

(N. 94)

Urgenza

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**
(TAMBRONI)

di concerto col **Ministro della Difesa**
(TAVIANI)

NELLA SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1953

Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare.

ONOREVOLI SENATORI. — Nel 1948 si è riunita a Londra su invito del Governo britannico una Conferenza internazionale con il compito di redigere una nuova Convenzione per la sicurezza della vita umana in mare, in sostituzione di quella del 1929. Oltre alla Convenzione, la Conferenza predispose un nuovo regolamento per prevenire gli abbordi in mare, destinato a sostituire quello del 1906 tuttora in uso presso quasi tutte le Marine del mondo, che presenta varie manchevolezze e necessità di un adeguamento ai progressi della tecnica. La Conferenza diede pertanto l'incarico al Governo Britannico di sottoporre tale regolamento all'approvazione di tutti i Paesi che avevano adottato quello del 1906 e di stabilire e comunicare, quando tutti detti Paesi avessero dato il loro benestare, la data a decorrere dalla quale il nuovo regolamento doveva essere effettivamente applicato da tutte le navi del mondo. Tale data è stata fissata al 1° gennaio 1954.

In Italia la materia era regolata già nel 1846; successivamente vennero emanati nuovi regolamenti contenenti le norme per evitare gli abbordi in mare: decreti reali del 3 gennaio 1850, del 9 maggio 1857, del 12 settembre 1858, n. 3048. Questo ultimo approvò il Regolamento per la navigazione notturna della Marina sarda, entrato in vigore il 1° gennaio 1859 e sostituito con il 1° giugno 1863 dal Regolamento per evitare gli abbordi in mare — regio decreto 1° febbraio 1863, n. 1143. Questo regolamento è una traduzione di quello emanato dalla Gran Bretagna d'intesa con la Francia nel 1862 e adottato via via da vari Paesi. Nel 1879 la Gran Bretagna apportò alcune modifiche al proprio Regolamento, altrettanto fecero i Paesi che lo avevano adottato; il regio decreto 4 aprile 1880, n. 5390, abrogò il Regolamento del 1863 ed approvò le regole per prevenire gli abbordi in mare, entrato in vigore il 1° settembre 1880.

Resisi necessari ulteriori perfezionamenti alle regole del 1879 il Governo Americano convocò una Conferenza che si riunì a Washington nel 1889.

La Conferenza, pur senza pervenire alla redazione di una Convenzione internazionale, formulò una serie di « raccomandazioni », messe in atto qualche anno dopo da numerosi Paesi, che si accordarono per emanare ciascuno per proprio conto, un regolamento conforme al testo di Washington. Così in Italia il regio decreto 13 dicembre 1896, n. 577, abrogando le regole del 1880, approvò il Regolamento per prevenire gli abbordi in mare, entrato in vigore il 1° luglio 1897 e tuttora vigente. Una modifica a questo regolamento, per la parte relativa alle navi da pesca, fu apportata in Italia con il regio decreto 26 aprile 1906, n. 164 e con il regio decreto 23 giugno 1930, n. 1250.

* * *

Il Regolamento approvato dalla Conferenza di Londra venne redatto nelle lingue inglese e francese. Il testo tradotto in italiano ai fini della sua emanazione come legge dello Stato, rappresenta una fedele traduzione del testo inglese, salvo quelle modifiche di formulazione, di carattere esclusivamente tecnico, allo scopo di adeguarlo agli schemi delle nostre formulazioni normative. (Pure avendo uguale valore giuridico, i testi inglese e francese differiscono fra loro in qualche particolare, dato che quello francese fu affrettosamente preparato qualche giorno prima della firma mentre quello inglese rappresenta il frutto diretto dei lavori della Conferenza, lavori ai quali la Delegazione Italiana contribuì in misura non trascurabile). Il testo è stato ampiamente ed accuratamente esaminato dal « Comitato Italiano per la sicurezza della navigazione » (istituito presso questo Ministero nel 1947 e composto dai rappresentanti dei Ministeri della difesa, delle poste e telecomunicazioni e degli affari esteri nonché del Registro italiano navale, degli armatori, dei costruttori navali, della Federazione italiana dei lavoratori del mare e dell'Unione

italiana assicurazioni), specificamente competente in materia ed approvato dai Ministeri ed Enti interessati.

Le nuove disposizioni, attraverso opportune previsioni ed aggiornamenti, adeguano quelle in vigore alle mutate esigenze del progresso tecnico.

