



## Disposizioni generali riguardanti le imbarcazioni costiere svizzere

### Note generali

L'«attestazione svizzera di bandiera per piccole imbarcazioni» (per le acque costiere e le vie d'acqua interne straniere) è stata creata per permettere alle proprietarie e ai proprietari di imbarcazioni non idonee di navigare in acque straniere. **In queste rispettive acque territoriali di Stati esteri, la legislazione locale deve essere sempre osservata in via prioritaria.** L'attestazione di bandiera per le imbarcazioni costiere è valida per l'area di navigazione sulle acque interne e costiere straniere entro un **massimo di 12 miglia nautiche** rispettivamente dalla riva o dalla costa più vicina, corrispondenti ai rispettivi confini delle acque territoriali straniere. È possibile derogare a questa restrizione solo per le regate ufficialmente annunciate con scorta di sicurezza.

Le seguenti spiegazioni riproducono le disposizioni più importanti dell'ordinanza del 15 marzo 1971 sugli yacht marittimi svizzeri (ordinanza sugli yacht; RS 747.321.7), che devono essere osservate quando si conduce un'imbarcazione costiera.

Come Stato membro dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), la Svizzera ha anche firmato diversi trattati internazionali che regolano la navigazione marittima internazionale. Questi sono quindi considerati come diritto svizzero. Le convenzioni pertinenti riguardano principalmente la navigazione marittima commerciale. Tuttavia, ci sono prescrizioni che si applicano anche alla navigazione sportiva e da diporto.

Il seguente elenco delle disposizioni dell'ordinanza sugli yacht e delle convenzioni internazionali pertinenti è inteso come un aiuto e una panoramica e non pretende di essere esaustivo. È responsabilità della proprietaria o del proprietario dell'imbarcazione e della o del comandante della nave conoscere e osservare le prescrizioni pertinenti anche nell'area della sovranità di altri Stati.

### 1. Bandiera svizzera, porto d'immatricolazione e nome dell'imbarcazione (analogamente all'art. 1 cpv. 3 dell'ordinanza sugli yacht)

La bandiera svizzera da inalberare è rettangolare: lunghezza =  $1 \frac{1}{2}$  x larghezza (art. 3 cpv. 2 e allegato I della legge federale del 23 settembre 1953 sulla navigazione marittima sotto bandiera svizzera; legge sulla navigazione marittima; RS 747.30). Il nome del porto d'immatricolazione Basilea – in una delle tre lingue ufficiali svizzere (Basel, Bâle, Basilea) – nonché il nome dell'imbarcazione devono essere indicati sull'imbarcazione stessa nel modo usuale (art. 1 cpv. 2 e art. 9 dell'ordinanza sugli yacht).

### 2. Modifica di una voce nell'attestazione di bandiera (analogamente all'art. 3 cpv. 3 dell'ordinanza sugli yacht)

Ogni modifica di un'informazione presente nell'attestazione di bandiera deve essere comunicata immediatamente all'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USNM) inviando l'attestazione stessa. Le modifiche all'attestazione di bandiera possono essere apportate solo dall'USNM.

### **3. Proroga del periodo di validità dell'attestazione di bandiera (analogamente all'art. 12 dell'ordinanza sugli yacht)**

L'attestazione di bandiera è valida per un massimo di cinque anni. Una proroga di uno, due, tre, quattro o al massimo cinque anni può essere richiesta all'USNM. Le domande di proroga vanno inoltrate elettronicamente tramite il portale online dell'USNM. È necessario fornire le prove pertinenti.

Una volta scaduta la validità dell'attestazione di bandiera, l'imbarcazione non è più autorizzata a battere bandiera svizzera. La validità o il periodo di validità dell'attestazione di bandiera non possono essere interrotti, neanche se l'imbarcazione non viene utilizzata o si trova a terra.

### **4. Responsabilità (analogamente all'art. 15 dell'ordinanza sugli yacht)**

La proprietaria o il proprietario di un'imbarcazione costiera è responsabile secondo le disposizioni degli articoli 48, 49 e 121 della legge sulla navigazione marittima e degli articoli 41 e seguenti della legge federale del 30 marzo 1911 di complemento del Codice civile svizzero (Libro quinto: Diritto delle obbligazioni; RS 220).

### **5. Esercizio e governo dell'imbarcazione (analogamente all'art. 16 dell'ordinanza sugli yacht)**

La proprietaria o il proprietario di un'imbarcazione svizzera deve condurre essa o egli stesso il natante o affidarne la guida a una o un comandante. In particolare, un'associazione deve designare una o un comandante responsabile. La designazione di uno straniero come comandante è ammissibile solo se ciò non equivale a un'elusione delle prescrizioni sul domicilio. Le disposizioni della legge sulla navigazione marittima applicabili agli yacht svizzeri e concernenti la o il capitano di una nave riguardano parimenti le imbarcazioni costiere o la o il comandante e la proprietaria o il proprietario se è quest'ultima o quest'ultimo che conduce il natante oppure se non ha designato una o un comandante.

