

# **Abkommen zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee**

Abgeschlossen am 2. Dezember 1992

Von der Bundesversammlung genehmigt am 16. Dezember 1993<sup>2</sup>

In Kraft getreten durch Notenaustausch am 1. Juni 1997

(Stand am 22. April 2003)

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
und  
die Regierung der Italienischen Republik,*

im folgenden als Vertragsstaaten bezeichnet,

in der Absicht, die Regelung der Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee der Entwicklung des Verkehrs, der Technik und den neuen Anforderungen anzupassen,  
*haben folgendes vereinbart:*

## **I. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

### **Art. 1** Grundsätze

<sup>1</sup> Die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee steht jedermann frei, sofern dabei die Bestimmungen der vorliegenden Übereinkunft und des Reglements beachtet werden.

<sup>2</sup> Auf den Gewässern der beiden Seen muss die nationale Flagge nicht geführt werden.

### **Art. 2** Aufsicht

Die beiden Staaten üben die Oberaufsicht über die Schifffahrt auf den Gewässern innerhalb der jeweiligen politischen Grenze aus. Sie überwachen die Einhaltung der Bestimmungen der vorliegenden Übereinkunft und der Reglemente und insbesondere derjenigen über die Sicherheit.

### **Art. 3** Umweltschutz

<sup>1</sup> Vorbehältlich bestehender oder zukünftiger Umweltschutzabkommen können die Regierungen der beiden Staaten eigene Umweltschutzmassnahmen treffen. Diese dürfen jedoch nur im Zusammenhang mit der Schifffahrt stehen und haben den Bedürfnissen der Schifffahrt Rechnung zu tragen.

AS 2000 1958; BBI 1993 II 754

<sup>1</sup> Der Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der italienischen Ausgabe dieser Sammlung.

<sup>2</sup> AS 2000 1957

<sup>2</sup> Allfällige diesbezügliche Massnahmen sind gemeinsam durch die Regierungen beider Staaten und nach Anhörung der gemischten Kommission zu beschliessen.

<sup>3</sup> Die Regierungen der beiden Staaten können im Interesse des Umweltschutzes Massnahmen treffen, welche vom Reglement abweichen, sofern sie auf Gewässer innerhalb der eigenen politischen Grenze und auf die eigenen Schiffe beschränkt sind und es die lokalen Verhältnisse gebieten.

Sie sind vorgängig der Gemischten Kommission zu melden.

## II. Kapitel: Bestimmungen über die Schiffe

### Art. 4 Dokumente und Kennzeichen

<sup>1</sup> Im Sinne dieses Abkommens gelten als Schiffe Fahrzeuge jeglicher Art wie im Reglement definiert, die der Beförderung auf dem Wasser oder im Wasser dienen, ausgenommen Militärschiffe.

<sup>2</sup> Bau, Ausrüstung, Besatzung und alles was Inspektionen, Untersuchungen und Zertifikate zur Sicherstellung der technischen Zuverlässigkeit, der Sicherheit und ihrer Beibehaltung im Zeitablauf betrifft, haben den Vorschriften des Reglements sowie den nationalen Bestimmungen zu entsprechen, welche am Immatrikulationsort des Schiffes bzw., sofern ein solcher fehlt, am gewöhnlichen Standort gelten.

<sup>3</sup> Schiffe, deren Länge über alles mehr als 2,5 m beträgt, müssen zur Zulassung auf den beiden Seen über die Ausweise und Kennzeichen verfügen, welche nach den Vorschriften des betreffenden Vertragsstaates erforderlich sind.

Sofern keine Ausweise und Kennzeichen für die oben erwähnten Schiffe in der nationalen Gesetzgebung vorgesehen sind, haben diese, falls sie in den schweizerischen Gewässern des Langensees und des Luganersees fahren, die speziellen im Reglement und Zulassungsdokument festgelegten Kennzeichen zu führen.

Für die im Reglement bezeichneten Schiffe gelten Ausnahmen.

<sup>4</sup> Die von beiden Vertragsstaaten erteilten Ausweise und Kennzeichen gelten jeweils auf beiden Seen uneingeschränkt.

<sup>5</sup> Für Schiffe, die weder in der Schweiz noch in Italien einen Standort haben, ist jener Vertragsstaat zuständig, auf dessen Gebiet das Schiff in einen der beiden Seen gelangt.

<sup>6</sup> Wird der gewöhnliche Standort eines Schiffes vom Gebiet eines Vertragsstaates in das Gebiet des andern verlegt, bedarf es neuer Ausweise und Kennzeichen der zuständigen Behörde des betreffenden Vertragsstaates.

### Art. 5 Versicherung

<sup>1</sup> Ausweise und Kennzeichen nach Absatz 3 Satz 2, des vorangehenden Artikels dürfen an Schiffe mit Motor nur dann abgegeben werden, sofern eine Haftpflichtversicherung besteht, welche die Schäden deckt, die sich aus dem Gebrauch des Schiffes oder allfälligem Schleppen von Sportgeräten ergeben können.

<sup>2</sup> In allen anderen Fällen gelten die Bestimmungen desjenigen Staates, zu dem das Schiff gehört.

<sup>3</sup> Die beiden Vertragsstaaten verpflichten sich, die in jedem Staat von den national zugelassenen Versicherungsgesellschaften ausgestellten Ausweise gegenseitig anzuerkennen.

### **III. Kapitel: Bestimmungen über die Schiffsführer**

#### **Art. 6**

<sup>1</sup> Der Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder unterstehen der Gesetzgebung des Vertragsstaates, auf dessen Gebiet sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben. Fehlt ein solcher Wohnsitz, so ist derjenige Vertragsstaat zuständig, auf dessen Gebiet das Schiff immatrikuliert ist oder sich gewöhnlich befindet.

<sup>2</sup> Ungeachtet der Bestimmungen von Absatz 1 ist zum Befahren der Gewässer ausserhalb des Herkunftslandes ein Führerausweis erforderlich, wenn:<sup>3</sup>

- a. die Antriebsleistung 8 kW übersteigt;
- b. die Segelfläche mehr als 15 m<sup>2</sup> beträgt.

<sup>3</sup> Der Schiffsführer eines Schiffes mit Maschinenantrieb muss mindestens 14 Jahre alt sein bei Schiffsmotoren bis 6 kW Leistung und 18 Jahre bei grösseren Motoren, sofern nicht im Reglement für besondere Fälle anderweitige Bestimmungen bestehen.

<sup>4</sup> Die Führerausweise gelten auf beiden Seen uneingeschränkt. Abweichend hiervon gelten Ausweise für den gewerbmässigen Personentransport nur auf demjenigen See, für den sie ausgestellt wurden.

<sup>5</sup> Bestimmungen über Änderungen oder den Entzug des Ausweises sind im Reglement festgelegt.

<sup>6</sup> Derjenige Vertragsstaat, welcher den Ausweis ausstellt, sorgt auch für die Erneuerung, Änderung und den Rückzug des Dokuments.

<sup>7</sup> Wenn der Schiffsführer seinen Wohnsitz in den anderen Vertragsstaat verlegt, ist er gehalten den Ausweis innerhalb eines Jahres nach dem Umzug umzutauschen. Andernfalls muss er eine Prüfung ablegen.

### **IV. Kapitel: Bestimmungen über den Schiffsverkehr**

#### **Art. 7**

<sup>1</sup> Der Schiffsverkehr untersteht den Bestimmungen dieses Abkommens und des Reglements.

Die nationalen Gesetzgebungen können für Schiffe im Dienste des Staates besondere Verkehrsvorschriften vorsehen.

<sup>3</sup> AS 2003 860

<sup>2</sup> Nautische Veranstaltungen, die auf den Seeteilen beider Vertragsstaaten stattfinden, bedürfen der vorgängigen Zustimmung der zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten.

<sup>3</sup> Die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen müssen angehört werden. Die Benützung der Landestege und Anlegestellen unterliegt der Gesetzgebung der Vertragsstaaten, wo sie sich befinden.

<sup>4</sup> Die zuständigen Behörden jedes Vertragsstaates können im Interesse der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung die öffentliche und die private Schifffahrt auf ihren Hoheitsgewässern vorübergehend einschränken oder verbieten. Verbote und Einschränkungen sind den Schifffahrtstreibenden durch geeignete Bekanntmachung oder Signale zur Kenntnis zu bringen.

<sup>5</sup> Dauernde Einschränkungen der Schifffahrt oder der Zulassung bestimmter Schiffe oder bestimmter Antriebsarten werden von den Vertragsparteien gemeinsam beschlossen.

<sup>6</sup> Die Tag- und Nachtsignalisation wird durch den jeweiligen Vertragsstaat gemäss den Vorschriften des Reglements durchgeführt.

<sup>7</sup> Die Regierungen der Vertragsstaaten haben sich informationshalber über interne Reglemente, Hafensperr- und Ankerplatzvorschriften und deren allfällige Änderungen zu unterrichten.

## **V. Kapitel: Bestimmungen über die Schifffahrt im regelmässigen Linienverkehr**

### **Art. 8**           Regelmässiger Linienverkehr

Schiffe im regelmässigen Linienverkehr sind solche von Unternehmungen, denen die Vertragsstaaten eine Konzession erteilt haben. Die Konzessionsbestimmungen dürfen weder dem vorliegenden Abkommen noch dem Reglement widersprechen.

### **Art. 9**           Transportrecht

<sup>1</sup> Das Transportrecht für die Schifffahrt im regelmässigen Linienverkehr auf dem Langensee und dem Luganersee wird wie folgt aufgeteilt:

#### <sup>2</sup> *Langensee*

Der öffentliche Schifffahrtsbetrieb wird auf dem italienischen sowie auf dem schweizerischen Seeteil von einer italienischen Unternehmung besorgt. Die Schweiz verpflichtet sich, der Unternehmung für ihren Seeteil eine Konzession zu erteilen.

#### <sup>3</sup> *Luganersee*

Der öffentliche Schifffahrtsbetrieb wird auf dem schweizerischen sowie auf dem italienischen Seeteil von einer schweizerischen Unternehmung besorgt. Für die schweizerischen Seeteile wird ihr eine schweizerische Konzession erteilt; Italien verpflichtet sich, eine entsprechende Konzession für die italienischen Seeteile zu erteilen.

<sup>4</sup> Als öffentlicher Linienverkehr wird auch derjenige betrachtet, welcher durch eigene Schiffe der Unternehmung ausserhalb des Fahrplanes und ausserhalb der normalen Fahrlinien durchgeführt wird.

**Art. 10** Konzession

Die Konzessionen eines jeden Vertragsstaates führen die Bestimmungen auf, denen der regelmässige Linienverkehr unterstellt ist. Die Konzessionserteilung erfolgt nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden des andern Vertragsstaates.

**Art. 11** Schiffspersonal der konzessionierten Unternehmungen

Die Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder der Schiffe der konzessionierten Schifffahrtsunternehmung für den öffentlichen Linienverkehr auf dem Luganersee sind abweichend zu Artikel 6, Absatz 1 und 7, dem schweizerischen Recht unterstellt.

Demgegenüber gilt für die konzessionierte Unternehmung für den öffentlichen Linienverkehr auf dem Langensee die gegenseitige Anerkennung der Ausweise.

**Art. 12** Fahrpläne

Unternehmungen, deren Schiffe im regelmässigen Linienverkehr zwischen der Schweiz und Italien eingesetzt sind, haben den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten ihre Fahrplanentwürfe innert den von diesen gesetzten Fristen zu unterbreiten. Die von der zuständigen nationalen Behörde genehmigten Fahrpläne sowie deren Änderungen während der Saison sind auf den Schiffen und in allen bedienten Häfen und Landesteilen anzuschlagen.

**Art. 13** Beförderung der Vertreter der Aufsichtsbehörden

Die Unternehmungen des regelmässigen Linienverkehrs und des übrigen gestützt auf eine öffentlich-rechtliche Bewilligung betriebenen Schiffsverkehrs sind verpflichtet, die mit der Aufsicht betrauten Vertreter der Behörden zur Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit unentgeltlich zu befördern.

**VI. Kapitel:  
Spezielle Bestimmungen über die bewilligungspflichtige Schifffahrt  
und den bedarfsabhängigen Pendelverkehr**

**Art. 14** Bewilligungspflichtige Schifffahrt und bedarfsabhängiger  
Pendelverkehr

<sup>1</sup> Der nicht regelmässige Personentransport im Linienverkehr, bezeichnet als bewilligungspflichtige Schifffahrt, sowie der bedarfsabhängige Pendelverkehr werden durch die jeweils zuständige Behörde gemäss der nationalen Gesetzgebung geregelt.

<sup>2</sup> In der Regel dürfen die Schiffe, welche im oben erwähnten Sinn eingesetzt werden, nur innerhalb der nationalen Gewässer desjenigen Landes verkehren, welches die Bewilligung erteilt hat.

Solche Bewilligungen dürfen nur erteilt werden, sofern ein effektives Bedürfnis besteht und vorgängig abgeklärt wird, ob die öffentliche Schifffahrtsunternehmung nicht wesentlich konkurrenziert wird.

<sup>3</sup> Um in die Gewässer des andern Staates fahren zu dürfen, bedarf es eines zusätzlichen Vermerks in der Bewilligungsurkunde. Dieser wird durch die zuständige Behörde nach vorgängiger Zustimmung der Behörde des andern Staates erteilt.

#### **Art. 15** Kontrollen und Transporte der Aufsichtsbehörden

Die Beamten der Aufsichtsbehörde sind über sämtliche Betriebsfragen zu informieren. Sie haben freien Zugang zu den Schiffen und dürfen unentgeltlich fahren.

### **VII. Kapitel: Bestimmungen über die Zollkontrolle**

#### **Art. 16**

<sup>1</sup> Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass die Zoll- und Polizeidienste den regelmässigen Linienverkehr und die Fischerei nicht beeinträchtigen.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen dieser Übereinkunft präjudizieren jene über zukünftige internationale Zoll- und Polizeiabkommen nicht.