Le maggiori innovazioni apportate riguardano: le norme relative agli idrovolanti; la regola che prescrive l'unificazione del sistema degli ordini al timoniere: già in precedenza si era sentita la necessità di emanare una disposizione adeguata allo scopo di evitare i frequenti inconvenienti che si verificavano in quanto lo stesso ordine poteva avere presso due Marine risultati apposti; la parola nave ha sostituito a tutti gli effetti la parola bastimento; tutte le distanze contemplate nel regolamento sono, in linea generale, rimaste immutate (specie quelle riguardanti i fanali e le altre segnalazioni prescritte), ma sono state ridotte dalle misure inglesi a quelle italiane, in forma più esatta; si è introdotto, inoltre un segnale d'allarme (cinque fischi brevi) da usarsi nel caso di dubbio che un'altra nave non abbia adottate le misure prescritte per evitare la collisione; l'impiego dell'apparecchio di « auto-allarme » previsto dalla Convenzione di Londra 1948 per la salvaguardia della vita umana in mare; differenti segnalazioni in caso di navi rimorchiate; le navi a propulsione meccanica, allorchè debbono scapolare un gomito di canale dovranno emettere, alla distanza non inferiore a mezzo miglio, un segnale di avvertimento consistente in un fischio prolungato.

* * *

Il provvedimento riveste una particolare urgenza sia perchè la data, internazionalmente fissata, per la sua entrata in vigore non è ormai lontana e sia, soprattutto, per la necessità di consentirne la più ampia e tempestiva diffusione, cosa ottenibile soltanto con la sua pubblicazione in conveniente anticipo rispetto alla data di entrata in vigore.

DISEGNO DI LEGGE.
—

Art. 1.

È approvato l'annesso testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare, applicabili indistintamente alle navi della marina mercantile e della marina militare nonchè agli idrovolanti civili e militari.

Art. 2.

Le suddette disposizioni entrano in vigore a datare dal 1° gennaio 1954 e da tale data sono abrogati il regio decreto 13 dicembre 1896, n. 577, il regio decreto 26 aprile 1906, n. 164, e il regio decreto 23 giugno 1930, n. 1250.

ALLEGATO.

TESTO DELLE DISPOSIZIONI PER PREVENIRE GLI ABBORDI IN MARE

CAPO I.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI.

Art. 1.

Le presenti disposizioni 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 31. Gli idrovolanti che per la loro speciale costruzione non possono attenersi integralmente alle disposizioni relative alla dotazione dei fanali e dei segnali devono osservare tali disposizioni nel modo più efficace consentito dalle circostanze.

Le disposizioni 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, o diminuirne l'efficienza di un appropriato servizio di vedetta.

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

1° 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;

2° la parola *idrovolante* designa un'aeronave e qualsiasi altro aeromobile capace di manovrare sull'acqua;

3° l'espressione *nave a propulsione meccanica* designa qualsiasi nave mossa da macchine;

4° una nave a propulsione meccanica che naviga alla 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;

5° una nave o un idrovolante in acqua è *in moto* quando non è all'ancora o ormeggiato a terra o incagliato;

6° l'espressione *altezza al disopra dello scafo* designa l'altezza al disopra del ponte continuo più elevato;

7° la *lunghezza* e la *larghezza* di una nave sono quelle risultanti dal suo certificato di stazza;

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

LEGISLATURA II - 1953 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

9° la parola *visibile*, quando applicata ai fanali, significa visibile in una notte scura, con atmosfera chiara;

10° l'espressione *squillo breve* designa uno squillo della durata di circa un secondo;

11° l'espressione *squillo prolungato* designa uno squillo della durata da quattro a sei secondi;

12° la parola *fischio* significa fischio o sirena;

13° la parola *tonnellata* significa tonnellata di stazza lorda

CAPO II.

FANALI E SEGNALI.

Art. 2.

Una nave a propulsione meccanica, quando in moto, deve portare:

1° sull'albero di trinchetto e a proravia al medesimo o, se è una nave priva dell'albero di trinchetto, nella parte prodiera della nave, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di venti rombi di bussola (225°), fissato in modo da proiettare la sua luce per dieci rombi ($112^{\circ} 5'$) da ciascun lato della nave, cioè dalla prora fino a due rombi ($22^{\circ} 5'$) 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 e a poppavia del fanale a luce bianca prescritto dal n. 1 del presente articolo, un secondo fanale a luce bianca di struttura e caratteristiche eguali a quelle di detto fanale. Le navi di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi) e le navi che stanno effettuando un rimorchio non hanno l'obbligo di portare questo secondo fanale a luce bianca ma ne hanno la facoltà;

