finanziaria perchè promuova la costituzione di un apposito consorzio per l'utilizzazione del canale a scopo irriguo.

A tal fine, appunto, tende il disegno di legge in esame.

Nel dichiararmi favorevole alla cancellazione proposta, colgo l'occasione per segnalare all'onorevole rappresentante del Governo, in considerazione del fatto che molte sono le linee navigabili che si trovano nelle stesse condizioni del naviglio di Bereguardo, l'opportunità di riesaminare, dal punto di vista delle disposizioni legislative ormai superate (da tempo presso il Ministero dei lavori pubblici giace del tutto dimenticato il progetto di una riforma del testo unico dell'11 luglio 1913, che contiene le disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione) e da quello della ripartizione di competenza tra potere legislativo ed esecutivo, tutta la materia della classificazione delle vie navigabili.

È necessario tenere presente, peraltro, che per il già citato testo unico del 1913 la iscrizione di un corso d'acqua alla seconda classe delle linee navigabili rappresentava non solo un'approvazione in linea tecnica, ma anche, contemporaneamente, un impegno finanziario da parte dello Stato. Con il passare del tempo, però, tale iscrizione è andata perdendo il suo significato originario: ricordo, infatti, che nella precedente legislatura venne stabilita per legge l'iscrizione del canale Mincio-Ticino, senza peraltro prevedere il relativo finanziamento, tanto è vero che la società per azioni Mincio-Ticino ha proposto recentemente un provvedimento

di finanziamento non tenendo conto della iscrizione avvenuta precedentemente per legge.

Ora, giunti a questo punto, è evidente che la classificazione, se di per sé non comporta più il finanziamento, è diventata una cosa del tutto inutile.

Sorge quindi un altro problema, che sottopongo all'esame del Ministero. C'è da domandarsi, cioè, se sia conveniente che la classificazione in questione sia fatta per legge o non sia preferibile piuttosto che sia fatta per decreto. A questo proposito, io sarei del parere che, se rimane inteso che la classificazione non importa più l'obbligo del finanziamento da parte dello Stato o degli enti locali interessati, sarebbe opportuno che venisse stabilita per decreto.

G A I A N I. Mi dichiaro pienamente d'accordo con la relazione testè svolta dal senatore Lombardi. Come è stato già rilevato, infatti, numerosi sono i corsi d'acqua, che, pur essendo classificati linee navigabili di seconda classe, da tempo sono usati soltanto a scopi irrigui; pertanto, è chiaro che la revisione generale della materia auspicata dal senatore Lombardi sarebbe quanto mai opportuna.

Per quanto si riferisce alla questione del finanziamento sollevata dall'onorevole collega, desidero, però, rilevare, che a mio avviso tale questione sorge non al momento della classificazione del canale tra le linee navigabili, ma al momento dell'esecuzione delle opere necessarie per renderlo effettivamente navigabile: in quel momento soltanto, infatti, si applicherà il testo unico del 1913 e le spese saranno ripartite in base all'articolo 6, che ne addossa una parte allo Stato ed una parte agli enti locali interessati, in proporzione del rispettivo interesse. È evidente, quindi, che la semplice iscrizione in una delle quattro classi di vie navigabili — almeno per quanto risulta dalla prassi costantemente seguita — non implica l'obbligo del finanziamento, nè deve essere collegata a tale obbligo.

L O M B A R D I, *relatore*. Originariamente, la classificazione significava — ri-

peto — sia approvazione in linea tecnica del progetto, che impegno finanziario da parte dello Stato. Tutto questo, però, è rimasto lettera morta, dato che — come ho ricordato — sono già state fatte per legge delle classificazioni che non implicano alcun impegno finanziario nè da parte dello Stato, nè da parte degli enti locali.

La classificazione, pertanto, se si tratta di un'opera nuova, non è un elemento valido dal punto di vista del diritto, mentre se si tratta di un'opera già esistente impegna ancora lo Stato alle opere di manutenzione: tanto è vero che nella relazione che accompagna il disegno di legge è detto: « In relazione a ciò, appare conveniente sollevare lo Stato da impegni, sia pure formali, per la conservazione ed il miglioramento della linea ».

È necessario, quindi, a mio avviso, superare questa incongruità indubbiamente esistente e stabilire che le classificazioni siano fatte per legge, se si ritiene che esse comportino anche l'impegno finanziario, o per decreto, se si ritiene che siano soltanto un elemento di approvazione tecnica. La legislazione italiana, in questo campo ricalca quella francese, la quale peraltro per tali classificazioni richiede il decreto.

D E ' C O C C I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dichiaro, a nome del Governo, di condividere pienamente quanto è stato in precedenza rilevato, dal senatore Lombardi in particolare. Ci troviamo indubbiamente di fronte ad una legislazione del tutto antiquata, che va perfezionata e rivodata, e raccolgo senz'altro l'invito a sollecitarne la riforma. Naturalmente non sempre è facile giungere a riforme di vecchi testi; ma, trattandosi di un caso particolarmente grave, che richiede un intervento immediato, posso assicurare che il Governo farà quanto possibile per giungere ad una rapida conclusione.

Per quanto si riferisce poi al merito del provvedimento in esame, mi pare che la Commissione concordi sostanzialmente sull'opportunità che il canale in questione ven-

ga consegnato all'Amministrazione del demanio perchè sia meglio utilizzato, attraverso la costituzione di un apposito consorzio, per scopi irrigui: ritengo peraltro che vada riconosciuto al Governo il merito di essersi fatto parte diligente per provvedere tempestivamente alla smobilitazione di quanto non aveva ormai più alcuna ragione d'essere.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione ed approvazione del disegno di legge: « Norme per prevenire gli abbordi in mare » (1511) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per prevenire gli abbordi in mare », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè il relatore, senatore De Unterrichter è assente, se non si fanno osservazioni, riferirò brevemente sul presente disegno di legge il senatore Corbellini, che si è cortesemente offerto di sostituirlo.

C O R B E L L I N I, *f.f. relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, come è noto nel 1960 si è riunita a Londra una Conferenza internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, la quale ha tra l'altro aggiornato, sulla base delle più recenti scoperte tecniche, le regole per prevenire gli abbordi in mare, precedentemente approvate dall'analoga Conferenza del 1948 ed introdotte nel nostro ordinamento con la legge 16 maggio 1961, n. 450.

Con il presente disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 15 dicembre 1965, si propone l'approva-

zione di tali regole aggiornate, che sostituiscono le precedenti introdotte — come ho detto — nel nostro ordinamento.

Le nuove norme per prevenire gli abbordi in mare, che rappresentano il frutto dell'antica esperienza dei navigatori, aggiornata in rapporto ai nuovi mezzi tecnici entrati recentemente in uso, (sia di carattere luminoso, sia di carattere acustico), sono veramente encomiabili sotto ogni punto di vista.

Desidero ricordare in proposito che, quale Ministro della marina mercantile, in passato auspica l'installazione di due radar a bordo delle navi, che permettessero di individuare non solo la dimensione dell'ostacolo, ma anche la distanza e la direzione, al fine di avere maggiore possibilità di evitarlo.

Le norme in questione devono essere osservate — come è prescritto all'articolo 1 dell'allegato A del presente disegno di legge — da tutte le navi e da tutti gli idrovolanti in alto mare, stabilendo così una certa omogeneità tra la navigazione aerea e quella marittima, nella quale dizione, a mio avviso, deve essere compresa anche quella dei sommergibili. Non è detto, infatti, che tra non molto anche i sommergibili — considerati da molti più sicuri delle navi di superficie — non vengano utilizzati per scopi commerciali.