### **VIII. Kapitel: Bestimmungen über den Verkehr von Schiffen im Dienste des Staates**

#### **Art. 17**

<sup>1</sup> Schiffe, die Zoll- und Polizeizwecken dienen, dürfen die Staatsgrenze nicht überqueren; abweichende staatsvertragliche Regelungen sowie die Bestimmungen unter Absatz 2 bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Auf dem Luganersee jedoch dürfen die italienischen Zoll- und Polizeischiffe aus dienstlichen Gründen die politische Grenze überschreiten, um sich vom Becken von Porto Ceresio nach demjenigen von Porlezza und umgekehrt zu begeben. Ebenfalls nur aus dienstlichen Gründen dürfen die Zoll- und Polizeischiffe von den Seebecken von Porto Ceresio oder Porlezza in die italienischen Gewässer vor Campione d'Italia fahren (oder umgekehrt).

Diese Überfahrten dürfen jedoch nur tags stattfinden und keinen Zwischenhalt in schweizerischen Gewässern beinhalten. Ausserdem ist zumindest einen Tag zum voraus die schweizerische Zolldirektion in Lugano zu benachrichtigen.

Die Vertreter der italienischen Zoll- und Polizeibehörden dürfen zu den gleichen Bedingungen auch auf Privatschiffen Transferfahrten auf dem Luganersee durchführen.

<sup>3</sup> Die unter Absatz 2 erwähnten Schiffe dürfen nur in Fällen höherer Gewalt in schweizerischem Hoheitsgebiet landen; die italienischen Polizei- und Zollbeamten dürfen demzufolge in den schweizerischen Seeteilen keine Amtshandlungen vornehmen.

## **IX. Kapitel: Gemischte beratende Kommission**

### **Art. 18**

<sup>1</sup> Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens wird eine Gemischte beratende Kommission gebildet.

<sup>2</sup> Jede Vertragspartei bezeichnet die Mitglieder ihrer Delegation, jedoch nicht mehr als drei. Die Kommission gibt sich selbst ihre Geschäftsordnung.

<sup>3</sup> Die Kommission hat namentlich folgende Obliegenheiten:

- a. Überwachung der Anwendung dieses Abkommens und des Reglements;
- b. Vorbereiten von Änderungen und Ergänzungen des Reglements zuhanden der Regierungen der Vertragsstaaten;
- c. Erleichterung der Beziehungen zwischen den mit dem Vollzug der Vorschriften dieses Abkommens und des Reglements betrauten Behörden der Vertragsstaaten;
- d. Beheben von Schwierigkeiten, die sich aus der Durchführung dieses Abkommens und des Reglements ergeben, durch Vorschläge zuhanden der Vertragsparteien;
- e. Aufrechterhalten der Beziehungen mit anderen Verwaltungsstellen und Privaten, welche sich ebenfalls mit Schifffahrtsfragen beschäftigen.

## **X. Kapitel: Anwendung des Übereinkommens und des Reglements**

### **Art. 19**

<sup>1</sup> Jede Vertragspartei trifft auf ihrem Gebiet die für den Vollzug dieses Abkommens und des Reglements erforderlichen Massnahmen.

<sup>2</sup> Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten können Fragen, welche die Anwendung des Übereinkommens und des Reglements betreffen, direkt unter sich regeln.

<sup>3</sup> Jeder Vertragsstaat wendet bei Vergehen gegen das vorliegende Abkommen und Reglement – vorbehältlich der Vorschriften von Artikel 6 Ziffer 6 – die Strafbestimmungen und administrativen Massnahmen der eigenen Gesetzgebung an.

## **XI. Kapitel: Schiedsgerichtsklausel**

### **Art. 20**

Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsstaaten über die Auslegung oder den Vollzug dieses Abkommens, welche nicht auf gutlichem Wege erledigt werden können, werden, sofern die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, auf Gesuch eines der Staaten einem Schiedsgericht unterbreitet. Zusammensetzung, Funktionen und Verfahrensregeln des Schiedsgerichts werden im Anhang zu diesem Abkommen bestimmt.

## **XII. Kapitel: Schlussbestimmungen**

### **Art. 21** Inkraftsetzung

<sup>1</sup> Dieses Abkommen und das Reglement treten in Kraft am ersten Tag des dritten Monats nach der förmlichen gegenseitigen Mitteilung der erfolgten Durchführung der in jedem Vertragsstaat erforderlichen verfassungsrechtlichen Verfahren.

<sup>2</sup> Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit unter Einhaltung einer einjährigen Frist kündigen.

<sup>3</sup> Durch dieses Abkommen wird die Übereinkunft vom 22. Oktober 1923<sup>4</sup> betreffend die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee aufgehoben.

Geschehen auf dem Langensee, den 2. Dezember 1992 in zwei Urschriften in italienischer Sprache.

Für den  
Schweizerischen Bundesrat:  
Adolf Ogi

Für die  
Regierung der Italienischen Republik:  
Giancarlo Tesini

<sup>4</sup> [BS 13 347]



## Beilage zum Schiedsverfahren

<sup>1</sup> Das Schiedsverfahren wird durch die Bestimmungen dieser Beilage geregelt.

<sup>2</sup> Das Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Streitparteien bestellt einen Schiedsrichter. Diese beiden ernennen einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, welcher die Leitung des Gerichts übernimmt. Falls binnen zweier Monate nach der Ernennung des zweiten Mitgliedes das dritte noch nicht bezeichnet werden konnte, so wird es durch den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes auf Antrag der zuerst handelnden Partei bezeichnet.

<sup>3</sup> Sofern binnen zweier Monate nach Eingang des Antrages eine der beiden Streitparteien sein Mitglied im Schiedsgericht noch nicht bezeichnet hat, kann die andere Partei sich an den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes wenden, welcher innerhalb einer weiteren Frist von zwei Monaten den Obmann des Schiedsgerichts ernannt. Sobald nominiert, fordert er die Partei, welche noch keinen Schiedsrichter ernannt hat auf, dies binnen zweier Monate zu tun. Nach Ablauf dieser Frist wendet er sich an den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs, der innert zwei Monaten die Ernennung vornimmt.

<sup>4</sup> Sofern in den vorher aufgeführten Fällen der Präsident des Internationalen Gerichtshofs verhindert oder sofern er Staatsangehöriger einer der beiden Prozessparteien ist, wird die Bezeichnung des Schiedsgerichtspräsidenten oder des Schiedsrichters dem Vizepräsidenten des Gerichtshofs oder dem ältesten Mitglied des Gerichtshofs übertragen, welcher nicht Staatsangehöriger einer der beiden Prozessparteien ist.

<sup>5</sup> Die vorher erwähnten Bestimmungen werden auch dann angewandt, wenn einer der Schiedsrichter ersetzt werden muss.

<sup>6</sup> Das Schiedsgericht entscheidet gemäss den Regeln des internationalen Rechts und insbesondere des vorliegenden Abkommens.

<sup>7</sup> Die Entscheide des Schiedsgerichts, sowohl in Verfahrens- als auch in materiellen Fragen, werden durch die Mehrheit der Stimmen der Mitglieder getroffen. Die Abwesenheit oder Stimmenthaltung eines der durch die Vertragsparteien bezeichneten Mitglieder darf den Entscheid nicht verhindern. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Obmann. Die Parteien sind an den Entscheid des Schiedsgerichts gebunden. Sie tragen die Kosten des Schiedsrichters, den sie bezeichnet haben, und übernehmen zur Hälfte die des Präsidenten. Das Schiedsgericht legt das Schiedsverfahren selber fest.

---

## Internationales Reglement über die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee

---

Gestützt auf Artikel 1 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1992 zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Langensee und dem Luganersee werden folgende Bestimmungen erlassen:

### Kapitel 1: Allgemeine Bestimmungen und Definitionen

#### Art. 1

In diesem Reglement gilt als

- a. «*Schiff*» ein zur Fortbewegung auf dem Wasser bestimmtes Fahrzeug, Boot, mobiles Gerät oder eine Anlage;
- b. «*Motorschiff*» ein Schiff mit mechanischer Antriebskraft;
- c. «*Segelschiff*» ein zum Segeln bestimmtes Schiff. Ein unter Motor mit oder ohne Segel fahrendes Segelschiff gilt im Sinne der Verkehrsvorschriften als Motorschiff;
- d. «*Ruderboot*» ein Schiff, das nur mit Rudern fortbewegt wird. Schiffe, die nur mit menschlicher Kraft fortbewegt werden, wie Pedalos, gelten als Ruderboote;
- e. «*Schiff im regelmässigen Linienverkehr*» ein Schiff, das dem Transport von Fahrgästen dient und für ein durch beide Vertragsstaaten konzessioniertes Schifffahrtsunternehmen verkehrt;
- f. «*Güterschiff*» ein Schiff, das ausschliesslich der Beförderung von Gütern dient;
- g. «*stilliegenes Schiff*» ein Schiff, das unmittelbar oder mittelbar vor Anker liegt, am Ufer festgemacht ist, oder festgefahren ist;
- h. «*fahrendes Schiff*» ein Schiff, das nicht stilliegt (am Anker, festgemacht am Ufer) oder festgefahren ist;
- i. «*Vergnügungsboot*» ein Schiff, das nicht gewerblich zu Sport und Erholung verwendet wird;
- k. «*Segelbrett*» ein Schwimmkörper mit dichtem Rumpf ohne Ruder, auf dem ein Mast mit Gelenk und ein um 360° drehbares Segel angebracht sind;
- l. «*schwimmendes Gerät*» ein Schiff mit Einrichtungen für Arbeiten auf dem Wasser wie Bagger, Ponton, Kran;

- m. *«festes schwimmendes Gerät»* eine beliebige schwimmende Konstruktion, die normalerweise an einem festen Ort liegt (Badeanstalten, Landebrücken, Bootshäuser und dergleichen);
- n. *«Nacht»* der Zeitraum zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang;
- o. *«Tag»* der Zeitraum zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang;
- p. *«Blinklicht»* ein unterbrochenes Licht, das pro Minute mindestens 40mal aufleuchtet;
- q. *«Blitzlicht»* ein unterbrochenes Licht, das pro Minute höchstens 20mal aufleuchtet, wobei die Dauer des Aufleuchtens wesentlich kürzer ist als die des Unterbruchs;
- r. *«kurzer Ton»* ein Ton von etwa einer Sekunde Dauer;  
*«langer Ton»* ein Ton von etwa vier Sekunden Dauer;  
Die Pause zwischen aufeinanderfolgenden Tönen dauert etwa eine Sekunde;
- s. *«Folge sehr kurzer Töne»* eine Folge von mindestens sechs Tönen je von etwa 1/4 Sekunde Dauer, wobei die Pause zwischen den Tönen ebenso lang ist.
- t. *«Innere Uferzone»* der Wassergürtel bis zum Abstand von 150 m vom Ufer.
- u. *«Äussere Uferzone»* der Wassergürtel, der über die innere Uferzone hinaus bis zum Abstand von 300 m vom Ufer reicht.

## Kapitel 2: Verkehrsvorschriften

### Abschnitt 2.1.: Allgemeines

#### Art. 2 Schiffsführer

<sup>1</sup> Auf jedem fahrenden Schiff muss sich ein Schiffsführer befinden, der die nötige Eignung oder die vorgeschriebene Befähigung besitzt. Auf jedem schwimmenden Gerät in Betrieb muss sich ein Verantwortlicher befinden.

<sup>2</sup> Schiffsführer ist, wer die tatsächliche Befehlsgewalt an Bord hat.

<sup>3</sup> Wer infolge von Krankheiten, von körperlichen oder geistigen Behinderungen, des Genusses alkoholischer Getränke oder aus anderen Gründen ein Schiff nicht sicher führen kann, hat dies zu unterlassen.

#### Art. 3 Pflichten der Besatzung und der übrigen Personen an Bord

<sup>1</sup> Die Mitglieder der Besatzung haben die Anweisungen zu befolgen, die der Schiffsführer im Rahmen seiner Obliegenheiten erteilt, und zur Einhaltung dieses Reglements beizutragen.

<sup>2</sup> Alle Personen an Bord haben die Anweisungen zu befolgen, die ihnen der Schiffsführer im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt und der Ordnung an Bord erteilt.

**Art. 4** Allgemeine Sorgfaltspflicht

<sup>1</sup> Über besondere Vorschriften dieses Reglements hinaus hat der Schiffsführer alle Vorsichtsmassnahmen zu treffen, welche die allgemeine Sorgfaltspflicht und die übliche Praxis gebieten, um

- a. die Gefährdung und Belästigung von Personen,
- b. Beschädigungen anderer Schiffe, fremden Gutes, der Ufer und der Ufervegetation oder von Anlagen jeder Art im Gewässer und an dessen Ufer,
- c. Behinderungen der Schifffahrt und der Fischerei,
- d. Verunreinigungen des Wassers oder Veränderungen seiner Eigenschaften

zu vermeiden.

<sup>2</sup> Der Schiffsführer vergewissert sich, ob das Befahren eines Gewässers gefahrlos möglich ist und passt seine Fahrt den örtlichen Gegebenheiten an.

**Art. 5** Verhalten unter besonderen Umständen

Der Schiffsführer trifft bei unmittelbar drohender Gefahr alle zu deren Abwendung nötigen Massnahmen, auch wenn er dabei gezwungen ist, von diesem Reglement abzuweichen.

**Art. 6** Tragfähigkeit: Personenzahl oder Ladung

<sup>1</sup> Die im Schiffsausweis eingetragene Belastung oder Personenzahl darf nicht überschritten werden. Wenn Einsenkungs- oder Freibordmarken angebracht sind, darf das Schiff nicht so beladen werden, dass es im Stillstand tiefer als bis zur Unterkante dieser Marken eintaucht.

<sup>2</sup> Die Ladung ist so anzuordnen, dass weder die Sicherheit des Schiffes gefährdet noch die zur Führung nötige Sicht beeinträchtigt wird.

<sup>3</sup> Wenn die Platzverhältnisse es erlauben, dürfen auf Vergnügungsschiffen drei Kinder unter zwölf Jahren als zwei Erwachsene gerechnet werden. Beträgt die Tragfähigkeit zwei Personen, so dürfen eine erwachsene Person und zwei Kinder unter zwölf Jahren an Bord sein.