3° i due fanali a luce bianca di cui sopra devono essere disposti nel piano verticale longitudinale 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 più basso si trovi a proravia del più alto. La distanza orizzontale fra detti 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 al disopra dello 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 al disopra dello scafo non inferiore a tale larghezza, senza che in alcun caso debba essere maggiore di metri 12,20 (40 piedi). In ogni circostanza il fanale o i fanali, secondo il caso, devono essere disposti in modo da essere al disopra e liberi da qualsiasi altro fanale o sovrastruttura che possano impedire la visibilità;

4° sul lato dritto un fanale a luce verde, costruito in modo da irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola ($112^{\circ} 5'$), fissato in modo da proiettare la sua luce da proravia fino a due rombi ($22^{\circ} 5'$) 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 irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dieci rombi di bussola ($112^{\circ} 5'$) fissato in modo da proiettare la sua luce da proravia fino a due rombi ($22^{\circ} 5'$) 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 e 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 moto sull'acqua (« in flottaggio ») deve portare:

1° nella parte prodiera e nel piano longitudinale centrale, dove possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca brillante, costruito in modo da irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 220° , fissato in modo da proiettare la sua luce per 110° da ciascun lato dell'idrovolante, cioè da prora dritto fino a 20° 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 irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 110° , fissato in modo da proiettare la sua luce da proravia fino a 20° 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 irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 110° fissato in modo da proiettare la sua luce da proravia fino a 20° a poppavia del traverso sulla sinistra e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

Art. 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 brillante disposti in linea verticale, uno al disopra dell'altro, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1.83 (6 piedi), e quando rimorchia più di una nave deve portare un terzo fanale a luce bianca brillante, a metri 1.83 (6 piedi) al disopra o al disotto degli altri due, se la lunghezza del rimorchio, misurata dalla poppa del rimorchiatore alla poppa dell'ultima nave o dell'ultimo idrovolante rimorchiato, è maggiore di metri 183 (600 piedi). 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 1°, n. 1, tranne il terzo fanale, che deve essere portato ad un'altezza non inferiore a metri 4,27 (14 piedi) al disopra dello scafo. In una nave con un solo albero tali fanali possono essere posati sull'albero.

Il rimorchiatore deve portare inoltre il fanale indicato nell'articolo 10 o, in sostituzione di tale fanale, un piccolo fanale a luce bianca a poppavia del fumaiolo o dell'albero poppiero, per servire di guida all'elemento rimorchiato, ma questo fanale non deve essere visibile a proravia del traverso del rimorchiatore. Il fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 2, è facoltativo.

Un idrovolante in acqua, quando rimorchia uno o più idrovolanti ed una o più navi, deve portare i fanali indicati nell'articolo 2, secondo comma,

nn. 1, 2 e 3; 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, disposto in linea verticale ad almeno metri 1,83 (6 piedi) al disopra o al disotto di tale fanale.

Art. 4.

Una nave che non può governare deve portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, e se è nave a propulsione meccanica invece dei fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1 e 2, 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, due fanali a luce rossa disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,92 (3 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.

Una nave intenta a distendere o a recuperare un cavo sottomarino od un segnalamento galleggiante, o una nave impegnata in operazioni idrografiche o in lavori subacquei, quando per motivo del suo lavoro non può allontanarsi dalla rotta di altre navi che si avvicinano, deve portare, invece dei due fanali indicati nell'articolo 2, primo comma, nn. 1 e 2, tre fanali disposti in linea verticale uno al disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi). 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 disopra dell'altro ad una distanza fra loro non inferiore a metri 1,83 (6 piedi), nel punto in cui possano 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 globulare e di colore rosso e quello di mezzo di forma biconica e di colore bianco.

Le navi e gli idrovolanti dei quali tratta il presente articolo, quando sono fermi, non devono portare i fanali laterali. Devono invece portarli quando sono in moto.

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 o l'idrovolante che li porta non governa e non può quindi manovrare per evitarli.

I segnali di cui sopra non sono segnali delle navi in pericolo e che chiedono soccorso: questi ultimi sono descritti nell'articolo 32.

Art. 5.

Una nave a vela in moto e una nave o un idrovolante rimorchiato devono portare gli stessi fanali prescritti dall'articolo 2 rispettivamente per una nave a propulsione meccanica o per un idrovolante in moto sull'acqua (in flottaggio), ad eccezione dei due fanali a luce bianca indicati in detto articolo, che essi non devono mai portare. Essi devono portare inoltre i fanali di poppa come indicato nell'articolo 10, rimanendo stabilito che le navi rimorchiate, ad eccezione dell'ultima, possono portare invece dei detti fanali di poppa un piccolo fanale a luce bianca, come indicato nell'articolo, 3, secondo comma.