Le norme di cui trattasi si riferiscono in particolare alle segnalazioni luminose, alle segnalazioni sonore, alle norme di governo e di manovra ed alle raccomandazioni relative all'uso di informazioni ottenute con il *radar*, come aiuto per prevenire le collisioni.

Non posso certo dire di conoscere a fondo questa materia ma, leggendo il disegno di legge in esame, mi sono reso conto che molti progressi sono stati compiuti rispetto alle norme vigenti anche sul piano internazionale, il che ci permetterà di adeguarci ai criteri generali che in tutto il mondo vengono gradatamente adottati.

Il testo del provvedimento in esame è stato predisposto in modo responsabile dagli organi competenti e pertanto, così come è avvenuto alla Camera dei deputati, ritengo che non possiamo che esprimere il nostro voto favorevole al disegno di legge.

A D A M O L I . Pochissime parole per esprimere il nostro voto favorevole all'approvazione del presente disegno di legge che rappresenta il prodotto di un'esperienza non solo nazionale, ma internazionale.

Si tratta di una convenzione faticosamente elaborata da parte di vari Paesi, e già adottata da molti, che tiene conto dei mutamenti avvenuti in questi ultimi anni nella tecnica della navigazione e, pertanto, non possiamo che essere favorevoli a queste norme che ci metteranno, in questo campo, alla pari con altre Nazioni.

B E R N A R D I . Desidero anch'io esprimere il mio voto favorevole all'approvazione di norme così importanti per la navigazione.

P R E S I D E N T E . Desidero informare la Commissione che il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che non è potuto intervenire alla seduta, mi ha fatto sapere che il Governo auspica una rapida approvazione del testo in esame.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A nome del Governo, dichiaro di rimettermi alle conclusioni del relatore.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È approvato l'annesso testo, allegato A, concernente le norme per prevenire gli abbordi in mare, applicabile indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare, nonché agli idrovolanti civili e militari.

Do lettura dell'allegato A.

NORME PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI E DEFINIZIONI

ARTICOLO 1.

Le presenti norme devono essere osservate da tutte le navi e da tutti gli idrovolanti in alto mare ed in tutte le acque con esso comunicanti accessibili alla navigazione marittima salvo le eccezioni previste dall'articolo 30.

Gli idrovolanti che per la loro speciale struttura non possono attenersi integralmente alle norme relative alla dotazione dei fanali e dei segnali devono osservare tali norme nel modo più efficace consentito dalle circostanze.

Le norme concernenti i fanali devono essere osservate in qualsiasi condizione di tempo, dal tramonto alla levata del sole. Durante tale periodo non deve essere mostrata alcun'altra luce che possa essere confusa con i fanali prescritti o che possa pregiudicarne la visibilità o le caratteristiche oppure diminuire l'efficienza di un appropriato servizio di vedetta.

I fanali prescritti dalle presenti norme possono essere mostrati anche fra la levata e il tramonto del sole quando vi è visibilità ridotta o in tutte le altre circostanze quando ciò è ritenuto necessario.

Agli effetti delle presenti norme, salvo disposizioni contrarie risultanti dal contesto:

1º) la parola « nave » designa qualsiasi tipo di natante, che non sia un idrovolante in acqua, usato o capace di essere usato come mezzo di trasporto sull'acqua;

2º) la parola « idrovolante » designa un idrovolante e qualsiasi altro aereo destinato a manovrare sull'acqua;

3º) l'espressione « nave a propulsione meccanica » designa qualsiasi nave mossa da macchine;

4º) una nave a propulsione meccanica che naviga a vela e non a mezzo di macchine deve essere considerata come nave a vela, ed una nave che naviga a mezzo di macchine, che abbia o non abbia contemporaneamente vele spiegate, deve essere considerata come nave a propulsione meccanica;

5º) una nave o un idrovolante in acqua sono rispettivamente « in navigazione » o in « flottaggio » quando non sono all'ancora o ormeggiati a terra o incagliati;

6º) l'espressione « altezza al di sopra dello scafo » designa l'altezza al di sopra del ponte continuo più elevato;

7º) la « lunghezza » e la « larghezza » di una nave sono la lunghezza fuori tutto e la larghezza massima;

8º) la « lunghezza » e « l'apertura d'ali » di un idrovolante sono la massima lunghezza e la massima apertura d'ali risultanti dal certificato di navigabilità aerea; in mancanza di tale certificato le dimensioni sono quelle misurate direttamente;

9º) due navi si devono intendere « in vista una dell'altra », soltanto quando una nave può essere osservata visualmente dall'altra;

10º) la parola « visibile », quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte oscura con atmosfera chiara;

11º) l'espressione « suono breve » designa un suono della durata di circa un secondo;

12º) l'espressione « suono prolungato » designa un suono della durata da quattro a sei secondi;

13º) la parola « fischio » significa qualsiasi dispositivo capace di produrre i prescritti suoni brevi e prolungati;

14º) l'espressione « intenta a pescare » significa pescare con reti, lenze o a strascico ma non include la pesca con lenze trascinate (pesca alla traina).

CAPO II.

FANALI E SEGNALI

ARTICOLO 2.

Una nave a propulsione meccanica, quando è in navigazione, deve portare:

1°) sull'albero di trinchetto oppure a proravia del medesimo o, se è una nave priva dell'albero di trinchetto, nella parte prodiera della nave, un fanale a luce bianca, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di venti rombi di bussola (225 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce per dieci rombi (112 gradi e mezzo), da ciascun lato della nave, cioè dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo), a poppavia del traverso di ciascun lato e di una intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno cinque miglia;

2°) a proravia oppure a poppavia del fanale a luce bianca prescritto dal n. 1 del presente articolo, un secondo fanale a luce bianca di struttura e caratteristiche uguali a quelle di detto fanale. Per le navi di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi) il predetto secondo fanale a luce bianca è facoltativo;

3°) i due fanali a luce bianca di cui sopra devono essere disposti nel piano di simmetria, in modo che uno sia almeno metri 4,57 (15 piedi) più alto dell'altro, ed in posizione tale fra loro che il fanale a proravia sia sempre mostrato più basso di quello a poppavia. La distanza orizzontale fra i predetti due fanali a luce bianca deve essere almeno tre volte la distanza verticale. Il più basso di tali fanali a luce bianca, o il fanale se ne esiste uno solo, deve essere disposto ad un'altezza dallo scafo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi) e se la larghezza della nave è superiore a metri 6,10 (20 piedi), ad un'altezza dallo scafo non inferiore a tale larghezza; in ogni caso non è necessario che il fanale sia disposto ad un'altezza dallo scafo superiore a metri 12,20 (40 piedi). In ogni circostanza il fanale o i fanali, secondo i casi, devono essere disposti in modo da essere al di sopra e liberi da qualsiasi altro fanale o sovrastruttura che possano impedirne la visibilità;

4°) sul lato dritto un fanale a luce verde, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo), fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

5°) sul lato sinistro un fanale a luce rossa, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola (112 gradi e mezzo), fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a due rombi (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

6°) i suddetti fanali laterali a luce verde o a luce rossa devono essere provvisti, dal lato interno della nave, di schermi che si prolunghino almeno metri 0,91 (3 piedi) a proravia del fanale in modo da impedire che la luce di questo possa essere veduta dall'altra parte della prora.