<sup>4</sup> Ist die Personenzahl oder die zulässige Belastung nicht festgesetzt, muss das Schiff so beladen werden, dass seine Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

<sup>5</sup> Ist die Bestimmung der Tragfähigkeit von Fahrgastschiffen zur Ausfertigung der Schiffsausweise vorgesehen, wenden die zuständigen Behörden ihre eigenen nationalen Vorschriften an.

<sup>6</sup> Auf Schiffen, die für den öffentlichen Personentransport verwendet werden, sei es im regelmässigen Linienverkehr oder in der Vermietung, ist die durch die zuständige Behörde festgesetzte Tragfähigkeit auf einer gut sichtbaren Plakette anzugeben.

**Art. 7** Borddokumente

Wird für ein Schiff ein Schiffsausweis verlangt oder ist ein ähnliches Dokument nötig, sind diese mitzuführen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzuweisen.

**Art. 8** Schutz der Schifffahrtszeichen

Es ist verboten, an Schifffahrtszeichen festzumachen, sie zu beschädigen und sie für ihre Bestimmung und Funktion unbrauchbar zu machen.

Hat ein Schiff ein Signal oder eine Signalanlage für die Schifffahrt versetzt oder beschädigt, muss der Schiffsführer unverzüglich die Polizei benachrichtigen.

Schiffsführer haben im allgemeinen die gleiche Verpflichtung, wenn sie allfällige Schäden an Signalen oder an Signalanlagen für die Schifffahrt festgestellt haben.

**Art. 9** Beschädigung von Bauten

Hat ein Schiff ein Bauwerk beschädigt (Brücke, Mole usw.) muss der Schiffsführer die Polizei unverzüglich benachrichtigen.

**Art. 10** Gewässerschutz

<sup>1</sup> Es ist verboten, sich so zu verhalten, dass die Gefahr von Wasserverunreinigungen hervorgerufen werden oder entstehen kann.

<sup>2</sup> Als Wasserverunreinigung gilt jede Veränderung der physikalischen und chemischen Eigenschaften des Wassers, welche tatsächlich oder möglicherweise den im Wasser lebenden Organismen Schaden zufügen oder Nachteile für die Verwendung des Wassers hervorrufen. Verunreinigend sind insbesondere Brennstoffe, Treibstoffe und Schmieröle.

<sup>3</sup> Droht auf einem Schiff eine Gewässerverunreinigung, hat der Schiffsführer Massnahmen zu treffen, um die Gefahr oder Verunreinigung zu verhindern oder aufzuhalten und jedenfalls unverzüglich die Polizei oder die zuständige Behörde zu benachrichtigen.

<sup>4</sup> Wer als Schiffsführer wesentliche Mengen Brennstoffe, Schmieröl oder sonstige wassergefährdende Stoffe im Wasser feststellt, muss die Polizei oder die zuständige Behörde benachrichtigen.

**Art. 11** Schutz gegen schädliche Immissionen

Es darf nicht mehr Lärm, Rauch, Abgas oder Geruch erzeugt werden, als bei normalem Betrieb des Schiffes und sachgemässer Bedienung unvermeidbar ist.

**Art. 12** Rettung und Hilfeleistung

<sup>1</sup> Der Schiffsführer trifft bei Unfällen alle zum Schutz oder zur Rettung der Menschen an Bord erforderlichen Massnahmen.

<sup>2</sup> Nach einem Schiffsunfall hält sich jeder Beteiligte für die Feststellung seiner Person, seines Schiffes und der Art seiner Beteiligung am Unfall zur Verfügung. Beteiligt an einem Schiffsunfall ist jeder, dessen Verhalten zum Unfall beigetragen haben kann.

<sup>3</sup> Der Schiffsführer leistet Menschen oder Schiffen in Gefahr unverzüglich Hilfe, soweit dies mit der Sicherheit seines Schiffes vereinbar ist. Wenn nötig, ruft er Hilfe herbei.

<sup>4</sup> Wurden Menschen verletzt oder getötet oder werden Menschen vermisst, ist unverzüglich die Polizei zu benachrichtigen.

<sup>5</sup> Ist in Abwesenheit des Geschädigten Sachschaden entstanden, benachrichtigt der Schädiger so rasch als möglich diesen Geschädigten.

### **Art. 13** Festgefahrene oder gesunkene Schiffe

Ist ein Schiff gestrandet, festgefahren oder gesunken und wird dadurch die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigt, muss dessen Schiffsführer die Zeichen nach den Artikeln 29 und 31 setzen und unverzüglich die zur Vermeidung der Gefahr erforderlichen Massnahmen treffen. Ist dies nicht möglich, ist unverzüglich die Polizei zu benachrichtigen.

### **Art. 14** Entfernen von Schifffahrtshindernissen

Die zuständigen Behörden können festgefahrene oder gesunkene Schiffe sowie andere Gegenstände, welche die Schifffahrt gefährden oder behindern, auf Kosten des Eigentümers, Halters oder des Verursachers des Hindernisses entfernen lassen, wenn die Beteiligten nicht innerhalb einer angemessenen Frist dafür sorgen. Die zuständige Behörde kann von der Festsetzung einer Frist absehen, wenn keine unmittelbare Gefahr besteht.

### **Art. 15** Besondere behördliche Anordnungen

<sup>1</sup> Die Schiffsführer sowie Personen, unter deren Obhut feste schwimmende Geräte gestellt sind, haben die besonderen Anordnungen zu befolgen, die ihnen von den zuständigen Behörden erteilt werden, um die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten und um Schwierigkeiten der Schifffahrt zu vermeiden.

<sup>2</sup> Die Schiffsführer sowie Personen, unter deren Obhut feste schwimmende Geräte gestellt sind, haben auch die Vorschriften vorübergehender Art in besonderen Fällen, wie nautische Veranstaltungen, Arbeiten in oder am Gewässer sowie bei Hoch- oder Niederwasser, zu befolgen.

### **Art. 16** Überwachung

Bei der Durchführung der Überwachung haben die Schiffsführer sowie Personen, unter deren Obhut feste schwimmende Geräte gestellt sind, den zuständigen Aufsichtsbehörden die erforderliche Unterstützung zu leisten.

## Abschnitt 2.2.: Kennzeichen der Schiffe und Einsenkungsmarken

### Art. 17 Kennzeichen der Schiffe

<sup>1</sup> Jedes Schiff ist mit den von der zuständigen Behörde zugeteilten Kennzeichen zu versehen; vorbehalten bleiben die in Artikel 4 des Übereinkommens vorgesehenen Fälle und die Ausnahme nach Absatz 5 dieses Artikels.

<sup>2</sup> Die Kennzeichen sind auf beiden Seiten des Schiffes an gut sichtbarer Stelle in lesbaren und unaustilgbaren lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern anzubringen.

<sup>3</sup> Die Schriftzeichen und Ziffern müssen bei Schiffen mit einer Länge bis zu 15 m mindestens 8 cm, bei den übrigen Schiffen mindestens 20 cm hoch sein. Die Breite und die Stärke der Striche sind entsprechend der Höhe zu bemessen. Die Schriftzeichen und Ziffern müssen hell auf dunklem Grund oder dunkel auf hellem Grund sein.

<sup>4</sup> Die zuständige Behörde kann die Verwendung von Kontrollschildern vorschreiben.

<sup>5</sup> Von der Kennzeichenpflicht sind ausgenommen:

- a. Schiffe der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen des regelmässigen Linienverkehrs;
- b. Schiffe, deren Länge weniger als 2,5 m beträgt;
- c. Paddelboote, Kanus, Kajaks und dergleichen ohne Motor, Segelbretter;
- d. Rennruderboote.

Schiffe nach Buchstabe a müssen einen Schiffsnamen oder die Initialen des Unternehmens und nachfolgende Zahlen, Schiffe nach Buchstaben b, c und d gut sichtbar ein Schild oder dergleichen mit Angaben über den Eigentümer oder Halter tragen.

### Art. 18 Baukennzeichen

<sup>1</sup> An gut sichtbarer, gut zugänglicher Stelle müssen unaustilgbar angebracht sein:

- a. auf der Schale: – Marke oder Name des Herstellers und Typ,
- b. auf dem Motor: – Marke oder Name des Herstellers und Typ,  
– die Baunummer.

<sup>2</sup> Diese Angaben können auf eine Plakette eingestanzt sein, die angeschweisst, aufgenietet oder in gleichwertiger Weise befestigt ist.

### Art. 19 Einsenkungsmarke

<sup>1</sup> Passagierschiffe und schwimmende Geräte müssen etwa mittschiffs auf beiden Seiten Einsenkungsmarken tragen. Güterschiffe müssen überdies auf beiden Seiten je in einem Abstand von etwa einem Sechstel der Länge vom Bug und vom Heck solche Marken tragen.

<sup>2</sup> Die Einsenkungsmarken müssen eine Länge von 30 cm und eine Höhe von 4 cm haben. Sie sind unausstilgbar hell auf dunklem Grund oder dunkel auf hellem Grund so anzubringen, dass ihre Unterkante der tiefsten Einsenkung entspricht.

### Abschnitt 2.3.: Sichtzeichen der Schiffe

#### Art. 20 Allgemeines

Schiffe führen bei Nacht die vorgeschriebenen Lichter, bei Tag die vorgeschriebenen Tafeln, Flaggen und Bälle. Die Zeichen sind im Anhang 1 abgebildet.

#### Art. 21 Lichter

<sup>1</sup> Die vorgeschriebenen Lichter sind gut sichtbar zu setzen. Soweit nichts anderes bestimmt ist, müssen sie von allen Seiten sichtbar sein und ein gleichmässiges, ununterbrochenes Licht werfen.

<sup>2</sup> Die Sichtweite muss bei dunkler Nacht und bei klarer Luft mindestens betragen:

Art der Lichter	weiss oder gelb	rot oder grün
stark	6 km	
hell	4 km	3 km
gewöhnlich	2 km	1,5 km

Mindestsichtweite in km	Lichtstärke in Candela
6	38
4	10
3	4,1
2	1,4
1,5	0,7

#### Art. 22 Tafeln, Flaggen und Bälle

<sup>1</sup> Die vorgeschriebenen Tafeln, Flaggen und Bälle sind gut sichtbar zu setzen. Ihre Farben müssen deutlich erkennbar sein. Bei Tafeln und Flaggen muss die kürzeste Seite mindestens 60 cm lang sein. Die Bälle der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr, deren Länge mehr als 15 m beträgt, müssen einen Durchmesser von mindestens 60 cm, jene anderer Schiffe einen solchen von 30 cm haben.

<sup>2</sup> Bälle dürfen durch Einrichtungen ersetzt werden, die jede Verwechslung ausschliessen.

#### Art. 23 Verbotene Sichtzeichen

<sup>1</sup> Es ist verboten, andere als die vorgesehenen Sichtzeichen zu führen oder diese in einer Weise zu gebrauchen, für die sie nicht vorgeschrieben oder zugelassen sind.



<sup>2</sup> Abweichend hiervon dürfen für die Verständigung zwischen Schiffen im regelmässigen Linienverkehr untereinander oder zwischen solchen Schiffen und dem Ufer andere Lichter und Zeichen verwendet werden, sofern dies zu keiner Verwechslung mit den in diesem Reglement genannten Lichtern und Zeichen führen kann.

<sup>3</sup> Es ist verboten, Flaggen zu gebrauchen, die geeignet sind, die Sichtbarkeit der in diesem Reglement vorgesehenen Zeichen zu beeinträchtigen oder ihre Erkennbarkeit zu erschweren.

#### **Art. 24** Ersatzlichter

<sup>1</sup> Wenn in diesem Reglement vorgeschriebene Lichter ausfallen, sind unverzüglich Ersatzlichter zu setzen, deren Eigenschaften denjenigen der vorgeschriebenen Lichter so nahe wie möglich kommen.

<sup>2</sup> Wenn die Ersatzlichter nicht unverzüglich gesetzt werden können und es die Sicherheit erfordert, ist ein von allen Seiten sichtbares weisses gewöhnliches Licht zu setzen.

#### **Art. 25** Lampen und Scheinwerfer

Lampen und Scheinwerfer dürfen nicht so verwendet werden, dass sie:

- a. mit den vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können;
- b. blenden und dadurch die Schifffahrt gefährden oder behindern.

#### **Art. 26** Nachtbezeichnung der Motorschiffe in Fahrt

<sup>1</sup> Motorschiffe müssen führen:

- a. als Topp- oder Buglicht auf dem vorderen Teil des Schiffes in der Mittellängsebene, mindestens 3 m über der Tiefladewasserlinie, ein starkes, nur über einen Horizontbogen von 225 ° sichtbares weisses Licht, das so angebracht ist, dass es nach jeder Seite über 112 ° 30' (von vorn bis 22 ° 30' achterlicher als querab) gesehen werden kann;
- b. als Seitenlichter an Steuerbord ein grünes und an Backbord ein rotes helles Licht. Beide Lichter dürfen nur über einen Horizontbogen von 112 ° 30' sichtbar sein, und zwar von vorn bis 22 ° 30' achterlicher als querab. Diese Lichter müssen auf gleicher Höhe und auf der gleichen Senkrechten zur Mittellängsebene gesetzt werden. Überdies sind sie mindestens 1 m tiefer als das weisse Topp- oder Buglicht zu setzen nach Buchstabe a. Wenn es die Aufstellung des grünen und des roten Lichtes erfordert, müssen sie innenbords derart abgeblendet werden, dass das grüne Licht nicht von Backbord, das rote Licht nicht von Steuerbord gesehen werden kann;
- c. als Hecklicht in der Mittellängsebene ein weisses gewöhnliches Licht, das nur über einen Horizontbogen von 135 ° sichtbar und so gesetzt ist, dass es 67 ° 30' nach Steuerbord und 67 ° 30' nach Backbord gesehen werden kann. Bei besonderen Anordnungen an Deck kann das Licht auch ausserhalb der Mittellängsebene angeordnet werden.

- <sup>2</sup> Auf Schiffen mit Maschinenantrieb und einer Länge unter 15 m sind auch zulässig:
- a. ein helles anstelle eines starken Lichts;
  - b. ein weisses Rundumlicht in der Mittellängsebene des Schiffs anstelle des Topp- und des Hecklichtes;
  - c. die Distanz vom Seitenlicht zum Schnittpunkt zwischen der Verbindungslinie der Lichter und der Schiffsachse muss mindestens 0,5 m betragen;
  - d. ausserdem, sofern die Antriebsleistung unter 6 kW beträgt, genügt ein weisses gewöhnliches Rundumlicht.