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

Art. 6.

Sulle piccole navi, quando non è possibile, a causa del cattivo tempo o per altri fondati motivi, fissare a posto i fanali laterali a luce verde e a luce rossa, questi fanali devono essere tenuti sottomano accesi e pronti per l'uso immediato e, nell'avvicinarsi ad altre navi od 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, nè la luce rossa dal lato dritto, nè, se è possibile, a più di due rombi di bussola ($22^{\circ} 5'$) 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.

Art. 7.

Le navi a propulsione meccanica inferiore a 40 tonnellate, le navi inferiori a 20 tonnellate che navigano alla vela o a remi ed i battelli a remi, quando in moto non hanno l'obbligo di portare i fanali indicati nell'articolo 2, ma se non li portano devono essere provvisti dei seguenti fanali:

a) le navi a propulsione meccanica inferiori a 40 tonnellate, salvo quanto prescritto dalla seguente lettera b), devono portare:

1° sulla parte prodiera, dove possa essere meglio veduto e ad un'altezza dal bordo non inferiore a metri 2,75 (9 piedi), un fanale a luce bianca brillante, 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. e di

intensità luminosa tale da essere visibili alla distanza di almeno un miglio, ovvero un fanale a luci combinate che proietti una luce verde ed una luce rossa a proravia fino a due rombi di bussola ($22^{\circ} 5'$) a poppavia del traverso del lato rispettivo. Questo fanale deve essere portato a non meno di metri 0,91 (3 piedi) al disotto del fanale a luce bianca;

b) le piccole imbarcazioni a propulsione meccanica, come quelle in dotazione delle navi d'alto mare, possono portare il fanale a luce bianca ad un'altezza sul bordo inferiore a metri 2,75 (9 piedi), ma esso deve essere collocato al disopra dei fanali laterali o del fanale a luci combinate indicati nella lettera a), n. 2 del presente articolo;

c) le navi inferiori a 20 tonnellate che navigano alla vela o a remi, salvo quanto prescritto dalla lettera d) seguente, 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 nè 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, nè la luce rossa dal lato dritto;

d) le piccole imbarcazioni a remi che navigano alla vela o a remi devono aver pronta sotto mano soltanto una torcia elettrica o un fanale acceso a luce bianca, che deve essere mostrato in tempo utile per prevenire una collisione;

e) 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.

Art. 8.

Una nave-pilota a vela, quando attende al servizio di pilotaggio nel suo punto di stazione e non è all'ancora, non deve portare i fanali prescritti per le altre navi, ma deve avere un fanale a luce bianca in testa d'albero, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia, e deve mostrare inoltre uno o più fanali a lampi a brevi intervalli mai maggiori di 10 minuti.

Se una nave-pilota si avvicina ad un'altra nave, o è da questa avvicinata, essa deve avere i fanali laterali accesi pronti all'uso e deve mostrarli a brevi intervalli per indicare la direzione della propria rotta, ma la luce verde non deve essere visibile dal lato sinistro, nè la luce rossa dal lato dritto.

Una nave-pilota a vela, della classe di quelle che sono obbligate ad accostare lungo il fianco delle navi per dare loro il pilota, può mostrare il fanale a luce bianca invece di tenerlo alzato in testa d'albero e può, invece dei fanali laterali sopra indicati, tenere pronto sottomano un fanale con un vetro verde da un lato ed un vetro rosso dall'altro, da usarsi come sopra prescritto.

Una nave-pilota a propulsione meccanica, quando è in servizio di pilotaggio nel suo punto di stazione ma non all'ancora, in aggiunta ai fanali a lampi prescritti per le navi-pilota a vela deve portare, alla distanza di metri 2,45 (8 piedi) sotto il suo fanale a luce bianca di testa d'albero, un fanale a luce rossa visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre

miglia, nonchè i fanali laterali prescritti per le navi che sono in moto. Invece del fanale a lampi può essere mostrata ad intermittenza una luce bianca, brillante, visibile per tutto il giro dell'orizzonte.

Tutte le navi-pilota in servizio di pilotaggio che si trovano all'ancora nel loro punto di stazione devono portare i fanali e mostrare i fanali a lampi prescritti dai comma precedenti ma non i fanali laterali. Esse devono portare inoltre il fanale di fonda o i fanali prescritti dall'articolo 11.

Tutte le navi-pilota, siano o no all'ancora, quando non si trovano nel loro punto di stazione in servizio di pilotaggio, devono portare gli stessi fanali prescritti per le altre navi della loro classe e di eguale tonnello.

Art. 9.