Un idrovolante in flottaggio deve portare:

1°) nella parte prodiera e nel piano longitudinale centrale, dove possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca, costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco di orizzonte di 220 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 110 gradi da ciascun lato dell'idrovolante, cioè dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso di ciascun lato, e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno tre miglia;

2°) all'estremità dell'ala destra un fanale a luce verde costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco di orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla dritta e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia;

3°) all'estremità dell'ala sinistra un fanale a luce rossa costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 110 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce dalla prora fino a 20 gradi a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

ARTICOLO 3.

Una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia o spinge un'altra nave o un idrovolante, deve portare, oltre ai fanali laterali, due fanali a luce bianca disposti in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), e quando rimorchia e la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa della nave che rimorchia alla poppa dell'ultima nave rimorchiata, è superiore a metri 183 (600 piedi), deve portare tre fanali bianchi disposti in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, in modo che il fanale più alto e quello più basso siano alla stessa distanza, non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), al disopra o al disotto, di quello centrale. I fanali di cui sopra devono avere la stessa struttura ed intensità luminosa e uno di essi deve essere portato nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, comma primo, n. 1).

Nessuno di tali fanali deve essere portato ad una altezza inferiore a metri 4,27 (14 piedi) dallo scafo. In una nave con un solo albero tali fanali possono essere sistemati sull'albero.

La nave che rimorchia deve portare, inoltre, il fanale di poppa indicato nell'articolo 10 o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo oppure dell'albero poppiero, per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma tale fanale non deve essere visibile a proravia del traverso del rimorchiatore.

Tra il sorgere e il tramonto del sole, una nave a propulsione meccanica, quando rimorchia e la lunghezza del rimorchio è superiore a metri 183 (600 piedi), deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale nero di forma biconica, di almeno metri 0,61 (2 piedi) di diametro.

Un idrovolante in acqua, quando rimorchia uno o più idrovolanti o navi, deve portare i fanali indicati nell'articolo 2, secondo comma, nn. 1^o, 2^o e 3^o); ed inoltre deve portare un secondo fanale a luce bianca avente la stessa struttura ed intensità luminosa del fanale a luce bianca menzionato nell'articolo 2, secondo comma, n. 1^o) disposto in linea verticale ad almeno metri 1,83 (6 piedi) al disopra oppure al disotto di tale fanale.

ARTICOLO 4.

Una nave che non può governare deve portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti e, se è nave a propulsione meccanica in sostituzione dei fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1^o) e 2^o), due fanali a luce rossa, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) e di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, due palloni od oggetti approssimativamente rotondi, neri aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Un idrovolante in acqua non in grado di governare può portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, e in sostituzione del fanale indicato nell'articolo 2, comma secondo, n. 1^o), due fanali a luce rossa disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e di caratteristiche tali da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno può portare, disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), nel punto in cui possano essere meglio veduti, due palloni o oggetti approssimativamente rotondi, neri, aventi un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi) ciascuno.

Una nave intenta a distendere o a recuperare un cavo sottomarino o un segnale per la navigazione, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, o una nave che effettua un rifornimento in mare o sta per lanciare o recuperare un aeromobile, quando per motivo del suo lavoro non può allontanarsi dalla rotta di altre navi che si avvicinano, deve portare in sostituzione dei due fanali indicati nell'articolo 2 primo comma, nn. 1^o) e 2^o) o nell'articolo 7, primo comma, n. 1^o) tre fanali disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro, in modo che il fanale più alto e quello più basso siano alla stessa distanza, non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), al di sopra o al di sotto di quello centrale.

I fanali inferiore e superiore devono essere a luce rossa, quello di mezzo deve essere a luce bianca e tutti devono essere di intensità luminosa tale da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno essa deve portare, disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre segnali, aventi ciascuno un diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), dei quali il superiore e l'inferiore devono essere di forma sferica e di colore rosso e quello di mezzo di forma biconica e di colore bianco.

Una nave impegnata in operazioni di dragaggio di mine deve portare un fanale a luce verde alla formaggetta dell'albero prodiero ed un fanale a luce verde all'estremità del pennone dell'albero prodiero dalla parte dove esiste il pericolo, o, se il pericolo esiste lungo tutti e due i fianchi, un fanale a luce verde a ciascuna delle estremità di detto pennone. Tali fanali devono essere portati in più dei fanali prescritti dall'articolo 2, primo comma, n. 1 o dall'articolo 7, primo comma, n. 1^o) secondo i casi, e devono avere intensità luminosa tale da essere visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Durante il giorno deve portare dei palloni neri di diametro non inferiore a 61 centimetri (2 piedi) fissati nella stessa posizione dei fanali verdi.

I fanali o palloni di cui sopra indicano che è pericoloso per altre navi di accostarsi a meno di mezzo miglio (3.000 piedi) di poppa del dragamine o a meno di un quarto di miglio (1.500 piedi), dal lato o dai lati dove il pericolo è segnalato.

Le navi e gli idrovolanti dei quali tratta il presente articolo, quando non hanno abbrivo, non devono portare i fanali colorati laterali né quello di poppa. Devono invece portarli quando hanno abbrivo.

I fanali ed i segnali prescritti dal presente articolo devono essere considerati dalle altre navi e dagli altri idrovolanti come segnali indicanti che la nave e l'idrovolante che li porta non governa e non può quindi lasciare libera la rotta.

I segnali di cui sopra non sono segnali delle navi in pericolo e che chiedono soccorso; questi ultimi sono descritti nell'articolo 31.

ARTICOLO 5.

Una nave a vela in navigazione o una nave o un idrovolante rimorchiato devono portare gli stessi fanali prescritti dall'articolo 2, rispettivamente per una nave a propulsione meccanica in navigazione o per un idrovolante in flottaggio, ad eccezione dei fanali a luce bianca indicati in detto articolo, che essi non devono mai portare. Essi devono portare, inoltre, i fanali di poppa prescritti dall'articolo 10, rimanendo stabilito che le navi rimorchiate, ad eccezione dell'ultima, possono portare in sostituzione del detto fanale di poppa un piccolo fanale a luce bianca, come è prescritto nel terzo comma dell'articolo 3.

Oltre ai fanali di cui sopra, una nave a vela può portare sulla parte superiore dell'albero di trinchetto due fanali in linea verticale uno al di sopra dell'altro sufficientemente separati in modo da essere chiaramente distinti. Il fanale superiore deve essere rosso e quello inferiore deve essere verde. Tutti e due i fanali devono essere costruiti e sistemati come prescritto nell'articolo 2, primo comma, n. 1^o), e devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Una nave che viene spinta avanti da un rimorchiatore deve portare all'estrema prora un fanale a luce verde a dritta e un fanale a luce rossa a sinistra, i quali devono avere le stesse caratteristiche dei fanali prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4^o) e 5^o), e devono essere schermati come indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 6^o), rimanendo stabilito che se più navi, qualunque ne sia il numero, sono spinte avanti in gruppo, esse devono portare gli stessi fanali come se si trattasse di una sola nave.

Dal sorgere al tramonto del sole, una nave rimorchiata, se la lunghezza del rimorchio supera 183 metri (600 piedi), deve portare dove è più visibile un segnale nero a forma biconica di almeno 0,61 metri di diametro (2 piedi).

ARTICOLO 6.