**Art. 27** Nachtbezeichnung der Schiffe ohne Maschinenantrieb in Fahrt

<sup>1</sup> Einzeln fahrende Segel- und Ruderschiffe sowie alle geschleppten Schiffe müssen ein weisses gewöhnliches Licht zeigen.

<sup>2</sup> Segelschiffe können anstelle des weissen gewöhnlichen Lichtes führen:

- die Seitenlichter und das Hecklicht nach Artikel 26 Absatz 1 Buchstaben b und c. Diese Zeichen können ausserdem durch zwei übereinander an der Mastspitze angebrachte Lichter ergänzt werden, von denen das obere rot, das untere grün ist.
- oder ein einziges, kombiniertes Licht (dreifarbiges Laterne) auf der Mastspitze.

**Art. 28** Schiffe im regelmässigen Linienverkehr

Schiffe im regelmässigen Linienverkehr müssen führen:

- a. bei Nacht zusätzlich zu den Lichtern nach Artikel 26 Absatz 1 ein grünes helles, von allen Seiten sichtbares Licht, möglichst 1 m höher als das Topp- oder Buglicht;
- b. bei Tag einen grünen Ball.

**Art. 29** Schiffe beim Stilliegen

<sup>1</sup> Schiffe, ausgenommen solche, die am Ufer oder an einem behördlich zugelassenen Liegeplatz festgemacht sind, führen beim Stilliegen ein weisses gewöhnliches, von allen Seiten sichtbares Licht.

<sup>2</sup> Wenn es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert, sind schwimmende Geräte so zu beleuchten, dass ihre Umrisse erkennbar sind.

**Art. 30** Schutz gegen Wellenschlag und Sogwirkung

Schiffe, die in besonderem Einsatz (Messungen, Gewässeruntersuchungen und Rettungsaktionen) vor Wellenschlag und Sogwirkung geschützt werden wollen, führen mit Bewilligung der zuständigen Behörde:

- a. bei Nacht zusätzlich zu den vorgeschriebenen Lichtern ein rotes gewöhnliches Licht und etwa 1 m darunter ein weisses gewöhnliches Licht;

- b. bei Tag eine Flagge, deren obere Hälfte rot, deren untere Hälfte weiss ist. Die Flagge kann durch zwei Flaggen ersetzt werden, die obere rot, die untere weiss.

**Art. 31** Bezeichnung verankerter Schiffe

<sup>1</sup> Schiffe, die gezwungen sind, so zu ankern, dass sie die Schifffahrt gefährden, müssen führen:

- a. bei Nacht ein weisses gewöhnliches Licht mindestens 1 m über dem in Artikel 29 vorgeschriebenen weissen Licht;
- b. bei Tag zwei übereinander gesetzte weisse Flaggen.

<sup>2</sup> Wenn es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert, ist die Lage des Ankers überdies bei Nacht mit einem weissen Licht, bei Tag mit einem gelben Schwimmkörper zu kennzeichnen.

**Art. 32** Schiffe der Polizei und von Hilfsdiensten

<sup>1</sup> Schiffe der Polizei dürfen in dringlichem Einsatz ein blaues Blinklicht führen. Mit Ermächtigung der zuständigen Behörde dürfen auch Schiffe der Feuerwehr, der Ölwehr und der Rettungsdienste in dringlichem Einsatz dieses blaue Blinklicht führen.

<sup>2</sup> Will ein Schiff der Polizei, der Grenzwache oder der Fischereiaufsicht mit einem anderen Schiff Verbindung aufnehmen, so zeigt es die Flagge Buchstabe «K» der Internationalen Flaggenordnung (Flagge, deren Hälfte am Stock gelb, deren andere Hälfte blau ist).

**Art. 33** Fischereiboote

<sup>1</sup> Boote der Berufsfischer führen während des Fangs:

- a. bei Nacht ein gelbes gewöhnliches Licht;
- b. bei Tag einen gelben Ball.

<sup>2</sup> Boote, die bei Tag mit der Schleppangel fischen, führen einen weissen Ball.

**Art. 34** Zeichen beim Tauchen

<sup>1</sup> Beim Tauchen vom Land aus ist eine Tafel Buchstabe «A» der Internationalen Flaggenordnung (Doppelstander, dessen Hälfte am Stock weiss, dessen andere Hälfte blau ist) aufzustellen.

<sup>2</sup> Beim Tauchen vom Gewässer aus muss das Zeichen nach Absatz 1 von allen Seiten sichtbar sein; nachts und bei unsichtigem Wetter ist das erwähnte Zeichen wirksam anzuleuchten.

## Abschnitt 2.4.: Schallzeichen der Schiffe

### Art. 35 Allgemeines

<sup>1</sup> Alle Schiffe müssen, sofern nötig, die in diesem Reglement vorgeschriebenen Schallzeichen geben können.

<sup>2</sup> Die vorgeschriebenen und zugelassenen Schallzeichen, deren Bedeutung im Anhang 2 zusammengefasst ist, sind zu geben:

- a. auf Motorschiffen, ausgenommen auf Vergnügungsbooten, mittels mechanisch oder elektrisch betriebener Schallgeräte;
- b. auf anderen Schiffen mittels einer geeigneten Hupe oder eines geeigneten Horns. Für Ruderboote und Segelschiffe bis zu 15 m<sup>2</sup> Segelfläche genügt eine Mundpfeife.

<sup>3</sup> Um die Hörbarkeit der Schallzeichen sicherzustellen, müssen die Schallgeräte genügend hoch angebracht sein, so dass sich der Schall nach vorn und nach Möglichkeit auch nach hinten ausbreiten kann.

### Art. 36 Gebrauch der Schallzeichen

<sup>1</sup> Die Schallzeichen müssen in Tönen von gleichbleibender Lautstärke gegeben werden.

<sup>2</sup> Eine Gruppe von Glockenschlägen dauert etwa vier Sekunden. Sie darf durch Schläge auf Metall ersetzt werden.

<sup>3</sup> Polizeischiffe sowie Schiffe anderer berechtigter Dienste dürfen in dringlichem Einsatz ein wechseltoniges Zweiklanghorn oder eine Sirene verwenden.

<sup>4</sup> Es ist verboten, andere als die vorgesehenen Schallzeichen zu geben oder diese in einer Weise zu gebrauchen, für die sie nicht vorgeschrieben oder zugelassen sind.

## Abschnitt 2.5.: Schifffahrtszeichen

### Art. 37 Allgemeines

<sup>1</sup> Die Schiffsführer haben über die Bestimmungen dieses Reglements hinaus die Anweisungen zu befolgen und die Empfehlungen oder Hinweise zu beachten, die ihnen die Schifffahrtszeichen nach Anhang 3 anzeigen.

<sup>2</sup> Die zuständige Behörde bestimmt, wo welche Schifffahrtszeichen angebracht werden.

### Art. 38 Kennzeichnung bestimmter Wasserflächen

<sup>1</sup> Für die Schifffahrt gesperrte Wasserflächen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern gekennzeichnet. Die Kennzeichnung kann mit Tafeln A. 1 ergänzt werden.

<sup>2</sup> Für bestimmte Schiffsarten gesperrte Wasserflächen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern und mit den betreffenden Tafeln (A. 2, A. 3 oder A. 4) gekennzeichnet.

<sup>3</sup> Für das Wasserskifahren im Bereich der Uferzonen zugelassene Wasserflächen und Startgassen sind mit gelben, kugelförmigen Schwimmkörpern und am Ufer mit Tafeln E. 5 gekennzeichnet. Die seeseitigen Schwimmkörper der Startgassen haben den doppelten Durchmesser der übrigen und der Topp des vom Gewässer aus gesehen linken Schwimmkörpers ist rot, derjenige des rechten grün bemalt.

<sup>4</sup> Die Fahrrinnen von Hafeneinfahrten sowie von Fluss- oder Kanalmündungen können vom See aus gesehen links mit roten, zylindrischen und rechts mit grünen, kegelförmigen Schwimmkörpern oder festen Zeichen gekennzeichnet sein. Als Nachtbezeichnung können links rote und rechts grüne Blitzlichter angebracht sein.

<sup>5</sup> Fahrrinnen in Flüssen und Kanälen können mit Tafeln A. 11 oder D. 2 gekennzeichnet sein.

### **Art. 39** Zufahrten zu Häfen und Landstellen

<sup>1</sup> Die Zufahrten zu den dem allgemeinen Verkehr offenstehenden Häfen sind bei Nacht und unsichtigem Wetter auf dem vom Wasser aus gesehen rechten Molenkopf mit einem grünen, auf dem linken mit einem roten Licht gekennzeichnet. Zusätzlich kann ein gelbes Ansteuerlicht angebracht sein.

<sup>2</sup> Die Landstellen für Fahrgastschiffe ausserhalb der Häfen sind bei Nacht und unsichtigem Wetter in der Regel mit einem oder mehreren roten Lichtern gekennzeichnet. Zusätzlich kann ein gelbes Ansteuerlicht angebracht sein.

<sup>3</sup> Andere als die in den Absätzen 1 und 2 genannten Häfen und Landstellen können mit Zustimmung der zuständigen Behörde in gleicher Weise gekennzeichnet werden.

<sup>4</sup> Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Lichter können Blitzlichter sein.

### **Art. 40** Ortungszeichen

Bei Nebel und unsichtigem Wetter können von ortsfesten Anlagen aus Schallzeichen nach Anhang 2 oder gelbe Blitzlichter verwendet werden.

### **Art. 41** Sturmwarnzeichen

Wird ein Sturmwarnsystem eingerichtet, sind dafür folgende Zeichen zu verwenden:

- Vorsichtszeichen (orangefarbenes Blinklicht, das pro Minute ungefähr 40mal aufleuchtet) möglichst frühzeitig auszugeben bei Gefahr des Aufkommens von Sturmwinden ohne nähere Zeitangabe;
- Sturmzeichen (orangefarbenes Blinklicht, das pro Minute ungefähr 90mal aufleuchtet) bei unmittelbarer Sturmgefahr auszugeben.

## Abschnitt 2.6.: Regeln für Fahrt und Stilliegen

### Art. 42 Allgemeine Verhaltensregeln

<sup>1</sup> Der Schiffsführer muss die Geschwindigkeit des Schiffes so einrichten, dass er seinen Verpflichtungen im Verkehr jederzeit nachkommen kann. Er muss jedes Manöver rechtzeitig und so ausführen, dass keine Missverständnisse entstehen.

<sup>2</sup> Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen dürfen nicht zur Gefahr eines Zusammenstosses führen.

### Art. 43 Besondere Regeln

<sup>1</sup> Schiffe, deren Länge unter 2,5 m liegt, sowie Strand-, Schlauch- und ähnliche kleine Vergnügungs- und Spielgeräte dürfen nur in der Nähe des Ufers innerhalb eines Gürtels von 150 m vom Ufer verkehren; sie dürfen keinesfalls mit einem Motor ausgerüstet sein.

<sup>2</sup> Diese Bestimmung gilt nicht für Paddelboote, Kanus und dergleichen ohne Motor sowie für Rennruderboote und Segelbretter.

### Art. 44 Verhalten gegenüber Schiffen der Überwachungsbehörden

Schiffen, die das blaue Blinklicht nach Artikel 32 Absatz 1 führen oder die Schallzeichen nach Artikel 36 Absatz 3 geben, weichen alle andern Schiffe aus. Nötigenfalls setzen sie ihre Geschwindigkeit herab oder halten an.

### Art. 45 Ausweichpflichtige Schiffe

Unter Vorbehalt von Artikel 44 weichen beim Begegnen und Überholen aus:

- a. den Schiffen im regelmässigen Linienverkehr alle Schiffe;
- b. den Güterschiffen alle Schiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr;
- c. den Booten der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 33 führen, alle Schiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr und Güterschiffe;
- d. den Segelschiffen alle Schiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr, Güterschiffe und Boote der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 33 führen;
- e. den Ruderbooten alle Motorschiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr, Güterschiffe sowie Boote der Berufsfischer, welche Zeichen nach Artikel 33 führen.

### Art. 46 Begegnen von Motorschiffen untereinander

Unter Vorbehalt des Vorranges nach Artikel 45 gelten folgende Regeln:

- a. Wenn die Kurse zweier Motorschiffe entgegengesetzt oder nahezu entgegengesetzt sind, so dass die Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss jedes nach Steuerbord halten, um an Backbord des andern vorbeizufahren. Wenn ein Schiff nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob eine solche Lage besteht, muss es dies annehmen und entsprechend handeln;
- b. Fahren zwei Motorschiffe so auf kreuzenden Kursen, dass die Gefahr eines Zusammenstosses besteht, so muss das Schiff ausweichen, welches das andere an Steuerbord sieht.

#### **Art. 47** Überholen

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt des Vorranges nach Artikel 45 muss ein Schiff, das ein anderes überholt, ausweichen.

<sup>2</sup> Ein Schiff gilt als überholendes Schiff, wenn es sich einem andern aus einer Richtung nähert, die mehr als 22,5 ° achterlicher als querab liegt, das heisst aus einer Richtung, bei der das Überholende bei Nacht nur das Hecklicht, jedoch keines der Seitenlichter des andern sehen würde.

<sup>3</sup> Wenn ein Schiff nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob es ein anderes überholt, muss es dies annehmen und entsprechend handeln.

<sup>4</sup> Durch eine spätere Änderung der gegenseitigen Lage wird das überholende Schiff weder zu einem kreuzenden Schiff im Sinne dieser Regeln noch wird es von der Verpflichtung entbunden, dem überholten Schiff auszuweichen, bis es dieses ganz klar passiert hat.

#### **Art. 48** Verhalten von Segelschiffen untereinander

<sup>1</sup> Nähern sich zwei Segelschiffe einander so, dass Gefahr eines Zusammenstosses besteht, muss das eine dem andern wie folgt ausweichen:

- a. wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muss das Schiff, das den Wind von Backbord hat, dem andern ausweichen;
- b. wenn beide Schiffe den Wind von derselben Seite haben, muss das luvwärtige Schiff dem leewärtigen ausweichen;
- c. wenn ein Schiff mit Wind von Backbord ein Schiff im Luv sieht und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Schiff den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muss es dem andern ausweichen.