Tutte le navi da pesca, quando non pescano, devono portare i fanali o i segnali prescritti per le navi similari di eguale tonnello. Quando pescano, esse devono portare soltanto i fanali o i segnali prescritti dal presente articolo, i quali, salvo quando diversamente disposto, devono essere visibili ad una distanza di almeno due miglia.

Le navi intente alla pesca con lenze trascinate (pesca al traino) devono portare soltanto i fanali prescritti, a seconda dei casi, per una nave a propulsione meccanica o per una nave a vela in moto.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze - escluse le lenze trascinate (pesca al traino) - che si estendono fuori bordo non oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando altre navi o essendo da esse avvicinate, devono mostrare un secondo fanale, anch'esso a luce bianca, ad una distanza verticale non inferiore a metri 1,83 (6 piedi) sotto il primo fanale e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) (o metri 1,83 - 6 piedi - per i piccoli battelli senza coperta), nella direzione nella quale è dato volta l'attrezzo che si stende in mare. Durante il giorno, tali navi devono segnalare di trovarsi intente alla pesca alzando, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un paniere o una cesta; e se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il medesimo segnale sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente alla pesca con reti o lenze - escluse le lenze trascinate (pesca al traino) - che si estendono fuori bordo oltre 153 metri (500 piedi) misurati orizzontalmente in direzione della scia devono portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, tre fanali a luce bianca, ad una distanza fra loro non inferiore a metri 0,91 (3 piedi), formanti un triangolo verticale visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Quando sono in moto, dette navi devono portare i prescritti fanali colorati laterali, ma quando sono ferme non devono mostrarli. Durante il giorno esse devono mostrare un paniere o una cesta sulla parte prodiera il più vicino possibile al dritto di prora e ad un'altezza sopra il bordo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) ed inoltre, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un segnale conico nero col vertice rivolto verso l'alto. Se hanno gli attrezzi da pesca distesi in mare mentre si trovano all'ancora, esse, all'avvicinarsi di altre navi, devono mostrare il paniere o la cesta sull'allineamento fra il pallone di fonda e la rete od attrezzo da pesca.

Le navi intente al dragaggio, cioè che trascinano una rete od altro attrezzo che draga sul fondo od in prossimità del fondo del mare, quando non sono all'ancora:

1° se a propulsione meccanica devono portare, nella stessa posizione del fanale a luce bianca indicato nell'articolo 2, primo comma, n. 1, un fanale tricolore, costruito e fissato in modo da irradiare una luce bianca da proravia sino a due rombi di bussola ($22^{\circ} 5'$) su ciascun lato della nave ed una luce verde ed una rossa da due rombi ($22^{\circ} 5'$) dalla prora sino a due rombi ($22^{\circ} 5'$), a poppavia del traverso, rispettivamente a dritta e a sinistra. Esse devono portare inoltre, a non meno di metri 1,83 (6 piedi) e non più di metri 3,65 (12 piedi) al disotto del fanale tricolore, un fanale a luce bianca, fissato in modo da irradiare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte. Esse devono portare inoltre il fanale di poppa prescritto dall'articolo 10, primo comma;

2° se a vela devono portare un fanale a luce bianca fissato in modo da irradiare una luce chiara, uniforme, ininterrotta e visibile per tutto il giro dell'orizzonte; ed inoltre, avvicinando altre navi o essendo da esse avvicinate, devono mostrare una luce bianca a lampi nel punto in cui possa essere meglio veduta ed in tempo utile per prevenire una collisione;

3° durante il giorno ciascuna delle navi sopra menzionate deve mostrare un paniere o una cesta nel punto in cui possa essere meglio veduto.

Oltre ai fanali che devono mostrare in base al presente articolo, le navi addette alla pesca possono mostrare, se necessario per attirare l'attenzione di navi che si avvicinano, una luce a lampi. Esse possono usare anche i fanali da lavoro.

Tutte le navi che pescano stando all'ancora devono portare i fanali e i segnali prescritti dall'articolo 11, primo, secondo e terzo comma; e all'avvicinarsi di una o più navi devono mostrare un fanale addizionale a luce bianca situato almeno metri 1,83 (6 piedi) al disotto del fanale di fonda prodiero e ad una distanza orizzontale da questo non inferiore a metri 3,05 (10 piedi) misurati in direzione della distesa degli attrezzi fuori bordo.