Quando non è possibile, a causa del cattivo tempo o per altri fondati motivi, fissare a posto i fanali laterali a luce verde e rossa, questi fanali devono essere tenuti sottomano accesi e pronti per l'uso immediato e, nell'avvicinarsi ad altre navi oppure essendo da esse avvicinati, devono essere mostrati dal lato corrispondente, in tempo utile per prevenire una

collisione, in maniera da riuscire visibili quanto più possibile e in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto, né, se è possibile, a più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo.

Per rendere l'uso di questi fanali portatili più sicuro e più facile, essi devono essere dipinti esternamente con il colore della luce rispettiva e devono essere forniti di schermi adatti.

ARTICOLO 7.

Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), le navi di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi) che navigano a vela o a remi e le imbarcazioni a remi quando in navigazione, non hanno l'obbligo di portare i fanali indicati negli articoli 2, 3 e 5, ma se non li portano devono essere provvisti dai seguenti fanali:

a) Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) salvo quanto prescritto dalle seguenti lettere b) e c), devono portare:

1°) sulla parte prodiera, dove possa essere meglio veduto e ad una altezza da bordo non inferiore a metri 2,75 (9 piedi), un fanale a luce bianca, costruito e fissato conformemente a quanto prescritto dall'articolo 2, primo comma, n. 1°), e di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno tre miglia;

2°) i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, costruiti e fissati conformemente a quanto prescritto dall'articolo 2, primo comma, nn. 4°) e 5°), di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno un miglio, ovvero un fanale a luci combinate che proietti una luce verde ed una luce rossa dalla prora fino a due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso del lato rispettivo. Questo fanale deve essere portato a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al di sotto del fanale a luce bianca.

b) Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), quando rimorchiano o spingono un'altra nave, devono portare:

1°) oltre ai fanali laterali o al fanale a luci combinate prescritti dalla precedente lettera a), n. 2), due fanali bianchi disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza tra loro non inferiore a metri 1,22 (4 piedi). Ciascuno di questi fanali deve essere della stessa costruzione e caratteristiche del fanale bianco prescritto dalla precedente lettera a), n. 1°) e uno di essi deve essere portato nella stessa posizione. Su una nave con un solo albero tali fanali possono essere portati sull'albero;

2°) il fanale di poppa, come prescritto dall'articolo 10, o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo oppure dell'albero poppiero per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma tale fanale non deve essere visibile di poppavia del traverso.

c) Le navi a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), possono portare il fanale bianco ad un'altezza sopra il bordo inferiore a metri 2,75 (9 piedi) ma tale fanale deve essere portato ad un'altezza non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) sopra i fanali laterali o sopra il fanale a luci combinate prescritto dalla precedente lettera a), n. 2°).

d) Le navi di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi) che navigano a vela o a remi, salvo quanto prescritto dalla lettera f), se non portano i fanali laterali devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale che proietti una luce verde da un lato ed una luce rossa dall'altro, di intensità luminosa tale da essere visibile alla distanza di almeno un miglio e sistemato in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto. Quando non è possibile fissare tale fanale, esso deve essere tenuto pronto per l'uso immediato e deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione ed in modo che la luce verde non sia veduta dal lato sinistro, né la luce rossa dal lato dritto.

e) Le navi menzionate nel presente articolo quando sono rimorchiate devono portare, secondo i casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate, prescritti dalle lettere a) o d) del presente articolo, e un fanale di poppa come prescritto dall'articolo 10, oppure, ad eccezione dell'ultima nave rimorchiata, un piccolo fanale bianco come prescritto alla lettera b), n. 2°). Quando esse vengono spinte avanti devono portare, secondo i casi, sulla parte prodiera i fanali laterali o il fanale a luci combinate prescritti dalle lettere a) e d) del presente articolo, rimanendo stabilito che se più navi, qualunque ne sia il numero, sono spinte avanti in gruppo, esse devono portare i fanali prescritti dal presente articolo, come se si trattasse di una sola nave, ad eccezione che se il gruppo di navi così spinte avanti, ha una lunghezza

fuori tutto superiore a metri 19,80 (65 piedi), devono essere applicate le prescrizioni dell'articolo 5, terzo comma;

f) Le piccole imbarcazioni a remi, che navigano a vela o a remi, devono avere pronta sotto mano soltanto una torcia elettrica oppure un fanale acceso a luce bianca, che deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione.

g) Le navi e le imbarcazioni alle quali si riferisce il presente articolo non hanno l'obbligo di portare i fanali ed i segnali prescritti dagli articoli 4, primo comma, ed 11, quinto comma e le dimensioni dei loro segnali diurni possono essere inferiori a quelle prescritte dagli articoli 4, terzo comma, ed 11, terzo comma.

ARTICOLO 8.

a) Una nave pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio e in navigazione, deve:

1º) portare un fanale a luce bianca in testa d'albero ad una altezza non inferiore a metri 6,10 (20 piedi) al di sopra dello scafo, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza non inferiore a tre miglia e al di sotto di esso a una distanza di metri 2,40 (8 piedi) un fanale rosso di uguale costruzione e uguale intensità luminosa. Se tale nave è di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) essa può portare il fanale a luce bianca ad una altezza non inferiore a metri 2,75 (9 piedi) dal bordo e un fanale a luce rossa ad una distanza non inferiore a metri 1,22 (4 piedi) al di sotto di tale fanale bianco;

2º) portare, a seconda dei casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4º e 5º) o dall'articolo 7, lettera a), n. 2º); e lettera d) e il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10;

3º) mostrare uno o più fanali a lampi ad intervalli non superiori a 10 minuti. Un fanale a luce bianca intermittente visibile per tutto il giro dell'orizzonte può essere usato in sostituzione dei fanali a lampi.

b) Una nave pilota a vela, quando è in servizio di pilotaggio e in navigazione, deve:

1º) portare un fanale a luce bianca all'estremità dell'albero visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia;

2º) avere, a seconda dei casi, dei fanali laterali o fanale a luci combinate prescritti dagli articoli 5, primo comma, o 7, lettera d) e deve, avvicinandosi o essendo avvicinato da altre navi, avere tali fanali pronti per l'uso, e deve mostrarli a brevi intervalli per indicare la sua direzione, ma il fanale a luce verde non deve essere mostrato dal lato sinistro né il fanale a luce rossa dal lato dritto. Deve anche avere il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10;

3º) mostrare uno o più fanali a lampi, ad intervalli non superiori a 10 minuti.

c) Una nave pilota, in servizio di pilotaggio ma non in navigazione, deve portare i fanali e mostrare le luci a lampi prescritte dalla lettera a), nn. 1º e 3º) o dalla lettera b), nn. 1º) e 3º) del presente articolo, a seconda dei casi, e se è all'ancora deve anche portare i fanali di ancoraggio prescritti dall'articolo 11.

d) Una nave pilota quando non è in servizio di pilotaggio deve portare gli stessi fanali e segnali prescritti per le navi della stessa lunghezza e categoria.

ARTICOLO 9.

Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o i segnali prescritti per le navi simili di uguale lunghezza.

Le navi che pescano, quando in navigazione o all'ancora, devono portare soltanto i fanali e i segnali prescritti dal presente articolo, i quali devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca a strascico, ossia che rastrellano il fondo con una rete dragante od altro apparecchio immerso, devono portare due fanali in linea verticale, uno al di sopra dell'altro, distanziati tra loro non meno di metri 1,22 (4 piedi) e non più di metri 3,65 (12 piedi). Il fanale più alto deve essere a luce verde e quello al di sotto a luce bianca e ciascuno di essi deve essere visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Il più basso di tali fanali deve essere portato ad un'altezza, rispetto ai fanali laterali, non inferiore al doppio della distanza che separa tra loro i detti due fanali verticali.