<sup>2</sup> Im Sinne dieser Regel ist die Luvseite diejenige Seite, die dem gesetzten Grossbaum gegenüber liegt.

#### **Art. 49** Verhalten beim Ausweichen

<sup>1</sup> Ausweichpflichtige Schiffe müssen den anderen Schiffen den für Kurs und Manövrieren notwendigen Raum lassen. Sie müssen gegenüber Schiffen im regelmässigen Linienverkehr, welche die Zeichen nach Artikel 28 führen, einen Abstand von 50 m und gegenüber Booten der Berufsfischer einen Abstand von 200 m halten, wenn sie diese achterlich kreuzen.

<sup>2</sup> Soweit wie möglich müssen:

- a. Vergnügungsboote die Abstände nach Absatz 1 auch gegenüber Schiffen halten, die mit der Schleppangel fischen und das Zeichen nach Artikel 33 Absatz 2 führen;
- b. Güterschiffe einen Abstand von mindestens 200 m halten, wenn sie Boote der Berufsfischer, welche die Zeichen nach Artikel 32 Absatz 1 führen, achterlich kreuzen.

Bei Gefahr eines Zusammenstosses gelten die Artikel 45–47 jedoch uneingeschränkt.

**Art. 50** Verhalten gegenüber Tauchern

Gegenüber nach Artikel 34 gekennzeichneten Schiffen oder Stellen an Land müssen alle Schiffe einen Abstand von mindestens 50 m halten.

**Art. 51** Vermeidung von Wellenschlag

Gegenüber Schiffen, die zum Schutz gegen Wellenschlag die Zeichen nach Artikel 30 führen, setzen alle Schiffe die Geschwindigkeit angemessen herab und halten einen möglichst grossen Abstand.

**Art. 52** Manövrierunfähige Schiffe

<sup>1</sup> Manövrierunfähige Schiffe schwenken eine rote Flagge oder ein rotes Licht, wenn sich andere Schiffe nähern. Sie dürfen auch das Schallzeichen «vier kurze Töne» geben.

<sup>2</sup> Manövrierunfähigen Schiffen haben alle anderen Schiffe auszuweichen.

**Art. 53** Häfen und Landstellen

<sup>1</sup> Schiffe, die aus einem Hafen ausfahren, haben gegenüber den einfahrenden den Vorrang, sofern diese keine Schiffe im regelmässigen Linienverkehr oder Schiffe in Not sind. Schiffe im regelmässigen Linienverkehr oder Schiffe in Not müssen die Einfahrt jedenfalls rechtzeitig durch Abgabe von «drei langen Tönen» ankündigen.

<sup>2</sup> Schiffe dürfen die Ein- oder Ausfahrt der Häfen nicht behindern. Es ist verboten, in der Nähe der Hafeneinfahrt anzuhalten.

<sup>3</sup> Schiffe dürfen sich den Landstellen nicht so nähern, dass sie die Manöver der landenden oder abfahrenden Schiffe im regelmässigen Linienverkehr behindern; sie dürfen an solchen Landstellen nicht anlegen.

**Art. 54** Fahren in der Uferzone

<sup>1</sup> Motorschiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr und Boote der Berufsfischer dürfen in der Uferzone, die sich bis zu 150 m vom Ufer erstreckt, nur fahren um an- oder abzulegen, stillzuliegen oder Engstellen zu durchfahren.



Während diesen Manövern müssen sie den kürzesten Weg nehmen und nicht schneller als 10 km/h fahren.

<sup>2</sup> Das Fahren in Schutzzonen und Beständen von Wasserpflanzen wie Schilf, Binsen und Seerosen ist verboten.

Die Regierungen der Vertragsstaaten können eine Minimaldistanz vorschreiben.

#### **Art. 55** Fahren mit Wasserskis oder ähnlichen Geräten

<sup>1</sup> Das Fahren mit Wasserskis oder ähnlichen Geräten ist nur bei Tag und klarer Sicht gestattet, frühestens ab 08.00 Uhr und spätestens bis 21.00 Uhr.

<sup>2</sup> In den Uferzonen ist das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten ausserhalb der behördlich bewilligten Startgassen und der dafür reservierten und bezeichneten Wasserflächen verboten.

<sup>3</sup> Der Schiffsführer des schleppenden Schiffes muss von einer geeigneten Person begleitet sein, die das Schleppseil bedient und den Wasserskifahrer beobachtet.

<sup>4</sup> Das schleppende Schiff und der Wasserskifahrer müssen von anderen Schiffen und von Badenden einen Abstand von mindestens 50 m halten. Das Schleppseil darf nicht elastisch sein und nicht leer im Wasser nachgezogen werden.

<sup>5</sup> Das gleichzeitige Schleppen von mehr als zwei Wasserskifahrern ist verboten.

<sup>6</sup> Das Schleppen von Fluggeräten (Flugdrachen, Drachenfallschirmen und ähnlichen Geräten) ist ebenfalls verboten.

<sup>7</sup> Die zuständigen Behörden können Ausnahmen bewilligen.

#### **Art. 56** Fahrt bei unsichtigem Wetter

<sup>1</sup> Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneetreiben usw.) dürfen Schiffe, welche die vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen nicht geben können und nicht über einen Kompass verfügen, nicht ausfahren. Befinden sie sich beim Eintreten unsichtigen Wetters in Fahrt, haben solche Schiffe so rasch wie möglich einen Hafen oder die Nähe des Ufers aufzusuchen.

<sup>2</sup> Alle Schiffe, ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr, müssen ihre Geschwindigkeit der verminderten Sicht entsprechend herabsetzen und anhalten, wenn es die Umstände gebieten.

<sup>3</sup> Bei Schiffen, auf denen die Entfernung zwischen Steuerstand und Bug mehr als 15 m beträgt, ist ein Ausguck aufzustellen, wenn es die Sichtbedingungen erfordern. Er muss sich mit dem Schiffsführer verständigen können.

#### **Art. 57** Schallzeichen während der Fahrt bei unsichtigem Wetter

Bei unsichtigem Wetter geben Schiffe im regelmässigen Linienverkehr «zwei lange Töne», andere Schiffe «einen langen Ton». Diese Zeichen sind mindestens einmal in der Minute zu wiederholen.

**Art. 58** Verwendung von Radar

<sup>1</sup> Radar darf als Navigationshilfe verwendet werden, wenn der Radarbeobachter mit der Bedienung des Gerätes sowie der Auswertung der Radarinformation vertraut ist.

<sup>2</sup> Bei Verwendung von Radar kann auf den Ausguck nach Artikel 56 Absatz 3 verzichtet werden.

<sup>3</sup> Auch mit Radareinsatz müssen die Bestimmungen des vorliegenden Reglements eingehalten werden.

**Art. 59** Schiffe in Not

Ein in Not befindliches Schiff kann Hilfe herbeirufen durch:

- a. kreisförmiges Schwenken einer roten Flagge, eines Lichtes oder eines sonstigen geeigneten Gegenstandes;
- b. Abfeuern rotbrennender Raketen oder Zeigen sonstiger roter Leuchtsignale;
- c. Abgabe einer Folge langer Töne;
- d. das Morsezeichen ••• — — — ••• (SOS) mit akustischen oder optischen Mitteln;
- e. Glockenschläge;
- f. langsames und wiederholtes Heben und Senken der nach beiden Seiten ausgestreckten Arme.

**Art. 60** Stilliegen

<sup>1</sup> Schiffe wählen ihren Liegeplatz so, dass sie die Schifffahrt nicht behindern.

<sup>2</sup> Stilliegende Schiffe sind sicher zu verankern oder festzumachen, wobei der Wellenschlag fahrender Schiffe zu berücksichtigen ist. Sie müssen den Wasserstandschwankungen folgen können.

<sup>3</sup> In der Nähe von bezeichneten Netzen und Geräten der Berufsfischerei ist das Anker verboten.

**Abschnitt 2.7.: Besondere Bestimmungen****Art. 61** Schifffahrt unter der Brücke von Melide und in der Enge von Lavena

<sup>1</sup> Die Schifffahrt unter den Bögen der Dammbücke von Melide und in der Enge von Lavena wird sowohl tags wie auch nachts speziell signalisiert.

<sup>2</sup> Die mittlere Durchfahrtsöffnung der Dammbücke von Melide ist ausschliesslich für Schiffe im regelmässigen Linienverkehr reserviert. Die übrigen Schiffe haben die anderen Durchfahrtsöffnungen zu benutzen.

**Art. 62** Vorrang in der Enge von Lavena

In der Enge von Lavena (Stretto di Lavena) haben Schiffe, die in Richtung Ponte Tresa fahren, den Vorrang gegenüber den von dort kommenden. Schiffe im regelmässigen Linienverkehr haben jedoch immer den Vorrang gegenüber anderen Schiffen.

**Abschnitt 2.8.: Zusätzliche Bestimmungen****2.8.1.: Bewilligungspflichtige Veranstaltungen und Transporte****Art. 63** Nautische Veranstaltungen

<sup>1</sup> Wettfahrten, Festlichkeiten auf dem Wasser und sonstige Veranstaltungen, die zu Ansammlungen von Schiffen oder zu Verkehrsbehinderungen führen können, bedürfen der Bewilligung der zuständigen Behörde.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird nur erteilt, wenn keine wesentliche Beeinträchtigung der Schifffahrt, des Wassers, der Fischerei oder der Umwelt zu erwarten ist. Zu diesem Zweck können Auflagen oder Bedingungen gemacht werden.

<sup>3</sup> Bei der Bewilligung von nautischen Veranstaltungen kann die zuständige Behörde Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen dieses Reglements zulassen, wenn die Sicherheit der Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird.

**Art. 64** Sondertransporte

Transporte mit Schiffen oder Verbänden, welche die Verkehrsvorschriften nicht einhalten können, sowie von schwimmenden Geräten und von Schiffen ohne Schiffsausweis bedürfen der Bewilligung der zuständigen Behörde, die auch die Modalitäten und Vorschriften bestimmt.

**Art. 65** Transport von Gütern und Abfällen, die eine Wasserverunreinigung verursachen können

Transporte, die Wasserverunreinigungen im Sinne von Artikel 10 Absatz 2 verursachen können, sind verboten, es sei denn, dass die durch die Gemischte Kommission dafür erlassenen Vorschriften eingehalten werden.

**2.8.2.: Regeln für Fischer und Taucher****Art. 66** Berufsfischer

<sup>1</sup> Fischnetze, Reusen und andere Fischereigeräte, welche die Schifffahrt behindern können, müssen

- *bei Tag* durch Schwimmkörper, deren eine Hälfte rot, deren andere Hälfte weiss ist,
- *bei Nacht* durch weisse Lichter

bezeichnet sein.

<sup>2</sup> In der Nähe von Hafeneinfahrten und Engstellen des Fahrwassers sowie auf den Fahrlinien der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr und in der Nähe ihrer Landestellen dürfen Fischnetze, Reusen und andere Fischereigeräte nur gesetzt werden, wenn sie die Schifffahrt nicht behindern.

#### **Art. 67** Tauchen

Sport- und Trainingstauchen ist verboten:

- a. auf den Fahrlinien der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr;
- b. in engem Fahrwasser;
- c. bei Hafeneinfahrten;
- d. in der Nähe von behördlich zugelassenen Liegeplätzen;
- e. in den Durchfahrtsöffnungen der Dammbücke von Melide und im «Stretto di Lavena» sowie in deren Nähe.

### **2.8.3.: Fahrgastschiffe**

#### **Art. 68** Ein- und Aussteigen der Fahrgäste

<sup>1</sup> Fahrgastschiffe im regelmässigen Linienverkehr dürfen zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste nur an Landstellen anlegen, die durch die zuständige Behörde dafür zugelassen sind.

<sup>2</sup> Der Schiffsführer eines Fahrgastschiffes darf das Ein- und Aussteigen nur zulassen, nachdem er sich vergewissert hat, dass das Schiff sicher festgemacht ist und die Reisenden auf dem Steg gefahrlos verkehren können.

<sup>3</sup> Fahrgäste dürfen nur die zum Ein- und Aussteigen bestimmten Ein- und Ausgänge, Landungsstege, Zugänge und Einsteigtreppe benützen.

#### **Art. 69** Kreuzen bei unsichtigem Wetter bei Schiffen ohne Radar

<sup>1</sup> Bei unsichtigem Wetter muss das Kreuzen von Schiffen im regelmässigen Linienverkehr in den Häfen oder an den Landstellen stattfinden; ausgenommen sind Fährschiffe sowie Schiffe, die zwischen zwei Orten hin- und herpendeln. Zu diesem Zweck bestimmen die Schifffahrtsunternehmen für jede Fahrplanperiode die entsprechenden Landstellen.

<sup>2</sup> Wenn das Kreuzen infolge aussergewöhnlicher Umstände nicht an den dafür vorgesehenen Landstellen nach Absatz 1 stattfinden kann, müssen folgende Vorschriften beachtet werden:

- a. Kommt ein Schiff an einem Ort an, an dem nach Fahrplan das Kreuzen stattfinden soll, hat es grösste Vorsicht walten zu lassen, indem es seine Geschwindigkeit herabsetzt und wenn nötig den Motor abstellt, um zu horchen; sobald es die Stellung des anderen Schiffes erkannt und festgestellt hat, dass

es genügend Abstand hält, gibt es das vorgeschriebene Begegnungssignal und nimmt die Fahrt mit normaler Geschwindigkeit wieder auf;

- b. kann die Gefahr eines Zusammenstosses nicht ausgeschlossen werden, müssen die Schiffe dementsprechend manövrieren, wenn nötig anhalten und die Fahrt erst wieder aufnehmen, wenn die Gefahr eines Zusammenstosses nicht mehr besteht.

#### **Art. 70** Sicherheit und Ordnung an Bord und auf den Landstellen

<sup>1</sup> Es ist verboten, sich auf den Landstellen aufzuhalten. Personen, die zum Einsteigen bereit sind, dürfen die Landstellen erst betreten, wenn das Festmachen beendet ist; sie dürfen das Ein- und Aussteigen nicht behindern. Unter Vorbehalt und Befehlsgewalt des Schiffsführers nach Artikel 3 haben die Reisenden die Anweisungen des Personals der Landstellen zu befolgen.