### **6. Comandante (analogamente all'art. 19 dell'ordinanza sugli yacht)**

Ogni comandante di un'imbarcazione costiera svizzera deve, per poter governare il natante, essere titolare di un certificato di capacità che deve almeno corrispondere alle qualifiche richieste per le acque interne svizzere. Gli ulteriori requisiti dipendono dal diritto locale vigente nelle acque straniere in cui si naviga.

### **7. Trasporti remunerati (analogamente all'art. 17 dell'ordinanza sugli yacht)**

Il trasporto professionale di persone o merci su un'imbarcazione costiera svizzera è vietato. Nel campo di applicazione dell'ordinanza sugli yacht, è considerato trasporto professionale di persone o merci un trasporto remunerato mediante un qualsiasi tipo di compenso di importo superiore ai normali costi di gestione proporzionali sostenuti durante il trasporto. Qualsiasi tipo di corrispettivo, in particolare un pagamento in denaro o in natura, è considerato un compenso.

### **8. Affidamento a terzi (analogamente all'art. 18 dell'ordinanza sugli yacht)**

Un'imbarcazione costiera svizzera può eccezionalmente essere affidata a terzi stranieri, a condizione che ciò non equivalga a un'elusione delle prescrizioni concernenti il domicilio della proprietaria o del proprietario.

È vietata la cessione a titolo professionale. Si considera cessione a titolo professionale qualsiasi cessione per cui viene corrisposta una qualsivoglia forma di remunerazione (nolo) superiore ai consueti costi dell'esercizio per la durata della cessione.

La proprietaria o il proprietario rimane responsabile dell'esercizio dell'imbarcazione e, secondo la legge sulla navigazione marittima e l'ordinanza sugli yacht, risponde dei danni causati in tale esercizio.

## **9. Documenti da conservare sempre a bordo (analogamente all'art. 20 cpv. 2 dell'ordinanza sugli yacht)**

- Attestazione di bandiera (se l'imbarcazione non è in uso, l'attestazione deve essere conservata con cura; il rilascio di un duplicato è soggetto a una tassa)
- Certificato di capacità della o del comandante (v. punto 6)
- Certificato di assicurazione di responsabilità civile
- Per la navigazione costiera: giornale di bordo con le più importanti indicazioni dei viaggi effettuati:
  - nome e numero di attestazione di bandiera dell'imbarcazione;
  - nome, indirizzo e nazionalità della o del comandante;
  - tipo, numero nonché data, luogo e autorità di rilascio del certificato di capacità della o del comandante;
  - generalità, compresa la nazionalità, delle altre persone a bordo, le eventuali funzioni svolte, i porti d'imbarco e di sbarco (luogo e data);
  - lingua di lavoro a bordo;
  - turni di guardia;
  - rapporto di navigazione (vento e condizioni meteorologiche, rotte e correzioni, dati del log, velatura, funzionamento del motore, rilevazioni continue della posizione dell'imbarcazione, entrate e uscite dai porti e dalle rade, posti di fonda ecc.);
  - eventi e/o osservazioni importanti o particolari, come per esempio incidenti, avarie e simili.Ogni pagina del giornale di bordo deve essere firmata dalla o dal comandante.
- Se ci sono più di sei comproprietarie o comproprietari: contratto di comproprietà (preferibilmente in inglese).

Anche per i viaggi in acque interne è consigliato un giornale di bordo. La conservazione di altri documenti dipende dalle norme internazionali e nazionali valide per le rispettive acque navigabili. È responsabilità della o del comandante informarsi al riguardo.

## **10. Sicurezza dell'imbarcazione (art. 12a° cpv. 2 lett. c dell'ordinanza sugli yacht)**

Le imbarcazioni immatricolate in un registro cantonale in base alla legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna (RS 747.201) e intestate all'attuale proprietaria o proprietario non necessitano di ulteriori controlli di sicurezza se viene presentata la licenza di navigazione valida.

Per le imbarcazioni che si trovano permanentemente all'estero e non hanno una licenza cantonale, è necessario presentare un certificato di sicurezza estero valido e/o una perizia secondo il certificato di sicurezza per la richiesta di rilascio o di rinnovo di un'attestazione di bandiera per imbarcazioni costiere, che dovrebbero confermare che l'imbarcazione, nella sua condizione attuale, è almeno conforme alle prescrizioni esistenti per la navigazione costiera e/o in acque interne nel Paese interessato ed è attrezzata di conseguenza.