Tali navi possono inoltre portare un fanale a luce bianca di costruzione uguale a quella del fanale bianco prescritto dall'articolo 2, primo comma, n. 1°), ma tale fanale deve essere portato più basso dei due fanali a luce verde e luce bianca visibili per tutto il giro dell'orizzonte, e di poppavia ad essi.

Le navi quando sono intente a pescare, ad eccezione delle navi intente a pescare a strascico, devono portare i fanali prescritti dal terzo comma del presente articolo, salvo che il più alto dei due fanali disposti in linea verticale, deve essere a luce rossa. Tali navi se sono di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), possono portare tale fanale a luce rossa ad una altezza non inferiore a metri 2,74 (9 piedi) sopra il bordo ed il fanale a luce bianca a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al di sotto del fanale a luce rossa.

Le navi menzionate dai commi terzo e quinto del presente articolo, quando hanno abbrivo, devono portare, a seconda dei casi, i fanali laterali o il fanale a luci combinate, prescritti dall'articolo 2, primo comma, nn. 4°) e 5°) o dall'articolo 7, lettera a, n. 2°) della lettera d) e il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10. Quando non hanno abbrivo, esse non devono mostrare né i fanali laterali né il fanale di poppa.

Le navi menzionate dal quinto comma del presente articolo che hanno un attrezzo esterno che si estende fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente, devono portare un fanale addizionale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza orizzontale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) e non superiore a metri 6,10 (20 piedi) dai fanali disposti in linea verticale, nella direzione dell'attrezzo esterno a mare. Tale fanale addizionale a luce bianca deve essere sistemato ad una altezza non superiore a quella del fanale a luce bianca prescritto dal terzo comma del presente articolo e non inferiore a quella dei fanali laterali.

Oltre ai fanali che sono obbligate a portare in conformità al presente articolo, le navi impegnate a pescare possono mostrare, se necessario per attirare l'attenzione di una nave che si avvicina, una luce a lampi, o possono dirigere il fascio del loro proiettore nella direzione di un pericolo che minacci la nave che si avvicina, in modo tale da non disturbare altre navi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro ma i pescatori devono tener presente che dei fanali da lavoro particolarmente brillanti o insufficientemente schermati possono ridurre la visibilità e rendere meno chiari i caratteri distintivi dei fanali prescritti dal presente articolo.

Durante il giorno le navi che sono intente alla pesca devono segnalare la loro occupazione, alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale nero consistente in due coni ciascuno di essi di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), con i loro vertici uniti assieme uno sopra all'altro. Tali navi, se sono di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi), possono sostituire il predetto segnale nero con un panierino o una cesta. Se il loro attrezzo si estende fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente, le navi intente a pescare devono mostrare inoltre un segnale nero, di forma a cono, con il vertice rivolto verso l'alto, nella direzione dell'attrezzo che si stende fuori bordo.

ARTICOLO 10.

Salvo disposizioni contrarie risultanti dalle presenti norme, una nave quando è in navigazione deve portare di poppa un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dodici rombi di bussola (135 gradi), fissato in modo da mostrare la sua luce da poppa fino a sei rombi (67 gradi e mezzo) su ciascun lato della nave e di intensità luminosa tale da essere veduto ad una distanza di almeno due miglia.

A bordo delle piccole navi, se a causa del cattivo tempo o per altri motivi giustificati, non è possibile fissare il predetto fanale, si deve avere pronta sottomano una torcia elettrica oppure un fanale acceso a luce bianca, che devono essere mostrati all'avvicinarsi di una nave che stia sopraggiungendo, in tempo utile per evitare una collisione.

Un idrovolante in flottaggio deve portare sulla coda un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 140 gradi, fissato in modo da mostrare la sua luce per 70 gradi su ciascun lato dell'idrovolante a partire dalla poppa e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

ARTICOLO 11.

Una nave di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca costruito in modo da mostrare una luce chiara, uniforme e ininterrotta, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia. Tale nave può anche portare un secondo fanale a luce bianca sistemato nella posizione prescritta dal successivo comma del presente articolo, ma non ha l'obbligo. Tale secondo fanale, se è portato, deve essere visibile ad una distanza di almeno due miglia e sistemato in modo da essere visibile, per quanto possibile, per tutto il giro dell'orizzonte.

Una nave di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare vicino al dritto di prora, ad un'altezza non inferiore a metri 6,10 (20 piedi) al di sopra dello scafo, un fanale a luce bianca come indicato al comma precedente, e sulla poppa o vicino ad essa un altro fanale simile, ad un'altezza tale da trovarsi a non meno di metri 4,57 (15 piedi) più in basso di quello prodiero. Entrambi questi fanali devono essere visibili ad una distanza di almeno tre miglia e sistemati in modo tale da essere visibili per quanto possibile, per tutto il giro dell'orizzonte.

Fra la levata ed il tramonto del sole tutte le navi all'ancora devono portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un pallone nero di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

Una nave impegnata a distendere o a recuperare un cavo sottomarino oppure un segnale per la navigazione, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando è all'ancora, deve portare i fanali o i segnali prescritti dal terzo comma dell'articolo 4 oltre a quelli prescritti, a seconda dei casi, nei precedenti commi del presente articolo.

Una nave incagliata deve portare, di notte, il fanale o i fanali prescritti dai commi primo e secondo del presente articolo e i due fanali a luce rossa prescritti dal primo comma dell'articolo 4. Durante il giorno essa deve portare, nel punto in cui possono essere meglio veduti, tre palloni neri, ciascuno di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), disposti in linea verticale uno al di sopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi).

Un idrovolante in acqua di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia.

Un idrovolante in acqua di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando è all'ancora, deve portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca di prora ed un fanale a luce bianca di poppa, ambedue visibili per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia; inoltre, se ha un'apertura di ali superiore a metri 45,75 (150 piedi), esso deve portare un fanale a luce bianca all'estremità di ogni ala, per indicare la massima apertura d'ali, visibile per quanto possibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di un miglio.

Un idrovolante incagliato deve portare un fanale di fonda oppure i fanali prescritti nei commi sesto e settimo del presente articolo ed, inoltre, può portare due fanali a luce rossa disposti in linea verticale, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi) e collocati in modo da essere visibili per tutto il giro dell'orizzonte.

ARTICOLO 12.

Se è necessario per attirare l'attenzione, le navi o gli idrovolanti in acqua possono mostrare, in aggiunta ai fanali che sono tenuti a portare in base alle presenti norme, un fanale a lampi o a fare uso di segnali detonanti ovvero di qualsiasi altro efficace segnale acustico che non possa essere confuso con alcun altro segnale autorizzato in altri punti delle presenti norme.

ARTICOLO 13.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'applicazione di speciali disposizioni emanate dal Governo di qualsiasi Stato, relativamente ad un maggior numero di fanali di posizione e di fanali per segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, delle navi naviganti in convoglio, delle navi da pesca intente a pescare in flottiglia, e degli idrovolanti in acqua.

Quando il Governo interessato ritiene che una nave da guerra o un'altra nave militarizzata o un idrovolante in acqua di speciale costruzione e impiego, non possa pienamente ottemperare ad una qualsiasi delle presenti norme per quanto riguarda il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali senza intralciare la funzione militare della nave o dell'idrovolante, tale nave o idrovolante deve attenersi alle altre disposizioni concernenti il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali che il Governo interessato abbia giudicato atte a consentire un'osservanza quanto più stretta possibile dalle presenti norme nei riguardi di detta nave o idrovolante.