<sup>2</sup> Personen, von denen eine Gefährdung des Schiffahrtsbetriebes oder eine Belästigung der übrigen Fahrgäste zu befürchten ist, sind von der Beförderung auszuschliessen.

<sup>3</sup> Güter müssen so verladen werden, dass die Fahrgäste weder gefährdet noch belästigt werden.

### **Kapitel 3: Zulassungsbestimmungen**

#### **Abschnitt: 3.1.: Schiffsführer**

#### **Art. 71** Inhalt des Schiffsführerausweises

Der Schiffsführerausweis muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a. Name und Vorname, Foto, Adresse, Geburtsdatum und Unterschrift des Ausweisinhabers;
- b. Kategorie;
- c. Bedingungen und Entscheide der Behörde;
- d. ausstellende Behörde, Ort und Datum der Ausgabe.

#### **3.1.1.: Internationale und ausländische Dokumente**

#### **Art. 72** Anerkennung der Dokumente

<sup>1</sup> Wer sich vorübergehend in einem der beiden Vertragsstaaten aufhält, darf:

- a. ein in der Schweiz oder in Italien immatrikuliertes Schiff im Rahmen der eigenen nationalen Befähigung, oder mit einem internationalen Fähigkeitsausweis oder einer internationalen Fähigkeitskarte führen, wenn diese bescheinigen, dass er einen nationalen Führerausweis besitzt;

- b. ein Schiff aus Drittstaaten führen, wenn aus einem der unter Buchstabe a genannten Dokumente ersichtlich ist, dass er in seinem Land dieses Schiff führen darf.

<sup>2</sup> Der internationale Fähigkeitsausweis und die internationale Fähigkeitskarte müssen in Übereinstimmung mit der Empfehlung Nr. 14 der Arbeitsgruppe Binnen-Schifffahrt der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) ausgefertigt sein. (Siehe Anhang 4).

### **Abschnitt 3.2.: Schiffe**

#### **Art. 73** Inhalt des Schiffsausweises oder des Immatrikulationsdokumentes

<sup>1</sup> Der Schiffsausweis muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a. Schiffstyp und Name des Erbauers;
- b. Kennzeichen oder Name des Schiffes;
- c. Ort der Immatrikulation des Schiffes oder dessen gewöhnlicher Standort;
- d. Länge und Breite, gemessen über alles;
- e. Personenzahl oder Tragfähigkeit;
- f. Typ, Marke und Leistung des Motors;
- g. Segelfläche;
- h. Mindestbesatzung (nur für Fahrgastschiffe und solche für den Gütertransport sowie für schwimmende Geräte);
- i. Bedingungen und Auflagen der Behörde;
- k. Name und Adresse des Eigentümers oder Halters;
- l. Behörde, die den Ausweis ausgestellt hat, sowie Ort und Datum der Ausgabe.

<sup>2</sup> Das Immatrikulationsdokument muss mindestens die Angaben nach Absatz 1 Buchstaben a, b, f, g, k und l enthalten.

### **Kapitel 4: Gewässerschutzbestimmungen**

#### **Art. 74** Baubestimmungen

<sup>1</sup> Schiffe müssen so gebaut sein, dass Gewässerverunreinigung im Sinne von Artikel 10 Absatz 2 vermieden wird.

<sup>2</sup> Schiffe mit Kocheinrichtungen und sanitären Anlagen, die Wasser benötigen, müssen mit Behältern zur Aufnahme von Fäkalien, Abwässern und Abfällen oder mit geeigneten Wasseraufbereitungsanlagen ausgerüstet sein. Weitere Bestimmungen der jeweiligen Vertragsstaaten sind zu beachten.

<sup>3</sup> Unter Innenbordmotoren müssen Wannen zum Auffangen von Öl und Brennstoff angebracht sein, wenn nicht vor und hinter dem Motor Schotte oder Wrangen vorgesehen sind, welche verhindern, dass Öl oder Brennstoff in andere Teile des Bootes fließen kann.

<sup>4</sup> Die Einrichtungen zum Auffangen der in Absatz 2 und 3 genannten Stoffe müssen so beschaffen sein, dass diese Stoffe an Land entleert werden können.

<sup>5</sup> Schiffe müssen mit Behältern ausgerüstet sein, die nicht bis in die Aussenhaut reichen, wenn sie wassergefährdende Stoffe enthalten. An die Aussenhaut reichende Behälter sind jedoch für Stoffe gestattet, deren Flammpunkt nicht unter 55 °C liegt, wenn die Lage der Behälter bei einem Zusammenstoss grösstmögliche Sicherheit bietet.

<sup>6</sup> Der verwendete Brennstoff darf nicht mehr als 2 Volumenprozenten Öl enthalten (Mischverhältnis 1:50) und Kondensate aus dem Kurbelwellengehäuse dürfen nicht ins Wasser gelangen. Es darf nur biologisch abbaubares Öl verwendet werden.

<sup>7</sup> Schiffe, die nach ihrer Bau- oder Betriebsart überwiegend für Wohn- und ähnliche Zwecke bestimmt sind (z. B. Haus- oder Wohnboote, Restaurants usw.) und die aufgrund der nationalen Gesetzgebung zugelassen sind, müssen fest an die Wasserversorgung und Kanalisation an Land angeschlossen sein und ihre Abfälle der öffentlichen Kehrichtabfuhr übergeben.

<sup>8</sup> Der in seitlichem Abstand von 25 m gemessene Lärm eines Schiffes darf 72 dB (A) nicht überschreiten. Die Messung erfolgt nach Anhang 5. Gegen übermässigen Lärm an Bord sind geeignete Massnahmen zu treffen.

## **Kapitel 5: Anlagen für die Schifffahrt**

### **Art. 75**            Allgemeines

<sup>1</sup> Anlagen für die Schifffahrt müssen so gebaut, ausgerüstet und unterhalten sein, dass sie die Sicherheit der Schifffahrt gewährleisten und den Bestimmungen dieses Reglements entsprechen.

<sup>2</sup> Liegeplatzbojen müssen so beschaffen sein, dass sie nicht zu Verwechslungen mit den Schifffahrtszeichen Anlass geben können.

### **Art. 76**            Abstände

Schiffsvermietungsstellen oder Schiffsliegeplätze jeder Art sowie andere ortsfeste Anlagen im Gewässer müssen von den Fahrlinien der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr einen angemessenen Abstand von mindestens 50 m haben.

## Kapitel 6: Besondere Bestimmungen

### Art. 77 Ausnahmen

<sup>1</sup> Schiffe von Behörden, wissenschaftlichen Institutionen und Rettungsdiensten sind von den Bestimmungen der Artikel 37 und 38 (Schifffahrtszeichen), 54 (Fahren in der Uferzone) und 60 (Stilliegen) befreit, soweit es die Erfüllung ihrer Aufgaben unbedingt erfordert.

<sup>2</sup> Schiffe der Polizei und der Zollverwaltung sind ausserdem bei Überwachungseinsätzen von den Bestimmungen betreffend Lichterführung befreit, sofern die Sicherheit der Schifffahrt nicht beeinträchtigt wird.

### Art. 78 Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Die bisher geltenden Schifffahrtszeichen, die denjenigen im Anhang 3 nicht entsprechen, müssen innerhalb dreier Jahre nach dem Inkrafttreten dieses Reglements ersetzt werden. Bis zu ihrem Ersatz behalten die Zeichen ihre bisherige Bedeutung; sie müssen unverzüglich entfernt werden, wenn sie nach diesem Reglement eine andere Bedeutung haben.

<sup>2</sup> Innerhalb von fünf Jahren seit Inkrafttreten dieses Reglements haben alle Schiffe den Bestimmungen von Artikel 74 zu genügen.

### Art. 79 Schlussbestimmungen

Das vorliegende Reglement setzt das internationale Reglement vom 22. Oktober 1923<sup>5</sup> ausser Kraft.

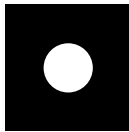
<sup>5</sup> [BS 13 353]



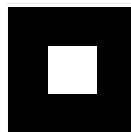
## Sichtzeichen der Schiffe

### Allgemeines

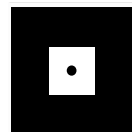
1. Die nachstehenden Bilder dienen nur zur Erläuterung. Es ist stets vom Wortlaut des Reglements auszugehen, das allein Geltung hat.
2. Dunkler Hintergrund bei den Bildern bedeutet Nacht.
3. Die verwendeten Symbole haben folgende Bedeutung:
  - a. Lichter:



von allen Seiten sichtbares,  
ruhendes Licht



nur über einen beschränkten  
Horizontbogen sichtbares,  
ruhendes Licht



nur über einen beschränkten  
Horizontbogen sichtbares,  
ruhendes Licht;  
für den Beobachter  
nicht sichtbar

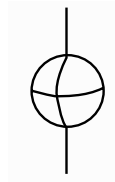


Blinklicht

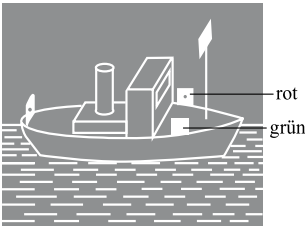
- b. Tafeln oder Flaggen und Bälle:



Tafel oder Flagge



Ball



1

**Motorschiffe**

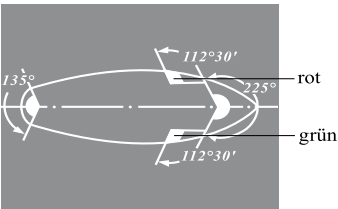
Artikel 26, Absatz 1

– alle Schiffe

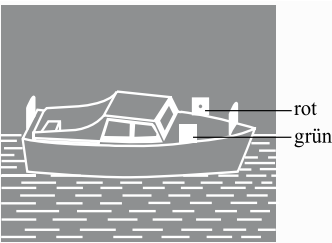
Topplicht:  
weisses starkes Licht

Seitenlichter:  
grünes helles Licht  
rotes helles Licht

Hecklicht:  
weisses gewöhnliches Licht



2



3

Absatz 26, Absatz 2

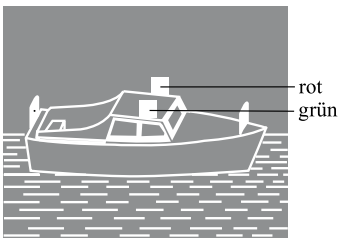
– Schiffe mit Motor und Länge kleiner als 15 m

Buglicht:  
weisses helles Licht

Seitenlichter:  
grünes gewöhnliches Licht  
rotes gewöhnliches Licht

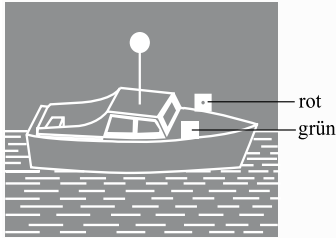
Hecklicht:  
weisses gewöhnliches Licht

oder



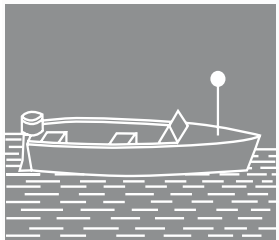
4

oder

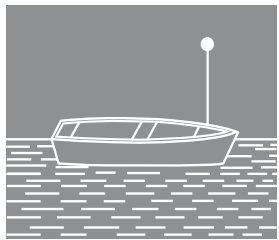


Seitenlichter:  
grünes gewöhnliches Licht  
rotes gewöhnliches Licht  
gewöhnliches oder helles Licht

oder



wenn die Antriebsleistung 6 kW nicht übersteigt  
weisses gewöhnliches Licht



### Schiffe ohne Maschinenantrieb

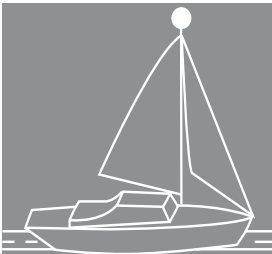
Artikel 27, Absatz 1

- einzelne fahrende und geschleppte Schiffe  
weisses gewöhnliches Licht



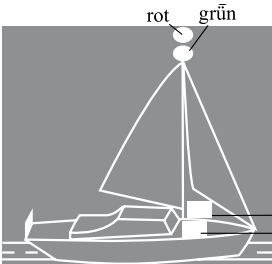
- Segelschiffe  
weisses gewöhnliches Licht

oder



9

oder



10

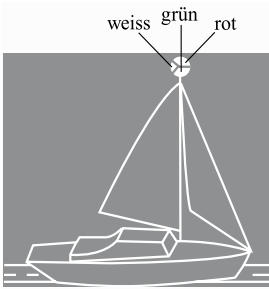
nach Absatz 2

Seitenlichter am Bug:  
grünes gewöhnliches Licht  
rotes gewöhnliches Licht

Hecklicht:  
weisses gewöhnliches Licht

Topplichter:  
oberes Licht rot, gewöhnlich  
unteres Licht grün, gewöhnlich

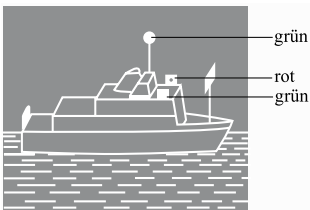
oder



11

Topplicht:

kombiniertes Licht (dreifarbig)  
Laterne grün, rot und weiss



12

**Schiffe im regelmässigen Linienverkehr**

Artikel 28, Buchstabe a

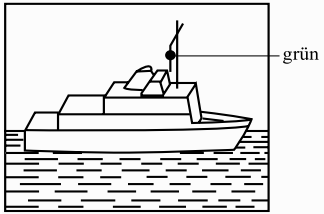
Topplicht:  
weisses starkes Licht

Seitenlichter:  
grünes helles Licht  
rotes helles Licht

Hecklicht:  
weisses gewöhnliches Licht

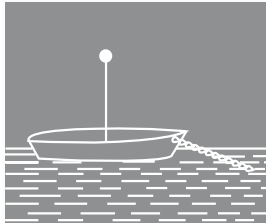
und zusätzl. mindestens 1 m höher als das