Per le imbarcazioni ex cantiere, una copia del corrispondente certificato di tipo e del certificato di costruzione può anche essere presentata come certificato di sicurezza per il rilascio iniziale dell'attestazione di bandiera. In alternativa, si può anche dimostrare il rispetto delle prescrizioni per le imbarcazioni sportive e da diporto sulle acque interne svizzere.

## **11. Attrezzatura di sicurezza (analogamente all'art. 7 cpv. 1 dell'ordinanza sugli yacht)**

Le prescrizioni dei Paesi e delle categorie sono vincolanti per le imbarcazioni costiere. Come minimo deve essere conservata a bordo l'attrezzatura di sicurezza richiesta dalla legislazione svizzera sulla navigazione interna (art. 132 o allegato 15 dell'ordinanza dell'8 novembre 1978 sulla navigazione nelle acque svizzere; ordinanza sulla navigazione interna; RS 747.201.1).

## **12. Equipaggio assunto (analogamente all'art. 21 dell'ordinanza sugli yacht)**

Se la proprietaria o il proprietario di uno yacht o di un'imbarcazione costiera svizzeri con stazza inferiore a 300 GT assume una o un comandante, una o un ufficiale di bordo o una o un marittimo per condurre l'imbarcazione dietro compenso, si applicano per analogia gli articoli della legge sulla navigazione marittima e dell'ordinanza del 20 novembre 1956 sulla navigazione marittima (RS 747.301) elencati nell'articolo 21 capoverso 1 dell'ordinanza sugli yacht. A titolo complementare sono applicabili le disposizioni del Codice delle obbligazioni concernenti il contratto di lavoro.

Per le imbarcazioni con stazza pari o superiore a 300 GT si applicano tutte le disposizioni di diritto del lavoro della legge sulla navigazione marittima e della relativa ordinanza.

## **13. Annullamento dell'attestazione di bandiera (analogamente all'art. 13 dell'ordinanza sugli yacht)**

Se la proprietà cambia, cioè se l'imbarcazione viene venduta, regalata, affonda ecc., l'attuale proprietaria o proprietario deve richiedere immediatamente all'USNM l'annullamento dell'attestazione di bandiera. Il modulo relativo alla domanda di annullamento è reperibile sul sito web dell'USNM.

Per la registrazione dell'imbarcazione all'estero è di solito necessario un certificato ufficiale di cancellazione, che viene rilasciato dall'USNM in conformità con la domanda di annullamento.

Se uno dei requisiti per la registrazione non è più soddisfatto, l'attestazione di bandiera viene annullata d'ufficio. Ciò avviene in particolare in caso di inabilità permanente alla navigazione, ritiro del potere di disposizione della proprietaria o del proprietario, attestazione di bandiera scaduta da molto tempo, violazioni gravi o ripetute delle disposizioni dell'ordinanza sugli yacht (p. es. uso commerciale; assicurazione di responsabilità civile assente, insufficiente o non riconosciuta; guida senza licenza ecc.). Le infrazioni alle disposizioni applicabili della legge sulla navigazione marittima e dell'ordinanza sulla navigazione marittima possono comportare – oltre alle eventuali conseguenze penali – anche l'annullamento.

## **14. Norme internazionali applicabili (analogamente all'art. 16 dell'ordinanza sugli yacht)**

Le disposizioni di convenzioni internazionali, le regole e le usanze della navigazione marittima ratificate dalla Svizzera o dichiarate applicabili, si applicano alla condotta e all'esercizio di uno yacht svizzero e di imbarcazioni costiere svizzere se esse concernono parimenti questo tipo di natante (art. 16 cpv. 3 dell'ordinanza sugli yacht).

### **A. COLREG**

La Convenzione del 20 ottobre 1972 sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare («International Regulations for Preventing Collisions at Sea», COLREG; RS 0.747.363.321) si applica a tutte le navi in alto mare e nelle acque con esso comunicanti e navigabili da navi marittime e deve quindi essere osservata sistematicamente anche dalle imbarcazioni costiere.

### **B. SOLAS**

La Convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare («International Convention for the Safety of Life at Sea», SOLAS, RS 0.747.363.33) stabilisce norme minime per la sicurezza delle navi al fine di garantire la protezione della vita umana in mare.

La SOLAS si concentra sulla navigazione marittima commerciale. Tuttavia, il quinto capitolo (capitolo V della SOLAS) sulla sicurezza della navigazione si applica ugualmente a tutte le navi marittime, e quindi anche agli yacht marittimi svizzeri così come alle imbarcazioni costiere **marittime**.

### **In particolare si devono osservare le seguenti regole:**

- 29 la guardia deve avere a disposizione una tabella con immagini che mostrano i segnali di salvataggio;
- 31 / 32 obbligo di segnalare i pericoli percepiti come ghiaccio, condizioni meteorologiche estreme o altri pericoli immediati per la navigazione;

- 33 obbligo di prestare assistenza;
- 34 dovere di pianificare correttamente i viaggi, tenendo conto della sicurezza della navigazione, evitando situazioni pericolose e proteggendo l'ambiente;
- 35 divieto di uso improprio dei segnali di soccorso.

Le regole 15–28 del capitolo V della SOLAS non sono applicabili alle imbarcazioni costiere marittime con stazza inferiore a 150 GT. Tuttavia, si applicano alle imbarcazioni costiere marittime con stazza pari o superiore a 150 GT.

### C. MARPOL

La Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi e il suo protocollo del 1978 («International Convention for the Prevention of Pollution from Ships», MARPOL; RS 0.814.288.2) sono ampiamente applicabili a tutte le navi marittime, comprese le imbarcazioni costiere **marittime**.

L'allegato I (MARPOL I) regola la prevenzione dell'inquinamento da petrolio. Il campo di applicazione delle singole disposizioni varia molto. Alcune delle disposizioni sono applicabili anche alle imbarcazioni costiere più piccole (p. es. art. 14 cpv. 4 e art. 15 cpv. 6 MARPOL). La maggior parte delle disposizioni si applica **a partire da una stazza di 400 GT** o solo a certi tipi di navi commerciali, come le petroliere.

L'allegato IV (MARPOL IV) regola la **prevenzione dell'inquinamento delle acque di scarico delle navi**. L'allegato si applica a tutte le navi **con stazza pari o superiore a 400 GT** e a tutte le navi certificate per trasportare **16 o più persone**. In particolare, è necessario presentare un certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento delle acque reflue («International Sewage Pollution Prevention Certificate», ISPPC).

L'allegato V (MARPOL V) contiene le prescrizioni per la **prevenzione dell'inquinamento marino da rifiuti generati dalle navi**. Alcune prescrizioni si applicano già alle navi di tutti i tipi e dimensioni (art. 3 segg.). A partire da determinate dimensioni si applicano anche speciali direttive di equipaggiamento (art.10; a partire da 12 metri: targa; stazza pari o superiore a 100 GT o almeno 15 o più persone: piano per la gestione dei rifiuti e libro di registrazione dei rifiuti).

L'allegato VI (MARPOL VI) regola la prevenzione dell'inquinamento atmosferico delle navi. Le disposizioni sono applicabili anche alle imbarcazioni costiere (in particolare per quanto riguarda le sostanze che riducono l'ozono, gli ossidi di azoto, gli ossidi di zolfo, il particolato, i composti organici volatili e la combustione a bordo delle navi); obblighi aggiuntivi in materia di ossidi di azoto ed efficienza energetica si applicano a **motori diesel da 130 kW** e alle imbarcazioni **a partire da una stazza di 400 GT**.

### D. Tonnage Convention

La Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969 («International Convention on Tonnage Measurement of Ships»; RS 0.747.305.412) richiede che le navi di certe dimensioni siano misurate secondo le regole internazionali.

Per le imbarcazioni costiere **marittime** con una lunghezza complessiva pari o superiore a 24 metri (lunghezza fuori tutto) occorre presentare all'USNM una stazzatura dell'imbarcazione effettuata da un'esperta o un esperto indipendente che confermi che non è stata raggiunta la lunghezza di stazza di 24 metri (lunghezza dello yacht ai sensi dell'art. 2 n. 8 Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi), oppure un certificato di stazzatura rilasciato secondo le regole internazionali.

La stazzatura dell'imbarcazione secondo le regole internazionali con emissione del corrispondente certificato di stazzatura è offerta da tutte le società di classificazione riconosciute dall'USNM e da varie autorità portuali e marittime estere, tra cui l'Agenzia federale tedesca marittima e idrografica (<http://www.bsh.de>).

L'elenco delle società di classificazione riconosciute dall'USNM è disponibile sul sito web di quest'ultimo.

**E. Altre convenzioni internazionali che possono essere applicabili (elenco non esaustivo)**

- Convenzione internazionale del 5 ottobre 2001 sul controllo dei sistemi antivegetativi nocivi sulle navi («International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships», «AFS Convention»; RS 0.814.295)
- Convenzione internazionale del 18 maggio 2007 di Nairobi sulla rimozione dei relitti («Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks», «Nairobi Convention»; RS 0.747.363.5)
- Convenzione internazionale del 13 febbraio 2004 per il controllo e la gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti delle navi («Ballast Water Management Convention», «BWM Convention»; RS 0.814.296)
- Convenzione internazionale del 23 marzo 2001 sulla responsabilità civile per i danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi («International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage», «CLC Bunker Oil Convention»; RS 0.814.294)