ARTICOLO 14.

Una nave che naviga a vela e contemporaneamente a mezzo di macchina deve portare, durante il giorno, di prora, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un cono nero, col vertice rivolto verso il basso, del diametro alla base non inferiore a metri 0,61 (2 piedi).

CAPO III.

SEGNALI SONORI E CONDOTTA DELLA NAVIGAZIONE CON VISIBILITÀ LIMITATA

PREMESSA.

a) Il fatto di essere in possesso di dati ottenuti per mezzo del radar non esonera una nave dall'obbligo di attenersi strettamente alle norme del presente allegato e, in modo particolare, alla prescrizioni contenute negli articoli 15 e 16.

b) Il Capo VII contiene delle raccomandazioni intese a facilitare l'utilizzazione del radar come un aiuto per evitare collisioni quando la visibilità è limitata.

ARTICOLO 15.

Una nave a propulsione meccanica di lunghezza uguale o superiore a metri 12,19 (40 piedi), deve essere dotata di un buon fischio, azionato a vapore o da altri mezzi atti a sostituire il vapore, collocato in modo che il suono non possa essere intercettato da alcun impedimento, di un corno da nebbia efficiente, azionato da un mezzo meccanico, nonché di una buona campana. Una nave a vela di lunghezza uguale o superiore a metri 12,19 (40 piedi) deve essere dotata di un corno da nebbia e di una campana.

Tutti i segnali prescritti dal presente articolo per le navi in navigazione devono essere emessi:

1° dalle navi a propulsione meccanica, a mezzo del fischio;

2° dalle navi a vela, a mezzo del corno da nebbia;

3° dalle navi rimorchiate, a mezzo del fischio oppure del corno da nebbia.

In tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovoschi o in ogni altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità tanto di giorno quanto di notte, i mezzi di segnalazione prescritti dal presente articolo devono essere usati nel modo seguente:

1°) una nave a propulsione meccanica con abbrivo deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, un suono prolungato;

2°) una nave a propulsione meccanica in navigazione ma con macchina ferma e senza abbrivo deve emettere, ad intervalli non maggiori di due minuti, due suoni prolungati, con un intervallo fra loro di circa un secondo;

3°) una nave a vela in navigazione deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, un suono se naviga con mure a dritta, due suoni consecutivi se naviga con mure a sinistra, e tre suoni consecutivi quando riceve il vento a poppa del traverso;

4°) una nave all'ancora deve suonare rapidamente la campana per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto. Sulle navi di lunghezza superiore a metri 106,75 (350 piedi), la campana deve essere suonata sulla parte prodiera, ed, inoltre, sulla parte poppiera deve essere suonato per circa cinque secondi, ad intervalli non maggiori di un minuto, un gong od altro strumento di tono e sonorità tali che non possano essere confusi con quelli della campana. Inoltre, una nave all'ancora può, in conformità dell'articolo 12, emettere tre suoni

consecutivi e precisamente uno breve, uno prolungato ed uno breve, per segnalare ad una nave che si avvicina la propria posizione e la possibilità di una collisione;

5°) una nave che rimorchia, o una nave che è impegnata a distendere o a recuperare un cavo sottomarino od un segnale per la navigazione, o una nave che è in movimento ma che non può allontanarsi dalla rotta di una nave che si avvicina perché non può governare o manovrare come prescrivono le presenti norme, deve, invece dei segnali di cui ai nn. 1°), 2°) e 3°) del presente articolo emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre suoni consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

6°) una nave rimorchiata e, qualora ne siano rimorchiate più di una, soltanto l'ultima, se ha l'equipaggio a bordo, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, quattro suoni; consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da tre brevi; ove sia possibile, questo segnale deve essere fatto immediatamente dopo quello emesso dalla nave che rimorchia;

7°) una nave incagliata deve suonare rapidamente la campana e, ove del caso, il gong, secondo le disposizioni di cui al n. 4°) del presente articolo, e deve inoltre dare tre colpi di campana, distinti e separati, immediatamente prima e dopo il suddetto suono rapido della campana;

8°) una nave intenta a pescare, quando è in navigazione o all'ancora, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, il segnale prescritto dal n. 5 del presente articolo. Una nave quando pesca con lenze trascinate (pesca alla traina) ed è in navigazione, deve emettere i segnali prescritti dai nn. 1°), 2°) e 3°) del presente articolo, a seconda dei casi;

9°) una nave di lunghezza inferiore a metri 12,19 (40 piedi), una imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua, non hanno l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fanno devono emettere ad intervalli non maggiori di un minuto qualche altro segnale acustico efficace;

10°) una nave pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio può, oltre ai segnali prescritti dai commi primo, secondo e quarto del presente articolo, emettere un segnale di riconoscimento consistente in quattro suoni brevi.

ARTICOLO 16.

Una nave od un idrovolante in moto sull'acqua, in tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovoschi, o in qualsiasi altra condizione che in modo analogo limiti la visibilità, deve procedere con velocità moderata, tenendo conto con molta cura delle circostanze e delle condizioni del momento.

Una nave a propulsione meccanica che oda, apparentemente a proravia del suo traverso, il segnale da nebbia di una nave la cui posizione non è accertata, deve, per quanto le circostanze del caso lo consentano, fermare le macchine e quindi navigare con precauzione fino a quando il pericolo di collisione sia passato.

Una nave a propulsione meccanica che rilevi la presenza di un'altra nave a proravia del suo traverso prima di udire il suo segnale di nebbia o osservarla visualmente, può manovrare tempestivamente e decisamente per evitare di trovarsi in posizione troppo ravvicinata, ma se ciò non può essere evitato, essa deve, per quanto le circostanze del caso lo permettano, fermare in tempo utile le sue macchine per evitare una collisione, e navigare quindi con precauzione fino a quando non è cessato il pericolo di collisione.

CAPO IV.

NORME DI GOVERNO E MANOVRA

PREMESSA.

a) Tutte le manovre decise in applicazione ed in seguito alla interpretazione delle presenti disposizioni devono essere eseguite con decisione e ampio margine di tempo, in osservanza delle buone regole dell'arte marinara.

b) Il pericolo di collisione, quando le circostanze lo permettano, può essere accertato osservando accuratamente alla bussola il rilevamento della nave che si avvicina. Se il rilevamento non cambia in modo apprezzabile si deve ritenere che tale rischio esiste.

c) I naviganti devono tener presente che un idrovolante in fase di ammassaggio o di decollo o che manovra in condizioni atmosferiche sfavorevoli, può trovarsi nella impossibilità di modificare all'ultimo momento la manovra che si era prefisso.

d) Gli articoli da 17 a 24 si applicano solamente alle navi che sono in vista l'una dell'altra.

ARTICOLO 17.

Quando due navi a vela stanno avvicinandosi l'una all'altra in modo da implicare pericolo di collisione, una di esse deve manovrare per lasciare la via libera all'altra nel modo seguente:

a) quando ciascuna di esse prende il vento da lati diversi, la nave che ha il vento sulla sinistra deve lasciare libera la rotta all'altra;

b) quando tutte e due hanno il vento dallo stesso lato, la nave che è sopra vento deve lasciare libera la rotta alla nave che è sottovento.