Topplicht:  
ein grünes helles Licht



Buchstabe b  
grüner Ball

13

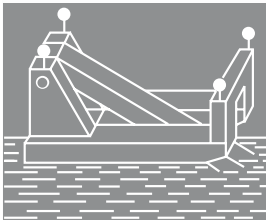


**Stillliegende Schiffe**

Artikel 29, Absatz 1

Ankerlicht:  
weisses gewöhnliches Licht

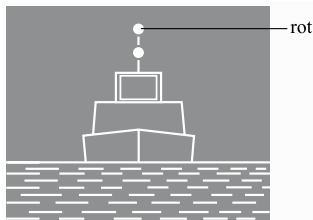
14



Absatz 2

– schwimmende Geräte  
wenn es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert:  
Beleuchtung so, dass Umriss erkennbar  
sind

15

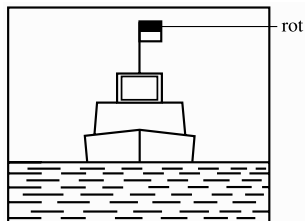


**Schutz gegen Wellenschlag und Sog**

Artikel 30, Buchstabe a

zusätzlich zu den vorgeschriebenen Lichtern:  
rotes gewöhnliches Licht über weissem  
gewöhnlichem Licht

16

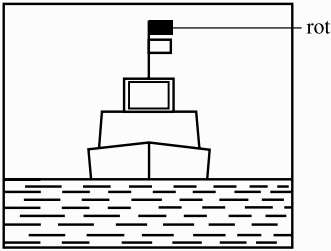


Buchstabe b

Flagge, deren obere Hälfte rot, die untere  
weiss ist

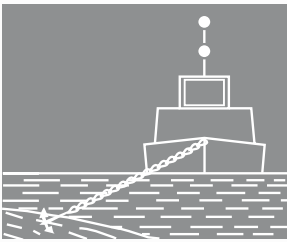
17

oder



zwei Flaggen, die obere rot, die untere weiss

18

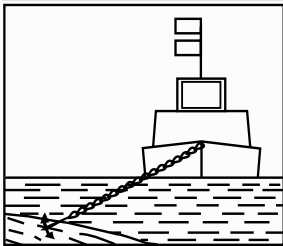


**Bezeichnung verankerter Schiffe**

Artikel 31, Absatz 1, Buchstabe a

weisses gewöhnliches Licht über dem weissen Licht nach Artikel 29, Absatz 1

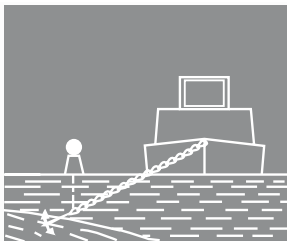
19



Buchstabe b

zwei weisse Flaggen übereinander

20

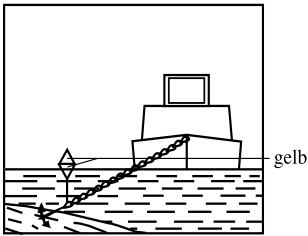


Absatz 2

wenn es die Sicherheit der Schifffahrt erfordert:

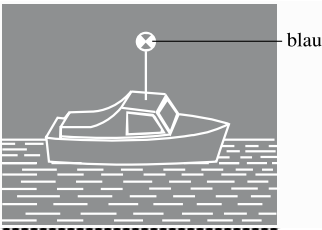
weisse Lichter als Bezeichnung der einzelnen Verankerungen

21



22

einer oder mehrere gelbe Schwimmkörper als Bezeichnung der einzelnen Verankerungen

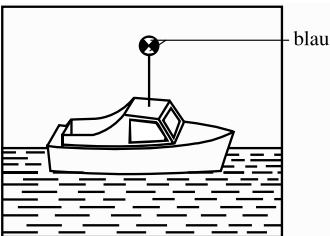


23

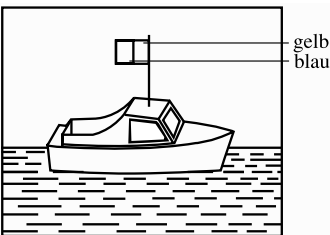
### Schiffe der Polizei und von Hilfsdiensten

#### Artikel 32, Absatz 1

- Schiffe der Polizei und nach vorgängiger Bewilligung der zuständigen Behörden Schiffe der Feuerwehr, der Gewässerschutzdienste und der Rettungsdienste:  
blaues Blinklicht



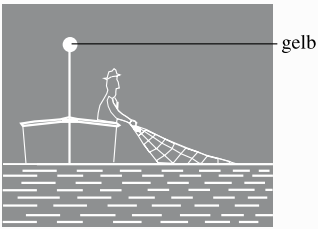
24



25

#### Absatz 2

- Schiffe der Polizei der Grenzbewachung oder der Fischereiaufsicht  
wenn sie mit anderen Schiffen Verbindung aufnehmen wollen:  
Flagge, Buchstabe «K» gemäss internationalem Code (Flagge, deren Hälfte am Stock gelb, die andere Hälfte blau ist)

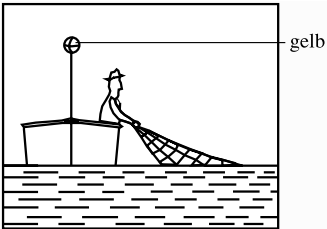


26

**Fischereischiffe**

Artikel 33, Absatz 1, Buchstabe a

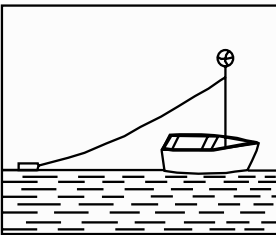
- Schiffe der Berufsfischer:  
gelbes gewöhnliches Licht



27

Buchstabe b

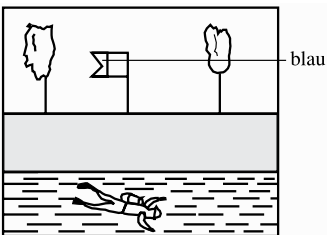
gelber Ball



28

Absatz 2

- Boote, die tagsüber mit der Schleppangel fischen:  
weisser Ball



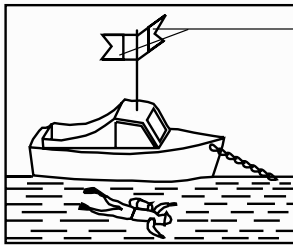
29

**Zeichen beim Tauchen**

Artikel 34, Absatz 1

- beim Tauchen vom Land aus:  
Tafel, Buchstabe «A» des internationalen Codes (Doppelstander, dessen Hälfte am Stock weiss, die andere Hälfte blau ist)



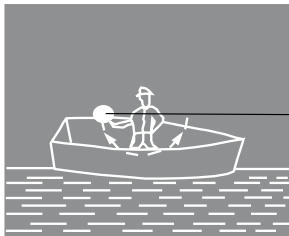


blau

Absatz 2

- beim Tauchen vom Gewässer aus:  
Tafel, Buchstabe «A» des internationalen Codes (Doppelstander, dessen Hälfte am Stock weiss, die andere Hälfte blau ist)

30



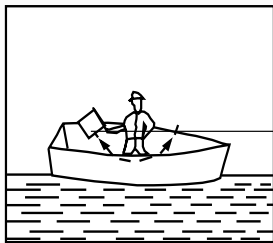
rot

**Manövrierunfähige Schiffe**

Artikel 52

Schwenken eines roten Lichtes

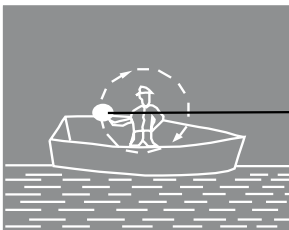
31



rot

Schwenken einer roten Flagge

32



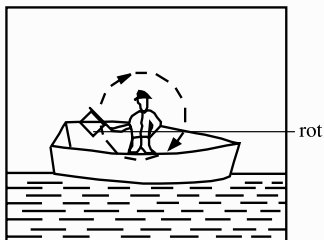
rot

**Schiffe in Not**

Artikel 59, Buchstabe a

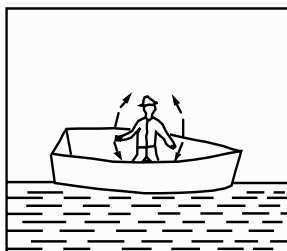
kreisförmiges Schwenken eines Lichtes

33



34

kreisförmiges Schwenken einer roten Flagge,  
eines Lichts oder eines sonstigen geeigneten  
Gegenstandes



35

Buchstabe f

langsames und wiederholtes Heben und Sen-  
ken der ausgestreckten Arme

*Anhang 2*  
(Art. 35, 36, 52, 53, 57 und 59)

## Schallzeichen der Schiffe

### A. Allgemeine Zeichen

Zeichen	Bedeutung	Artikel
— ein langer Ton	«Achtung» oder «Ich halte meinen Kurs bei»	
■ ein kurzer Ton	«Ich richte meinen Kurs nach Steuerbord»	
■ ■ zwei kurze Töne	«Ich richte meinen Kurs nach Backbord»	
■ ■ ■ drei kurze Töne	«Meine Maschine geht rückwärts»	
■ ■ ■ ■ vier kurze Töne	«Ich bin manövrierunfähig»	52
●●●●●●●●●● Folge sehr kurzer Töne	«Gefahr eines Zusammenstosses»	



### B. Begegnungszeichen

■ ■ zwei kurze Töne	«Die Vorbeifahrt soll Steuerbord an Steuerbord stattfinden»	
------------------------	--	--




### C. Zeichen für die Einfahrt in und die Ausfahrt aus Häfen

— ein langer Ton	«Hafenausfahrtszeichen»	
— — — drei lange Töne	«Hafeneinfahrtszeichen der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr und von Schiffen in Not»	53 Abs. 1

**D. Zeichen bei unsichtigem Wetter**

Zeichen	Bedeutung	Artikel
 ein langer Ton mindestens einmal in der Minute	«Zeichen der Schiffe, ausgenommen der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr»	57
 zwei lange Töne mindestens einmal in der Minute	«Zeichen der Schiffe im regelmässigen Linienverkehr»	57

**E. Notzeichen**

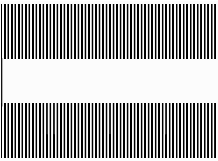
 Folge langer Töne oder  drei kurze Töne, drei lange Töne, drei kurze Töne (SOS) oder  Glockenschläge	} «Zeichen der Schiffe in Not»	59 Bst. c
		59 Bst. d
		59 Bst. e

## **Schifffahrtszeichen**

### **Allgemeines**

1. Die Schifffahrtszeichen mit Ausnahme der als Schwimmkörper ausgebildeten Zeichen sind so zu gestalten, dass ihre projizierte Form derjenigen in diesem Anhang entspricht.
2. Die Tafeln und Flaggen sind so zu bemessen, dass deren kürzeste Seitenlänge mindestens 60 cm beträgt. Sofern ihre Rückseite nicht als Schifffahrtszeichen dargestellt wird, ist sie weiss zu bemalen.
3. Kugelförmige und zylindrische, als Schwimmkörper ausgebildete Zeichen müssen einen Durchmesser von mindestens 40 cm, kegelförmige einen Basisdurchmesser von mindestens 60 cm haben.
4. Ortsfest oder auf Schwimmkörpern aufgestellte zylindrische Zeichen müssen einen Durchmesser von mindestens 30 cm, kegelförmige einen Basisdurchmesser von mindestens 45 cm haben.
5. Die Schifffahrtszeichen können angeleuchtet werden.

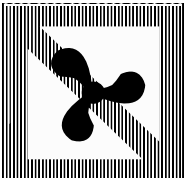
## A. Verbotsszeichen<sup>6</sup>



- A.1 Verbot der Durchfahrt  
– allgemeines Verbotsschild



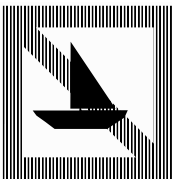
- oder  
– zwei Lichter übereinander



- A.2 Verbot der Durchfahrt für Motorschiffe

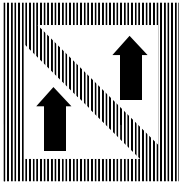


- A.3 Verbot des Wasserskifahrens



- A.4 Verbot des Fahrens mit Segelschiffen

<sup>6</sup> Farblegende siehe Schluss von Anhang 3.



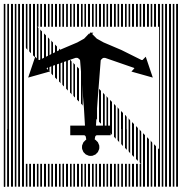
A.5 Überholverbot



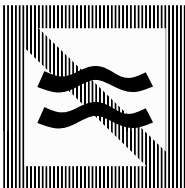
A.6 Verbotenes Stillliegen



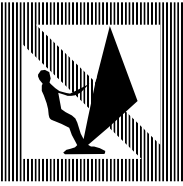
A.7 Festmacheverbot



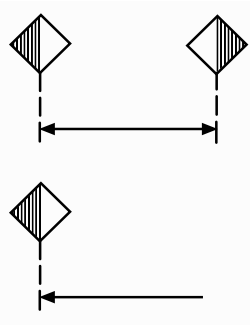
A.8 Ankerverbot



A.9 Verbot, Wellenschlag oder Sog zu erzeugen

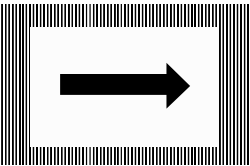


- A.10 Verbot des Fahrens mit Segelbrettern  
«Windsurfing»



- A.11 Verbot, ausserhalb der angezeigten  
Begrenzung zu fahren

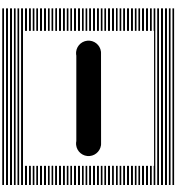
## B. Gebotszeichen



- B.1 Gebot, die durch den Pfeil angegebene  
Richtung einzuschlagen



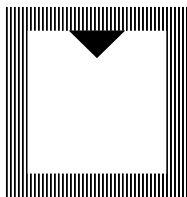
- B.2 Gebot, die in Stundenkilometern (km/h)  
angegebene Geschwindigkeit nicht zu  
überschreiten



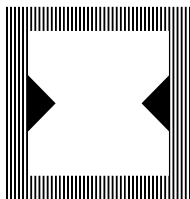
- B.3 Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen



### C. Zeichen für Einschränkungen

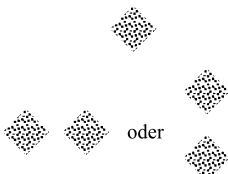


- C.1 Beschränkung der Durchfahrtshöhe  
(über dem Wasserspiegel)

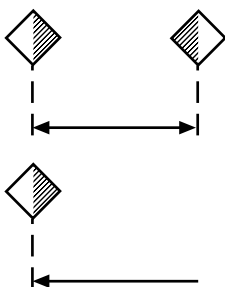


- C.2 Beschränkte Durchfahrtsbreite

### D. Empfehlende Zeichen

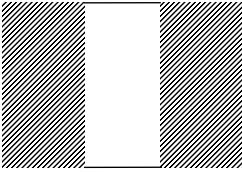


- D.1 Empfohlene Durchfahrt bei Brücken  
a. für Verkehr in beiden Richtungen  
b. für Verkehr nur in der Richtung, in der die Zeichen sichtbar sind

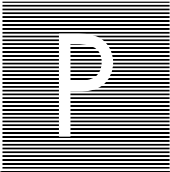


- D.2 Empfehlung, sich auf der mit «grün»  
bezeichneten Fahrwasserseite zu halten

### E. Hinweiszeichen



E.1 Erlaubnis zur Durchfahrt



E.2 Erlaubnis zum Stilliegen



E.3 Erlaubnis zum Ankern



E.4 Erlaubnis zum Festmachen

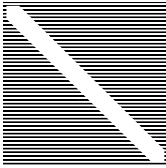


E.5 Erlaubnis zum Wasserskifahren

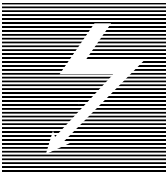


E.6 Stelle zum Ein- und Auswassern von Schiffe

Zeichen weiss auf blauem Grund



E.7 Ende eines Verbotes oder Gebotes



E.8 Hochspannungs-Freileitung

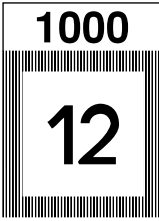


E.9 Erlaubnis zum Fahren mit Segelbrettern  
«Windsurfing»

## F. Zusätzliche Schilder und Anschriften

Die Schifffahrtszeichen A.1 bis E.9 können ergänzt werden, insbesondere durch:

1. Schilder, welche die Entfernung von der Stelle angeben, bei der die angezeigte Vorschrift oder Besonderheit zu beachten ist. Die Schilder werden über dem Schifffahrtszeichen angebracht.



*Beispiel:*

Gebot, eine Geschwindigkeit von 12 km/h nach 1000 m nicht zu überschreiten

- 2. Pfeile, die angeben, in welcher Richtung das Schifffahrtszeichen gilt.



*Beispiel:*

Erlaubnis zum Stilliegen

- 3. Schilder, die ergänzende Erklärungen oder Hinweise geben. Die Schilder werden unter dem Schifffahrtszeichen angebracht.



*Beispiel:*

Für Schiffe im regelmässigen Linienverkehr reservierte Landestelle

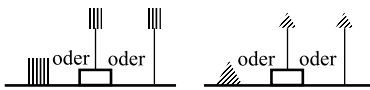
Ausgenommen Schiffe im regelmässigen Linienverkehr

### G. Kennzeichnung der Untiefen und anderer Hindernisse



#### G.1 Einzelne Hindernisse

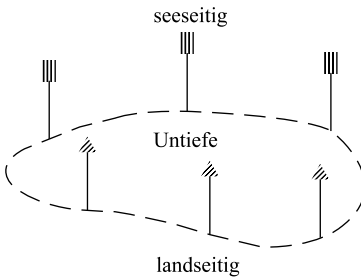
Kegel mit Spitze nach unten rot bemalt oder unbemalt



G.2

Fahrwasserbezeichnung

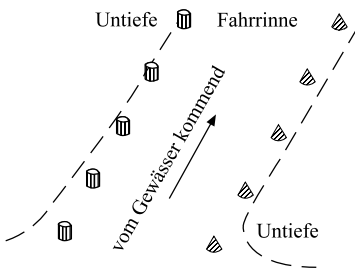
Zylinder rot bemalt oder unbemalt  
 Kegel mit Spitze nach oben grün bemalt oder unbemalt



*Beispiel:*

Bezeichnung einer Untiefe in Ufernähe

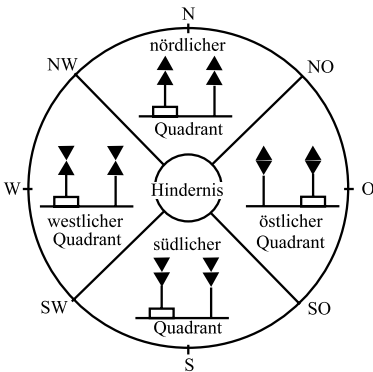
- seeseitig: Zylinder
- landseitig: Kegel



*Beispiel:*

Bezeichnung eines Fahrwassers in un-  
 tiefem Gebiet

- auf der vom Gewässer aus gesehen rechten Seite: grüne Kegel
- auf der vom Gewässer aus gesehen linken Seite: rote Zylinder

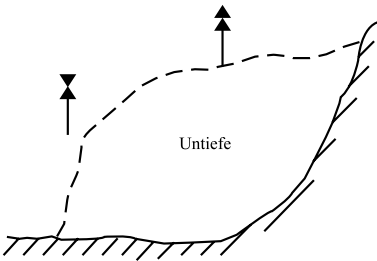


G.3 Ausgedehnte Hindernisse

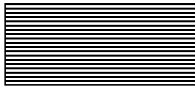
- im nördlichen Quadrant:  
zwei übereinander angebrachte Kegel, beide mit der Spitze nach oben
- im östlichen Quadrant:  
zwei übereinander angebrachte Kegel, der untere mit der Spitze nach unten, der obere mit der Spitze nach oben
- im südlichen Quadrant:  
zwei übereinander angebrachte Kegel, beide mit der Spitze nach unten
- im westlichen Quadrant:  
zwei übereinander angebrachte Kegel, der untere mit der Spitze nach oben, der obere mit der Spitze nach unten.

Beispiel:

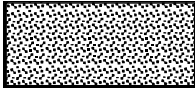
- Ausgedehnte Untiefe  
Die Zeichen zeigen an, dass sich im nördlichen und im westlichen Quadrant tiefes Wasser befindet.



### Farblegende



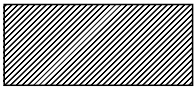
= blau



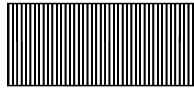
= gelb



= grau



= grün



= rot



= schwarz



= weiss

## **Internationale Dokumente**


Internationale Fähigkeitszeugnisse und -karten, welche von Drittstaaten (ausser Italien und der Schweiz als Vertragsstaaten) ausgegeben werden.

- a. Diese Fähigkeitszeugnisse (Muster 1) werden von einer Behörde oder von durch diese betraute Organisationen ausgestellt. In einzelnen Staaten befasst sich die Behörde nicht mit der Vergnügungsschifffahrt. In diesen Fällen wird durch qualifizierte Organisationen anstelle des Fähigkeitsausweises die internationale Fähigkeitskarte (Muster 2) ausgestellt.
- b. Die Dokumente werden in den Amtssprachen der Staaten ausgefertigt. Ist weder französisch noch englisch Amtssprache, muss zusätzlich mindestens eine dieser Sprachen verwendet werden, zumindest für den Titel. Die Dokumente tragen in der oberen rechten Ecke das Unterscheidungszeichen des Ausgabestaates.
- c. Um gültig zu sein, müssen die Dokumente vollständig ausgefüllt sein. Ganz oder teilweise freie Felder sind nicht zulässig.



**Internationales Fähigkeitszeugnis**

*Muster 1*

<p>_____ (paese) </p>
<p>Certificato internazionale di capacità per i conducenti di imbarcazioni da diporto Certificat international relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance International certificate for pleasure craft operators</p>
<p>Rilasciato da:</p>

2

Il titolare del presente certificato possiede un permesso nazionale per conducente di imbarcazioni da diporto per i tipi di navigazione seguenti:

Categoria		Rubrica	Zona
M fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**Categoria**

M Imbarcazioni a motore

S Imbarcazioni a vela

**Zona**

1 Corsi d'acqua interni

2 Acque littorali

3 Acque marittime illimitate

3

In \_\_\_\_\_ (paese) un permesso è richiesto soltanto per condurre imbarcazioni da diporto dei tipi di navigazione seguenti:

Categoria	Rubrica	Zona
M di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

In \_\_\_\_\_ (paese) nessun permesso è richiesto per condurre imbarcazioni da diporto.

#### Rubrica

- a Illimitata
- b Dislocamento (t)
- c Stazza (t)
- d Lunghezza (m)
- e Larghezza (m)
- f Superficie velica (m<sup>2</sup>)
- g Potenza (kW)
- h Velocità (km/h)

4

Cognome, nomi \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Luogo di nascita \_\_\_\_\_

Firma del titolare

\_\_\_\_\_

N. del certificato \_\_\_\_\_


Valevole fino a \_\_\_\_\_

Luogo e data \_\_\_\_\_

Timbro:

**Internationale Fähigkeitskarte**

*Muster 2*

<p>_____ (paese) </p>
<p>Carta internazionale relativa alla capacità per conducenti di imbarcazioni da diporto Carte internationale relative à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance International card for pleasure craft operators</p>
<p>Rilasciato da:</p>

2

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

Categoria		Rubrica	Zona
M fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S fino a	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**Categoria**

M Imbarcazioni a motore

S Imbarcazioni a vela

**Zona**

1 Corsi d'acqua interni

2 Acque littorali

3 Acque marittime illimitate

3

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

Categoria	Rubrica	Zona
M di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
S di più di	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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

#### Rubrica

- a Illimitata
- b Dislocamento (t)
- c Stazza (t)
- d Lunghezza (m)
- e Larghezza (m)
- f Superficie velica (m<sup>2</sup>)
- g Potenza (kW)
- h Velocità (km/h)

4

Cognome, nomi \_\_\_\_\_

Data di nascita \_\_\_\_\_

Luogo di nascita \_\_\_\_\_

Firma del titolare

\_\_\_\_\_

N. del certificato \_\_\_\_\_

Valevole fino a \_\_\_\_\_

Luogo e data \_\_\_\_\_

Timbro:



## Lärmmessung an Motorschiffen

### *1. Betriebsbedingungen des Schiffes*

Der Lärm wird am fahrenden Schiff im Leerzustand bei der höchsterreichbaren Leistung der Antriebsanlage gemessen.

Tritt der grösste Lärm jedoch bei einer niedrigeren Leistung auf, sind die Lärmessungen beim kritischen Betriebszustand durchzuführen.

Während den Messfahrten müssen alle zum Dauerbetrieb nötigen Hilfsaggregate normal funktionieren.

Vor Beginn der Messungen ist die Antriebsanlage in normalen Betriebszustand zu bringen.

### *2. Messgeräte und Einheiten*

Für Lärmessungen der Typenprüfungskommission und bei Abnahmen dürfen nur Präzisions-Schallpegelmesser oder gleichwertige Messsysteme verwendet werden, die der Empfehlung Nr. 651, Klasse 1 der internationalen elektrotechnischen Kommission (CEI) genügen.

Die Messungen werden mit der Schallpegelbewertung nach Kurve A und mit schneller Anzeigegeschwindigkeit durchgeführt.

Die Messgeräte sind vor jeder Messserie mit Hilfe einer Eichschallquelle zu prüfen. Schallpegelmesser und Eichschallquellen müssen jedes Jahr durch die zuständige Behörde kontrolliert werden.

### *3. Messort*

Die Lärmessungen werden von einem möglichst weit in das Gewässer ragenden Ort aus durchgeführt.

Bis zu einem Abstand von 25 m darf sich kein Hindernis befinden, welches das Geräuschfeld stören könnte. Ausserdem dürfen sich bis zu einem Abstand von 50 m vom Mikrofon keine wesentlichen Hindernisse mit grossen reflektierenden Flächen wie Gebäude, Felswände und dergleichen befinden.

### *4. Störgeräusche und Windeinfluss*

Am Messort müssen die Umgebungsgeräusche und allfällige vom Windeinfluss hervorgerufene Zeigerausschläge mindestens 10 dB (A) niedriger sein als der Lärm des zu messenden Schiffes in Fahrt. Am Mikrofon muss ein Windschutz angebracht sein. Bei Windgeschwindigkeiten über 5 m/s darf nicht mehr gemessen werden.

Während den Messungen darf sich niemand zwischen dem zu messenden Schiff und dem Mikrofon oder unmittelbar hinter diesem befinden.

### *5. Messstrecke, Aufstellung des Mikrofons*

Die Messstrecke ist durch Bojen zu kennzeichnen. Der Start muss in genügend grosser Entfernung liegen, damit gewährleistet ist, dass die Antriebsanlage gleichmässig läuft, wenn das Schiff vor dem Mikrophon durchfährt.

Das Mikrophon ist so aufzustellen, dass es sich auf 2 bis 6 m Höhe über der Wasseroberfläche befindet; es muss senkrecht zur Messstrecke gerichtet sein. Die Höhe des Mikrofons über der festen reflektierenden Oberfläche, auf der es steht, muss 1,2 bis 1,5 m betragen. Der Messabstand zwischen der Aussenhaut des Schiffes und dem Mikrophon muss 25 m betragen.

### *6. Anzahl Messungen und massgebender Schallpegel*

Die Messungen sind während mindestens zwei Durchfahrten in entgegengesetzter Richtung durchzuführen. Als Messresultat gilt der höchste, während jeder Durchfahrt gemessene und auf die nächste ganze Zahl auf- oder abgerundete Schallpegel. Massgebend ist das höchste Messresultat.

Liegt dieser Wert höher als der zulässige Pegel, ist eine Messserie mit je zwei Durchfahrten in beiden Richtungen durchzuführen. In diesem Fall ist der zweithöchste Messwert massgebend.

Um der Ungenauigkeit der Messgeräte Rechnung zu tragen, sind die während der Messung von den Geräten abgelesenen Werte um 1 dB (A) zu verringern.