Se una nave, mentre pesca, rimane immobilizzata per avere i propri attrezzi impigliati in uno scoglio o in altro ostacolo, essa, se di giorno, deve ammainare il paniere o la cesta prescritti dai commi terzo, quarto e quinto del presente articolo e mostrare il segnale indicato nell'articolo 11, comma terzo; se di notte, deve mostrare il fanale o i fanali prescritti dall'articolo 11, comma primo o secondo. Con nebbia, foschia, nevicata o forti piovvaschi, o in altra ogni condizione che in modo analogo limiti la visibilità, sia di giorno che di notte, essa deve emettere il segnale acustico prescritto dall'articolo 15, comma terzo n. 5, segnale che deve egualmente essere emesso, in condizione di buona visibilità, all'avvicinarsi di un'altra nave.

NOTA. — Per i segnali da nebbia riguardanti le navi da pesca, si veda l'art. 15, comma terzo, n. 9.

Art. 10.

Una nave in moto deve portare di poppa un fanale a luce bianca costruito in modo da irradiare una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di dodici rombi di bussola (135°), fissato in modo da proiettare la sua luce verso poppa

fino a sei rombi ($67^{\circ} 5'$) su ciascun lato della nave e di intensità luminosa tale da essere veduto ad una distanza di almeno due miglia. Questo fanale deve essere collocato quanto più possibile alla stessa altezza dei fanali laterali (*).

A bordo delle piccole navi, se, a causa del cattivo tempo o per altri motivi giustificati, non è possibile fissare detto fanale, si devono avere pronte sotto-mano una torcia elettrica o un fanale acceso, che deve essere mostrato all'avvicinarsi di una nave che stia sopraggiungendo, in tempo utile per evitare una collisione.

Un idrovolante in moto sull'acqua (« in flottaggio ») deve portare sulla coda un fanale a luce bianca costruito in modo da irradiare verso poppa una luce ininterrotta su un arco d'orizzonte di 140° , fissato in modo da irradiare la sua luce per 70° su ciascun lato dell'idrovolante e di intensità luminosa tale da essere visibile ad una distanza di almeno due miglia.

(*) NOTA. — Per le navi che rimorchiano o sono rimorchiate, si vedano l'art. 3, secondo comma, e l'art. 5.

Art. 11.

Una nave di lunghezza inferiore a metri 45,75 (150 piedi), quando all'ancora, deve portare nella parte prodiera, nel punto in cui possa essere meglio veduto, un fanale a luce bianca costruito in modo da irradiare una luce chiara, uniforme e ininterrotta, visibile per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno due miglia.

Una nave di lunghezza pari o superiore a metri 45,75 (150 piedi), quando all'ancora, deve portare nella parte prodiera, ad un'altezza sul bordo non inferiore a metri 6,10 (20 piedi), un fanale a luce bianca come sopra indicato, e sulla poppa o vicino ad essa un altro fanale simile e 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 per tutto il giro dell'orizzonte ad una distanza di almeno tre miglia.

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 o un segnalamento galleggiante o una nave impegnata in operazioni idrografiche od in lavori subacquei, quando all'ancora, deve portare i fanali o segnali prescritti dall'articolo 4, terzo comma, oltre a quelli prescritti, a seconda dei casi, nei precedenti comma del presente articolo.

Una nave incagliata deve portare, di notte, il fanale o i fanali prescritti dai comma primo e secondo e i due fanali a luce rossa prescritti dall'articolo 4, primo comma. Durante il giorno essa deve portare, nel punto in cui possano essere meglio veduti, tre palloni neri, ciascuno di diametro non inferiore a metri 0,61 (2 piedi), disposti in linea verticale uno al disopra 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 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 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; ed inoltre, se ha un'apertura d'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 od i fanali prescritti nei comma 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.

Art. 12.

Le navi o gl'idrovolanti in acqua, se necessaio allo scopo di attirare l'attenzione, possono mostrare, in aggiunta ai fanali che sono tenuti a portare in base alle presenti disposizioni, un fanale a lampi o a fare uso di segnali detonanti o di qualsiasi altro efficace segnale acustico che non possa essere confuso con alcun altro segnale autorizzato in altri punti delle presenti disposizioni.

Art. 13.

L'applicazione delle presenti disposizioni non deve in alcun modo interferire con l'applicazione di quelle speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato, relativamente ad altri fanali di posizione ed a segnali da usarsi a bordo delle navi da guerra, dalle navi naviganti in convoglio e degli idrovolanti in acqua, nè con l'uso di segnali di riconoscimento adottati da armatori, che siano stati approvati dai rispettivi Governi e debitamente registrati e pubblicati.

Quando un Governo interessato ritiene che una nave da guerra o un'altra nave militarizzata o un idrovolante in acqua di speciale costruzione o impiego non possa pienamente ottemperare ad una delle presenti disposizioni per quanto riguarda il numero, la posizione, la portata o il settore di visibilità dei fanali o dei segnali senza disturbare le funzioni militari 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 delle presenti disposizioni nei riguardi di detta nave o idrovolante.

Art. 14.

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

CAPO III.

SEGNALI ACUSTICI PER LA NEBBIA, ECC.

Art. 15.

Una nave a propulsione meccanica deve essere dotata di un buon fischio, azionato dal 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; nonchè di una buona campana. Una nave a vela di 20 tonnellate o più deve essere dotata di un corno da nebbia e di una campana.

Tutti i segnali prescritti dal presente articolo per le navi in moto 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 o del corno da nebbia.

In tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovvaschi 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 in moto deve emettere, ad intervalli non maggiori di 2 minuti, uno squillo prolungato;

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

3° una nave a vela in moto deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, uno squillo se naviga con mure a dritta, due squilli se naviga con mure a sinistra e tre squilli consecutivi se naviga con vento largo o di poppa;

4° una nave all'ancora deve suonare rapidamente la campana per circa 5 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 5 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 squilli 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 segnalamento galleggiante, o una nave che è in moto ma che non può allontanarsi dalla rotta di una nave che si avvicina perchè non può governare o manovrare come prescrivono le presenti disposizioni, deve, invece dei segnali di cui ai nn. 1, 2 e 3, emettere ad intervalli non maggiori di un minuto tre squilli consecutivi e precisamente uno prolungato seguito da due brevi;

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

7° una nave incagliata deve emettere il segnale indicato al n. 4 del presente articolo e deve inoltre dare tre distinti e separati colpi di campana immediatamente prima e dopo ciascun segnale;

8° una nave inferiore a 20 tonnellate, un'imbarcazione a remi o un idrovolante in acqua non ha l'obbligo di emettere i segnali sopra menzionati, ma se non li fa deve emettere ad intervalli non maggiori di un minuto qualche altro segnale acustico efficace;

9° una nave quando pesca, se è di 20 tonnellate o più, deve emettere, ad intervalli non maggiori di un minuto, uno squillo seguito da ripetuti colpi di campana; o può, invece di questi segnali, emettere uno squillo composto di una serie di più note di tonalità alternativamente alta e bassa.

Art. 16.

Una nave o un idrovolante in acqua, in tempo di nebbia, foschia, nevicata, forti piovvaschi 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 ode, apparentemente a proravia del suo traverso il segnale da nebbia di una nave la cui posizione è incerta, deve, per quanto le circostanze del caso lo consentono, fermare le macchine e quindi navigare con precauzione fino a quando il pericolo di collisione sia passato.

CAPO IV.

NORME PER GOVERNARE E MANOVRARE.

Art. 17.

Tutte le manovre decise in applicazione ed in seguito all'interpretazione delle presenti disposizioni devono essere eseguite con sicurezza ed ampio margine di tempo, come va fatto in osservanza delle buone regole dell'arte marinara.

Il pericolo di collisione, quando le circostanze lo permettono, 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.

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

Art. 18.

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

a) la nave che naviga con vento largo deve lasciar libera la rotta a quella che naviga stringendo il vento;

b) la nave che stringe il vento con mure a sinistra deve lasciar libera la rotta a quella che stringe il vento con mure a dritta;

c) quando entrambe le navi corrono a vento largo, ma con vento da lato diverso, quella che riceve il vento sulla sinistra deve lasciar libera la rotta all'altra;

d) quando entrambe le navi corrono a vento largo e con vento dallo stesso lato, quella che si trova al vento deve lasciar libera la rotta a quella che è sottovento;

e) la nave che naviga con vento di poppa deve lasciar libera la rotta all'altra.

Art. 19.

Quando due navi a propulsione meccanica si vanno 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 nei 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 rileva gli alberi dell'altra sullo stesso allineamento, o quasi, dei propri; e, di notte, bei casi in cui ciascuna nave è situata in modo di 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, e, di notte, nei casi in cui il fanale a luce rossa dell'una è opposto al fanale a luce rossa dell'altro, 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; ovvero quando si vedono i due fanali a luce verde e a luce rossa in qualunque altra direzione fuorchè di prora.

Agli effetti del presente articolo e degli articoli da 19 a 30 inclusi - ad eccezione di quanto disposto al secondo comma dell'articolo 21 - un idrovolante in acqua deve essere considerato come una nave e l'espressione *nave a propulsione meccanica* deve essere interpretata in conformità.

Art. 20.

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

Art. 21.

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 lasciar libera la rotta alla nave e vela salvo le eccezioni previste dagli articoli 25 e 27.

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 disposizioni contenute nel presente testo.

Art. 22.

Quando, in base alle presenti disposizioni, una delle due navi deve lasciar 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, anch'essa deve agire nel modo più adatto per evitare la collisione (si vedano gli articoli 28 e 30).

Art. 23.

Una nave che in base alle presenti disposizioni deve lasciar libera la rotta ad un'altra nave deve evitare, se le circostanze del caso lo consentono, di passare di prora a quest'ultima.

Art. 24.

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

Art. 25.

Fermo restando quanto stabilito dalle presenti disposizioni, 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 ($22^{\circ} 5'$) 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 quest'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 disposizioni od esonerarla dall'obbligo di lasciar libera la rotta alla nave raggiunta, fino a che non l'abbia oltrepassata o scapolata.

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

Art. 26.

Una nave a propulsione meccanica che fa rotta 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 a propulsione meccanica che si avvicinano in senso opposto deve emettere, quando si trova entro un mezzo miglio dal gomito, uno squillo prolungato del fischio. A questo segnale dovrà essere data risposta con uno squillo analogo da qualsiasi nave a propulsione meccanica in condizioni 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, detto gomito deve essere percorso con attenzione e cautela.

Art. 27.

Le navi non impegnate in operazioni di pesca devono, quando sono in moto, lasciar libera la rotta alle navi che stanno pescando con reti, lenze o reti a strascico. Questa norma peraltro non dà diritto alle navi intente alla pesca di ingombrare un passaggio frequentato da navi che non siano da pesca.

Art. 28.

Nell'applicazione e nell'interpretazione delle presenti disposizioni si dovranno tenere nel debito conto tutti i pericoli della navigazione e di collisione e tutte le circostanze particolari, ivi comprese quelle che limitano le possibilità della nave e dell'aeromobile interessato, che rendano necessario discostarsi dalle prescrizioni comminate dalle presenti disposizioni allo scopo di evitare un pericolo immediato.

CAPO V.

VARIE.

Art. 29.

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

- Uno squillo breve per significare « sto accostando a dritta »;
- Due squilli brevi per significare « sto accostando a sinistra »;
- Tre squilli brevi per significare « vado indietro con le macchine ».

Una nave a propulsione meccanica che in conformità delle presenti disposizioni deve mantenere la propria rotta e la propria velocità e che, trovandosi

in vista di un'altra nave, dubiti che essa abbia adottato misure sufficienti per evitare una collisione, può indicare tale dubbio emettendo in rapida successione non meno di cinque squilli brevi di fischio. Una nave che emette tale segnale non è dispensata dagli obblighi stabiliti dagli articoli 28 e 30 e da qualsiasi altra norma, nè dall'obbligo di segnalare tutte le manovre eseguite in conformità delle presenti disposizioni, emettendo i dovuti segnali acustici indicati nel presente articolo.

L'applicazione delle presenti disposizioni non deve in alcun modo interferire con l'osservanza di altre norme speciali emanate dal Governo di qualsiasi Stato per quanto si riferisce all'uso di segnali addizionali col fischio tra navi da guerra, o tra navi naviganti in convoglio.

Art. 30.

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

CAPO VI.

RISERVA RELATIVA AI REGOLAMENTI PER LA NAVIGAZIONE NEI PORTI E NELLE ACQUE INTERNE.

Art. 31.

Nessuna delle presenti disposizioni deve interferire con 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.

Art. 32.

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 o 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 o con altro sistema di segnalazione, consistente nel gruppo . . . - - - . . . dell'alfabeto Morse;
- e) un segnale emesso col radiotelefono, consistente nella parola « May-day » pronunciata come l'espressione francese « M'aider »;
- f) il segnale di pericolo del Codice internazionale, indicato con le lettere NC;
- g) un segnale a riva consistente in una bandiera quadrata con sopra e sotto un pallone o qualsiasi cosa che assomigli ad un pallone;
- h) fuochi accesi sulla nave (quali si possono ottenere bruciando barili di catrame, di olio, ecc.);
- i) un razzo a paracadute produttore un fuoco rosso.

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

NOTA. — È stato istituito un segnale radio per le navi in pericolo avente lo scopo di far entrare in funzione l'auto-allarme di altre navi e di attirare in tal modo l'attenzione sui segnali o sui messaggi di soccorso. Il segnale consiste in una serie di 12 linee trasmesse in un minuto, della durata di 4 secondi per ogni linea e con un intervallo di un secondo fra due linee consecutive.

Art. 33.

Tutti gli ordini al timoniere devono essere dati nel modo seguente:

« Timone a destra » o « a dritta » per significare: « mettere il timone a dritta ».

« Timone a sinistra » per significare: « mettere il timone a sinistra ».