Ai fini del presente articolo per lato dal quale proviene il vento deve intendersi il lato opposto a quello in cui è bordata la boma della randa e nel caso di navi a vela quadre il lato opposto a quello in cui è bordata la più grande vela di strallo.

ARTICOLO 18.

Quando due navi a propulsione meccanica si fanno incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, ciascuna di esse deve accostare a dritta in modo da poter passare sulla sinistra dell'altra. Il presente articolo si applica unicamente ai casi in cui le navi si muovono incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, in modo da implicare pericolo di collisione, e non è applicabile a due navi che, continuando nelle loro rotte rispettive, possono passare libere l'una dall'altra. I soli casi in cui essa si applica sono quelli nei quali ciascuna delle due navi si muove incontro all'altra dritto di prora o quasi; in altri termini, ai casi in cui, di giorno, ciascuna nave vede gli alberi dell'altra sullo stesso allineamento, o quasi, dei propri; e, di notte, nei casi in cui ciascuna nave è in posizione tale da scorgere entrambi i fanali laterali dell'altra. Essa non si applica, di giorno, nei casi in cui una nave ne vede un'altra di prora che traversa la propria rotta, o, di notte, nei casi in cui il fanale a luce rossa dell'una è opposto al fanale a luce rossa dell'altra, o il fanale a luce verde dell'una è opposto al fanale a luce verde dell'altra; oppure nei casi in cui una nave vede di prora il fanale a luce rossa dell'altra senza vedere quello a luce verde, o il fanale a luce verde senza vedere quello a luce rossa; oppure quando si vedono tutti due i fanali a luce verde e a luce rossa in qualunque altra direzione fuorché di prora.

Agli effetti del presente articolo e degli articoli da 19 a 29 inclusi, ad eccezione di quanto disposto al terzo comma dell'articolo 20 e dell'articolo 28, un idrovolante in acqua deve essere considerato come una nave e l'espressione « nave a propulsione meccanica » deve essere interpretata in conformità.

ARTICOLO 19.

Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che si incrociano in modo da implicare pericolo di collisione, la nave che vede l'altra sulla propria dritta deve lasciare a questa libera la rotta.

ARTICOLO 20.

Quando due navi, una a propulsione meccanica e l'altra a vela, navigano con rotte tali da implicare pericolo di collisione, la nave a propulsione meccanica deve lasciare libera la rotta alla nave a vela salvo quanto previsto dagli articoli 24 e 26.

Il presente articolo non dà il diritto ad una nave a vela di intralciare, in un canale ristretto, il transito sicuro di una nave a propulsione meccanica la quale può soltanto navigare in tale canale.

Un idrovolante in acqua deve normalmente tenersi ben libero da tutte le navi ed evitare di intralciare la loro navigazione. Tuttavia, quando vi è pericolo di collisione esso deve attenersi alle presenti norme.

ARTICOLO 21.

Quando in base alle presenti norme, una delle due navi deve lasciare libera la rotta all'altra, quest'ultima deve mantenere la propria rotta e la propria velocità. Quando, per qualsiasi causa, quest'ultima nave si trova così vicina all'altra che la collisione non può essere evitata con la sola manovra della nave che deve cedere il passo, anche essa deve agire nel modo più adatto per evitare la collisione (si vedano gli articoli 27 e 29).

ARTICOLO 22.

Una nave che in base alle presenti norme deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave deve, per quanto possibile, manovrare in modo deciso e tempestivo per ottemperare a tale obbligo e deve evitare, se le circostanze del caso lo consentono, di passare di prora a quest'ultima.

ARTICOLO 23.

Una nave a propulsione meccanica che in base alle presenti norme deve lasciare libera la rotta ad un'altra nave, nell'avvicinarsi ad essa deve diminuire, se è necessario, la propria velocità o fermare le macchine ovvero fare marcia indietro.

ARTICOLO 24.

Fermo restando quanto stabilito dalle presenti norme, una nave che ne raggiunge un'altra deve lasciar libera la rotta alla nave raggiunta.

Una nave che si avvicina ad un'altra venendo da una direzione di più di due rombi di bussola (22 gradi e mezzo) a poppavia del traverso di quest'ultima, che si trova cioè relativamente alla nave che sta raggiungendo in posizione tale che di notte non potrebbe scorgere alcuno dei fanali laterali di questa ultima, deve essere considerata come una nave che ne raggiunge un'altra; nessun ulteriore cambiamento nel rilevamento fra le due navi potrà far considerare la nave che raggiunge l'altra come una nave che ne incrocia la rotta ai termini delle presenti norme o esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta, fino a che non l'abbia oltrepassata e non sia libera da essa.

Se la nave che ne raggiunge un'altra non può stabilire con certezza se si trova a prora o a poppavia di questa direzione rispetto all'altra nave, essa deve considerarsi come una nave che ne raggiunge un'altra e lasciare a questa libera la rotta.

ARTICOLO 25.

Una nave a propulsione meccanica che naviga in un passo stretto deve, quando ciò è possibile e non comporta un pericolo, mantenersi nella metà di destra del passaggio o canale rispetto alla propria rotta.

Una nave a propulsione meccanica che si avvicina al gomito di un canale dove non è possibile vedere altre navi che si avvicinano in senso opposto, deve emettere, al momento in cui essa arriva alla distanza di mezzo miglio dal gomito, un suono prolungato di fischio. A questo segnale deve essere data risposta con un suono analogo da qualsiasi nave a propulsione meccanica in condizione di udirlo che stia avvicinandosi dall'altra parte del gomito. In ogni caso, sia o no udito il segnale di una nave che si avvicina dall'altra parte, il predetto gomito deve essere percorso con attenzione e cautela.

In un canale ristretto una nave a propulsione meccanica di lunghezza inferiore a metri 19,80 (65 piedi) non deve intralciare il transito sicuro di una nave la quale può soltanto navigare in tale canale.

ARTICOLO 26.

Le navi non impegnate in operazioni di pesca, ad eccezione delle navi alle quali si applicano le disposizioni dell'articolo 4, devono, quando sono in movimento, lasciare libera la rotta alle navi che stanno pescando con reti, lenze o reti a strascico. Questa norma non dà diritto alle navi intente alla pesca di ostruire un passaggio frequentato da navi che non siano navi da pesca.

ARTICOLO 27.

Nell'applicazione e nell'interpretazione delle presenti norme si debbono tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e di collisione e tutte le circostanze particolari, comprese le limitazioni della nave e dell'aeromobile interessato, che possono rendere necessario discostarsi dalle precedenti norme allo scopo di evitare un pericolo immediato.

CAPO V.

SEGNALI SONORI DELLE NAVI IN VISTA L'UNA DALL'ALTRA

ARTICOLO 28.

Quando le navi sono in vista l'una dell'altra, la nave a propulsione meccanica in navigazione, che cambia la sua rotta in conformità di quanto autorizzato o prescritto dalle presenti norme, deve indicare la sua manovra a mezzo dei seguenti segnali con il fischio:

un suono breve per significare « sto accostando a dritta »;

due suoni brevi per significare « sto accostando a sinistra »;

tre suoni brevi per significare « vado indietro con le macchine ».

La nave a propulsione meccanica che in conformità delle presenti norme deve mantenere la propria rotta e la propria velocità e che, trovandosi in vista di un'altra nave, dubita che essa abbia adottato misure sufficienti per evitare una collisione, può indicare tale dubbio emettendo in rapida successione non meno di cinque suoni brevi di fischio. Una nave che emette tale segnale non è dispensata dagli obblighi stabiliti dagli articoli 27 e 29 o da qualsiasi altra norma, né dall'obbligo di segnalare tutte le manovre eseguite in conformità delle presenti norme, emettendo i dovuti segnali acustici indicati nel presente articolo.

Qualsiasi segnale col fischio menzionato nel presente articolo, può essere ulteriormente indicato con un segnale visivo luminoso consistente in una luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno cinque miglia, congegnata in modo che funzioni simultaneamente e congiuntamente con il meccanismo del fischio e rimanga accesa e visibile per lo stesso periodo che funziona il segnale sonoro.

Nulla, nelle presenti norme, deve in alcun modo ostacolare l'osservanza di altre norme speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato per quanto si riferisce all'uso di segnali supplementari col fischio tra le navi da guerra e tra navi naviganti in convoglio.

CAPO VI.

VARIE

ARTICOLO 29.

Nulla di quanto è prescritto dalle presenti norme può esonerare la nave, il proprietario, il comandante o il suo equipaggio dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nel portare i fanali o i segnali prescritti, o nel mantenere il dovuto servizio di vedetta, ovvero nell'attenersi alle precauzioni richieste dalla normale esperienza degli uomini di mare o dalle speciali circostanze del caso.

ARTICOLO 30.

Riserva relativa ai Regolamenti per la navigazione nei porti e nelle acque interne.

Nulla nelle presenti norme deve ostacolare l'osservanza di norme speciali debitamente emanate dalle autorità locali relativamente alla navigazione nei porti, nei fiumi, nei laghi e nelle acque interne, ivi compresi gli specchi d'acqua riservati agli idrovolanti.

ARTICOLO 31.

Segnali di pericolo.

Quando una nave o un idrovolante in acqua è in pericolo e domanda soccorso ad altre navi o a terra, i segnali da usarsi, sia separatamente che congiuntamente, sono i seguenti:

- a) colpi di cannone oppure altri segnali esplosivi, ad intervalli di circa un minuto;
- b) un suono continuo, emesso da qualsiasi apparecchio per segnali da nebbia;
- c) razzi od altri artifici pirotecnici proiettanti stelle rosse, lanciati uno alla volta a brevi intervalli;
- d) un segnale emesso con la radiotelegrafia oppure con altro sistema di segnalazione, consistente nel gruppo ...---... dell'alfabeto Morse;
- e) un segnale emesso con radiotelefono, consistente nella parola « Mayday »;
- f) il segnale di pericolo del Codice internazionale, indicato con le lettere N. C.;
- g) un segnale a riva consistente in una bandiera quadra che abbia al di sopra o al di sotto un pallone o qualsiasi cosa che assomigli ad un pallone;
- h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono ottenere bruciando barili di catrame, olio, ecc.);
- i) un razzo a paracadute oppure un fuoco a mano produttore luce rossa;
- l) un segnale fumogeno capace di produrre abbondante fumo di colore arancione;
- m) movimento lento e ripetuto delle braccia allargate dall'alto in basso da ciascun lato.

Le navi in pericolo possono usare il segnale radiotelegrafico d'allarme o il segnale radiotelefonico d'allarme per attirare l'attenzione sulle loro chiamate e loro messaggi di pericolo. Il segnale radiotelegrafico d'allarme che ha lo scopo di far entrare in funzione gli apparecchi automatici di allarme di altre navi che ne sono provviste, consiste in una serie di dodici linee trasmesse in un minuto, della durata di quattro secondi per ogni linea e con un intervallo di un secondo fra due linee consecutive. Il segnale radiotelefonico d'allarme consiste in due tonalità emesse alternativamente per periodi da trenta secondi ad un minuto.

È vietato l'uso di qualsiasi dei predetti segnali, se non per indicare che una nave o un idrovolante si trova in pericolo, nonché l'uso di qualsiasi segnale che possa venire confuso con uno dei segnali anzidetti.

CAPO VII.

RACCOMANDAZIONI RELATIVE ALL'USO DI INFORMAZIONI OTTENUTE
CON IL RADAR COME AIUTO PER PREVENIRE LE COLLISIONI IN MARE

ARTICOLO 32.

Le deduzioni risultanti da insufficienti informazioni fornite dal Radar possono essere pericolose e devono essere evitate.

ARTICOLO 33.

Una nave che naviga con visibilità limitata con l'aiuto del Radar deve, in conformità alle prescrizioni del primo comma dell'articolo 16 procedere con velocità moderata. I dati ottenuti col radar sono elementi da prendere in considerazione per stabilire la « velocità moderata ». A tale riguardo si deve tenere presente che piccole navi, piccoli « icebergs » e simili oggetti galleggianti possono non essere rilevati dal radar. L'indicazione ottenuta col radar che una o più navi si trovano nelle vicinanze, può indicare che « la velocità moderata » dovrebbe essere inferiore di quella che un navigante senza radar potrebbe stimare « moderata » nelle stesse circostanze.

Navigando con visibilità ridotta e udendo un segnale sonoro da nebbia di prorovia al traverso, la distanza e il rilevamento dell'altra nave ottenuti col radar, non costituiscono, conformemente alle disposizioni del secondo comma dell'articolo 16, una certezza tale sulla posizione di detta nave da esonerare una nave dal dovere di fermare le proprie macchine e navigare con precauzione.

Quando, conformemente alle disposizioni del terzo comma dell'articolo 16, è fatta una manovra per evitare di trovarsi a distanza ravvicinata, è necessario accertarsi che tale manovra stia producendo l'effetto desiderato. Cambiamenti di rotta e di velocità entrambi, sono manovre per le quali il navigante si deve regolare a seconda delle circostanze.

ARTICOLO 34.

Un cambiamento di rotta può essere la manovra più efficace per evitare di trovarsi a distanza ravvicinata, purché:

- a) vi sia sufficiente spazio per manovrare;
- b) il cambiamento sia fatto in tempo utile;
- c) esso sia notevole. Una serie di piccoli cambiamenti di rotta deve essere evitata;
- d) non ne risulti un ravvicinamento pericoloso con altre navi.

La scelta del cambiamento di rotta deve essere lasciata alla iniziativa del navigante il quale deve regolarsi a seconda delle circostanze. Una accostata a dritta, specie quando due navi si stanno avvicinando apparentemente con rotte opposte o quasi, è generalmente da preferirsi ad una accostata a sinistra.

Un cambiamento di velocità sia solo o congiuntamente ad un cambiamento della rotta, deve essere notevole. Una serie di piccoli cambiamenti di velocità deve essere evitata.

Se una situazione di « distanza ravvicinata » è imminente, la manovra più prudente può essere quella di eliminare qualsiasi abbrivo della nave.

Metto ai voti l'articolo 1 e l'allegato A.

(Sono approvati).

Art. 2.

Con decreti da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, il Ministro della difesa, quello dei trasporti e dell'aviazione civile e quello della marina mercantile emanano, ognuno nell'ambito della propria competenza e di concerto con gli altri due, le disposizioni previste all'articolo 13 dell'allegato A.

(È approvato).

Art. 3.

Con decreto del Ministro della difesa e del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro della marina mercantile, da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, sono determinati

i segnali di partenza e di arrivo o di ammaraggio di emergenza degli aeromobili.

(È approvato).

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Da tale data è abrogato il testo delle « Norme per prevenire gli abbordi in mare », approvato con legge 16 maggio 1961, n. 450.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari