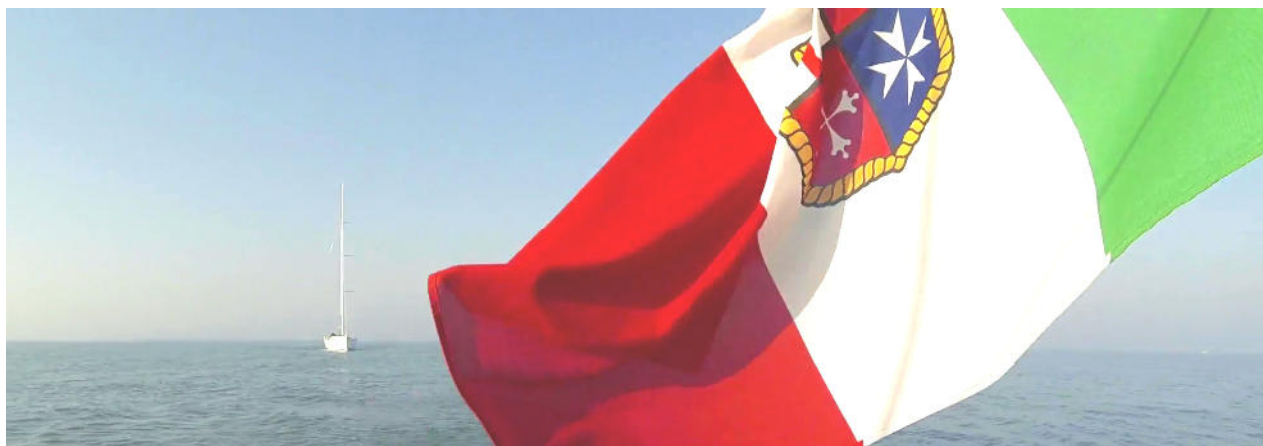


...NAVIGARE NELLE NORME

CHECK NORMATIVA VIGENTE: COSA FARE, PERCHÉ, COSTI E SANZIONI



DOCUMENTI OBBLIGATORI DA AVERE SEMPRE A BORDO	NATANTI	IMBARCAZIONI
Licenza di navigazione (da aggiornare con nuovo modello A4 al primo cambio di proprietà o al primo rinnovo certificato sicurezza)	no	si
Certificato di sicurezza in corso di validità (in media scade ogni 5 anni. Comporta una visita di idoneità e una pratica da inoltrare in no capitaneria)		si
Licenza di esercizio RTF (oltre 6 miglia è obbligatorio un vhf fisso o portatile). Scade ogni 10 anni o ad ogni passaggio proprietà barca	se presente vhf	si
Certificato limitato RTF dell'operatore. Non scade mai.	se presente vhf	si
Polizza e contrassegno di assicurazione per tutti i motori (incluso fuoribordo del tender) In base all'art. 41 del D.L. 18 luglio 2005,n. 171	si	si
Patente nautica (navigazione oltre 6 miglia, potenza motore maggiore di 40,8 HP)	se necessario	si
Certificato d'uso del motore/Dichiarazione di potenza	si	si
Certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità	si	no
Tabella delle deviazioni della bussola	no	si

*Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma*

Anno 159° - Numero 23

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 29 gennaio 2018

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

SISTE (*Sistema Telematico Centrale per il diporto*), **ATCN** (*Archivio telematico centrale delle unità da diporto*), **UCON** (*Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto*), **STED** (*Sportello telematico del diportista*) e **MIMS** (*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*) sono oggi i nuovi acronimi degli uffici e sistemi telematici dove espletare tutte le attività inerenti le annose “*pratiche burocratiche*” con le quali ognuno di noi prima o poi è costretto a confrontarsi.

Le **norme** spesso ci mettono psicologicamente in apprensione per la paura di non essere in regola e quindi sanzionabili. Sono spesso complicate, contorte, poco intuitive ma soprattutto in continuo aggiornamento secondo la logica consolidata dello “scaglione”. Una barca di 9.99 o di 10.01, a parità di condizioni, può farci figurare armatori di uno yacht oppure nullatenenti ! Questa “*potenza dello scaglione*” non la troviamo solo nelle LOA con risvolti spesso inverosimili e bizzarri, ma anche nel “corredo” di sicurezza in funzione della distanza dalla costa, nei cv o Kw motore per le assicurazioni e certificati di sicurezza, nelle date di immatricolazione (ante o post 1998), nei costi di passaggio proprietà e fino a poco tempo fa nelle ex tasse di stazionamento.

Immatricolazioni, dismissioni, cambi bandiera, cambi motore, estensione limiti navigazione natanti, passaggi proprietà e tanto ancora, sono stati aggiornati e “semplificati” dal codice del diporto secondo il criterio della centralizzazione e armonizzazione dei dati incrociati.

Nel 2018 (D. Lgs. 229/2017) e nel 2020 (D.L. 160/2020) sono entrate in vigore nuove disposizioni che hanno revisionato ed integrato il previgente testo del Codice della Nautica da Diporto di cui al D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171, aggiornando diritti e doveri nella normale gestione burocratica e fiscale della propria barca.

In particolare lo **STED** è diventato pienamente operativo dal **1 gennaio 2021** ed interessa tutte le unità nuove o usate, marcate CE o non, nazionali o provenienti da altro Paese UE.

In relazione alla costruzione, le imbarcazioni ed i natanti da diporto si suddividono in due grandi categorie: con **marchio “CE”**, soggette alla normativa comunitaria di cui alla direttiva **2013/53/UE** e **senza marchio “CE”** che continuano ad essere assoggettate alla vecchia normativa della **legge n.50/71** (soppressa) ma ripresa in parte dal Codice del diporto.

CONSISTENZA DEL NAVIGLIO DA DIPORTO ISCRITTO NEGLI UFFICI MARITTIMI PER LUNGHEZZA AL 31.12.2020

Tipo di unità da diporto	Fino a 10,00 metri	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24,00 m	Oltre 24,00 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	2.100	8.644	7.431	1.301		19.476
A motore	25.599	12.495	12.080	2.081		52.255
Navi					181	181
Totale	27.699	21.139	19.511	3.382	181	71.912

Fonte Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Capitanerie di Porto

IN EVIDENZA ALCUNE IMPORTANTI NOVITÀ INTRODOTTE DAL CODICE AGGIORNATO SECONDO LE ULTIME DISPOSIZIONI:

1. Le **sigle di iscrizione** sono cambiate e sostituite da un codice alfanumerico di identificazione composto per le nuove immatricolazioni da 4 caratteri alfabetici e da 4 numerici e la lettera D (diporto) e non più, ad esclusione di Roma, da 2 lettere + 4 numeri + D finale (es. RA 4406 D). Le sigle di iscrizione già rilasciate prima del 1/9/2019 resteranno comunque valide aggiungendo una **lettera X** finale (2 lettere + 4 numeri + D + X). Al momento della prima iscrizione, in stile americano, è possibile farsi assegnare una targa personalizzata sul modello delle nuove targhe Sted (4/4/d), tipo "SACA1972D" a patto che non esista già e che non siano sigle "*contrarie alla moralità, buon costume e ordine pubblico*". Aspettiamoci targhe virtuose!

Bisogna fare distinzione tra **prima immatricolazione** (barca nuova o proveniente da bandiera estera) e **prima iscrizione** nel nuovo archivio telematico Sted. In quest'ultimo caso rientrano molte barche usate che al momento di un semplice passaggio di proprietà (compravendita) o di un rinnovo certificato sicurezza, sono costrette ad adeguarsi aggiornando dunque anche la targa (o sigla di iscrizione). Prima o poi tocca a tutti !

In conclusione: una imbarcazione usata può scegliere tra una nuova targa (4+4+D), anche personalizzata, o mantenere la vecchia aggiungendo la X finale (2+4+D+X). Una imbarcazione nuova da immatricolare avrà assegnata una nuova targa Sted d'ufficio o personalizzata se richiesta (4+4+D).

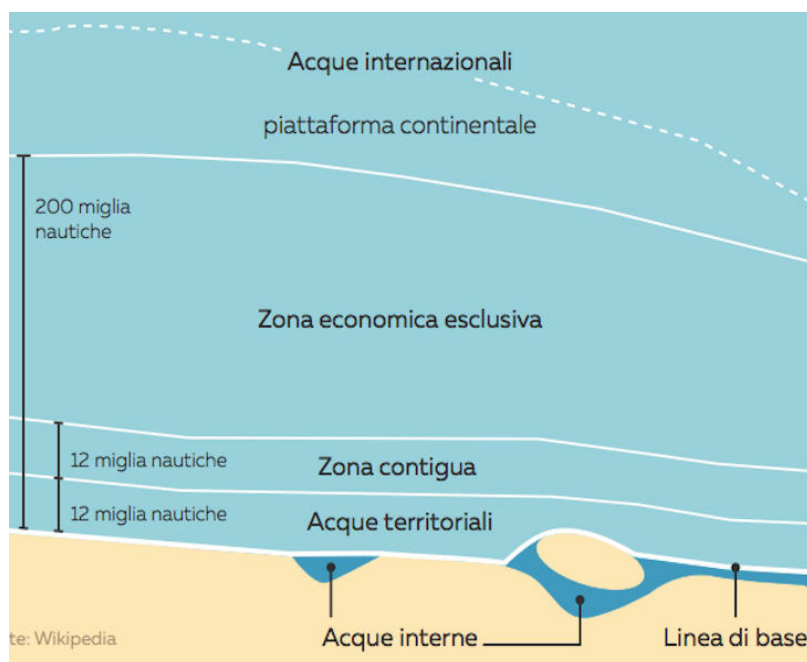
2. Il **transito** delle unità da diporto presso porti e approdi turistici deve essere garantito riservando tratti di banchina per gli accosti in transito, approdi per "rifugio" da condizioni meteo avverse e per avaria. L'ormeggio per la stessa imbarcazione, per non più di tre volte nell'arco di ciascun mese, deve essere gratuito per le unità che approdano per "rifugio" e per le prime quattro ore al giorno tra le ore 9.00 e le 19.00. Il posto barca si può usare per 72 ore, rinnovabili in caso di avaria. In particolare dal 15 giugno al 15 settembre deve essere riservato l'8% dei posti barca disponibili, se non già occupati per gli stessi motivi. É sempre una buona abitudine contattare anticipatamente l'autorità marittima (porto comunale), oppure le segreterie dei porti turistici se si tratta di Marina privati, per la disponibilità e l'intenzione di ormeggiare evitando così di trovarsi brutte sorprese!
3. L'agevolazione delle procedure di **iscrizione** e **compravendita** di imbarcazioni da diporto. Questa "semplificazione" ha di fatto impedito e interrotto il *fai da te* nelle procedure d'ufficio a cui molti diportisti facevano affidamento non solo per risparmiare provvigioni e competenze d'agenzia ma anche per occuparsi amorevolmente in prima persona della loro barca. Oggi, nuove procedure e sportelli telematici accessibili solo a operatori autorizzati sted, hanno reso impossibile o quasi, col rischio di perdersi nel labirinto di normative e bollettini postali, quella pratica a molti cara e familiare.
4. L'attività di **noleggio occasionale** (art 20) si può effettuare solo con unità di **bandiera italiana** per periodi limitati ai **42 giorni/anno** e previa **comunicazione** alla capitaneria di porto competente per territorio ed all'Agenzia delle entrate. Viene inserito l'obbligo sulla vetustà dell'acquisizione del titolo patente, senza specificare se entro o oltre le 12 miglia, ma bisogna però avere il titolo di comandante da almeno 3 anni.
5. **Campi boe in aree protette**. il nuovo Codice della Nautica prevede la creazione di campi boe nelle riserve marine protette nelle zone B o C, adesso *off limits*. Almeno il 15% deve essere riservato alle barche a vela.

6. La **fattura**, autenticata e registrata, costituisce titolo di proprietà valido ai fini dell'iscrizione delle unità nei registri.
7. I **salvagenti** omologati con la normativa "EN" (Europea) devono essere sostituiti con quelli omologati con le norme "ISO" (Internazionali).
8. **Multe**. Le sanzioni vigenti sono aumentate e introdotti ulteriori inasprimenti. Condurre una barca **senza patente** prevede una sanzione **da 2.755 euro a 11.017 euro**. La sanzione raddoppiata nel caso di comando condotta di una nave da diporto (art 53). Se la **patente è scaduta** si rischiano **da 276 euro a 1377 euro**, la sospensione della patente diventa più severa e viene estesa anche a chi naviga ad una distanza inferiore ad una boa di segnalamento subacqueo. Se le violazioni sono reiterate nei due anni dalla prima contestazione scatta la revoca della patente. Adesso se il test alcol (come quelli auto) risultasse positivo per chi naviga sbronzo la multa va **da 2755 euro fino a 15.000 euro** e più se in caso di incidenti gravi, comando di minori di 21 anni o causate da unità commerciali. Non si esclude nel citato regolamento il controllo in rada con tanta preoccupazione per migliaia di diportisti che assumendo *"...la condotta e il comando ovvero la direzione nautica dell'unità di diporto "* (art 53 bis) vedranno a rischio il loro pranzo sotto l'ombra del tendalino tra un bicchiere di vino e l'altro. Attenzione quindi a chi beve troppo e chi meno !
9. Nuova modalità di raccolta e di **smaltimento dei fuochi e razzi** e dei segnali di soccorso luminosi scaduti, rilevando l'obbligatorietà del distributore di articoli pirotecnici di provvedere alla raccolta gratuita di quelli scaduti, non usati o non più utilizzabili per le finalità cui sono destinati, nonché dei rifiuti derivanti dal loro utilizzo, consegnati da parte dell'utilizzatore.
10. Le barche che battono **bandiera straniera** potranno fare **attività commerciale** richiedendo una autorizzazione presso uno sportello Sted.
11. L'**obbligo di patente nautica** nei casi di noleggio natanti. Arriverà un Fac-simile del contratto "Tipo" per la locazione dei Natanti.
12. **Commercio Itinerante** di cibi e bevande a bordo di unità da diporto. Cresce il diporto e crescono anche i servizi, è quindi viene regolamentata l'attività di commercio itinerante. Se qualcuno in rada vi affiancherà per proporvi cornetti caldi al mattino, un bel gelato pomeridiano oppure una pizza *boat made*, ora potrà farlo rispettando gli stessi criteri di igiene richiesti anche ai bar/ristoranti a terra.

Alcune di queste integrazioni al Codice sono interessanti innovazioni, altre, lontano dalla logica della semplificazione e promessa "sburocratizzazione", riflettono ancora quella smania d'aggiornamento a cui doversi adeguare, spesso solo per la creazione di nuovi uffici, l'abolizione di altri o semplicemente l'introduzione di nuovi acronimi o sigle !



ESTENSIONE LIMITI NAVIGAZIONE NATANTE



Fino al 16.6.1998, le unità da diporto venivano costruite e abilitate alla navigazione **entro sei miglia** (natanti) **o senza alcun limite** (imbarcazioni), sulla base dei criteri stabiliti dall'allora vigente legge 50/71. Per queste unità, poste sul mercato prima di tale data, oggi non cambiano le abilitazioni alla navigazione entro i limiti indicati, con l'unica deroga per quei natanti riconosciuti idonei per navigare fino a 12 miglia dalla costa da un organismo tecnico notificato/autorizzato.

L'art. 27 del Codice del diporto 171/2005, dedicato ai **natanti**, prevede che la marcatura CE permette di navigare nei limiti stabiliti e dalla categoria di progettazione di appartenenza. Molti natanti CE sono costruiti ed abilitati "tecnicamente" per navigare oltre le 12 miglia, ma non "legalmente" perché fuori dalle acque territoriali (internazionali), ai sensi della convenzione di Montego Bay (1994), ogni barca in **alto mare** (oltre 12 miglia) deve possedere una bandiera di stato per identificarsi, altrimenti, può essere

sottoposta, indipendentemente dalla nazionalità del conduttore, a controlli da navi militari con rischio di sequestri preventivi.

I natanti da diporto essendo esclusi dall'obbligo (ma non dalla facoltà) di iscrizione nei registri, non possono vantare di fatto l'appartenenza allo Stato italiano ma l'art 27 prevede, per ovviare a tutto ciò, la procedura di iscrizione nel **RID** e l'abilitazione ad issare dunque una bandiera.

Il **comma 4 dell'art 27** del codice diporto in vigore definisce chiaramente “ *... comunque, entro dodici miglia dalla costa*”, togliendo ogni interpretazione sulla possibilità di poter navigare oltre le 12 miglia per la categoria natanti in genere. L'allontanamento oltre le 12 miglia dalla costa costituisce una violazione ai principi secondo i quali per le unità in navigazione oltre 12 miglia (fuori delle acque territoriali nazionali e comunitarie) deve esistere uno stretto legame tra l'unità e la bandiera dello Stato di appartenenza, comprovato dai documenti di bordo.

NATANTI NON CE

I natanti **non marcati CE** (prototipi o di serie ma non omologati) per estendere la navigazione fino a 12 miglia devono essere riconosciuti idonei da un organismo notificato attraverso un **attestato di idoneità** da conservare a bordo ed esibire al controllo.

Valgono anche il **certificato di omologazione** e la **dichiarazione conformità al prototipo** rilasciato dal cantiere costruttore dai quali risulta, se prodotto in serie, che l'unità è abilitata alla navigazione senza alcun limite (o oltre 6 miglia dalla costa), come un eventuale **R.I.D.** (estratto registro imbarcazioni diporto) dal quale risulta che l'unità era precedentemente immatricolata e abilitata alla navigazione senza alcun limite.

Tra la documentazione obbligatoria deve esserci sempre e comunque anche la **dichiarazione potenza motore** (ex certificato uso motore) sia se entro bordo che fuoribordo.

Certificato uso motore e dichiarazione potenza motore sono sostanzialmente la stessa cosa. Abolito nel 15/9/2005 il certificato d'uso per i natanti viene sostituito dalla Dichiarazione potenza come documento obbligatorio di bordo.

La visita dell'ente tecnico deve essere effettuata a terra per le misure e i controlli strutturali e in acqua per stabilità e galleggiamento. Saranno passati in rassegna gli scarichi dell'acqua, gli ombrinali in pozzetto, le altezze del bordo libero che devono essere adeguate e l'organo di governo.

Il costo per l'attestato della visita dell'ispettore del diporto si aggira intorno ai **400/500 euro** se chiesta direttamente all'ente preposto, diversamente i costi aumentano tramite agenzie nautiche per ovvi diritti di provvigione e competenze varie.

Condizioni per navigare “Oltre 6 miglia dalla costa”

1. Deve essere pontato;
2. Deve essere lungo almeno 5 metri fuori tutto e 4,50 al galleggiamento e deve avere un bordo libero di almeno 45 centimetri;
3. Deve avere un pozzetto il cui fondo, a natante fermo, si trovi ad almeno 10 cm dalla linea di galleggiamento;

4. Il pozzetto deve essere stagno (cioè non deve comunicare con volumi all'interno della barca) e autosvuotante; inoltre gli scarichi devono avere dimensioni adeguate al volume del pozzetto;
5. Il natante deve inoltre essere sottoposto ad una visita con prova di sbandamento laterale.

Quante persone può trasportare il natante ?

Di solito sono indicate sul certificato di omologazione, se il natante ne è dotato, diversamente possono trasportare: 3 persone fino a 3,50 m di lunghezza; 4 persone da 3,51 a 4,50 m di lunghezza; 5 persone da 4,51 a 6,00 m di lunghezza; 6 persone da 6,01 a 7,50 m di lunghezza; 7 persone da 7,51 a 8,50 m di lunghezza; 8 persone oltre 8,50 m di lunghezza;

NATANTE CE

I natanti da diporto con **marchio CE** possono navigare, secondo la nuova legge, nei limiti delle condizioni meteo-marine (di vento e di mare) stabilite per ciascuna categoria di progettazione (A, B, C, D) e per scala Douglas e Beaufort, cioè per vento massimo e altezza onde, ma sempre “ ... comunque, entro dodici miglia dalla costa” ai sensi del comma 4 art 27 del Codice... bizzarro ma vero !

IL CERTIFICATO DI SICUREZZA



CERTIFICATO DI SICUREZZA PER UNITA' DA DIPORTO NR. 65/2016
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SANTO STEFANO

Rilasciato ai sensi dell'art. 50 del Decreto Ministeriale 29.07.08 nr. 146 all'imbarcazione da diporto iscritta al nr. [redacted] dei R.I.D. di quest'Ufficio per la navigazione sotto riportata:

"A" - **SENZA ALCUN LIMITE** con un numero massimo di **08 (otto)** persone a bordo, compreso l'equipaggio;

È fatto **OBBLIGO** al comandante di dotare l'unità dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza indicati nell'Allegato V al citato D.ln.le 29.07.08 nr. 146, in relazione alla navigazione effettivamente svolta.

Il presente certificato ha la validità di anni **05 (cinque)**, decorrenti dal **29.04.2016**
Porto Santo Stefano, 25.05.2016

SCAD. 28.04.2021

IL COMANDANTE
T.V. (CP) TULLIO ARCANGELI
[Signature]

Visite Periodiche

Costituisce un documento di bordo **OBBLIGATORIO** e si ottiene a seguito di visite periodiche (rinnovo quinquennale dopo 8 anni dalla prima immatricolazione) o occasionale (evento straordinario, cambio motore, modifica strutturale) di controllo del mantenimento dei requisiti essenziali di sicurezza.

La **visita di rinnovo del certificato di sicurezza**, che molti chiamano erroneamente ancora “visita Rina”, non è una perizia preacquisto o assicurativa ma una revisione di legge che certifica, attraverso il rilascio di un **attestato/dichiarazione di idoneità**, la permanenza dello stato generale di sicurezza e di navigabilità nel pieno rispetto delle regole.

La visita avviene di norma con la barca **a secco** ma si può fare anche in acqua in alcuni casi ma sempre a discrezione dell'ente certificatore. L'efficienza e la validità delle dotazioni di sicurezza non vengono controllati, eccetto gli estintori, valutati nell'integrità e conservazione esclusivamente “a vista”.

I controlli di barche marcate CE (post 1998) e non CE (ante 1998) sono sostanzialmente simili, ad eccezione di:

a) marcate **NON CE**: con motore entro bordo diesel > 500 kw (motori grandi > 600 hp) è obbligatorio un **impianto fisso estinzione** incendio in sala macchina azionabile dalla postazione di governo.

b) marcate **CE**:

se < 120 kw: impianto fisso antincendio o estintore portatile minimo da 5A 34B per locale motore

se > 120 kw: impianto fisso antincendio

Nelle barche marcate **CE** si controlla sempre l'esistenza, la correttezza e il posizionamento di:

a) **targhetta CIN** Craft Identification Number (o HIN), cioè il numero telaio dello scafo di 14 caratteri, posizionato esterno a dritta sullo specchio di poppa. Un secondo CIN è collocato anche in una parte nascosta dell'imbarcazione come controllo di sicurezza che diversi ispettori dovrebbero conoscere.

b) **Targhetta costruttore** CE che riporta i dati e la categoria di omologazione per cui è stata costruita.

Il costo per il solo rilascio **dell'attestato di idoneità** è in funzione della lunghezza e dei cavalli motore (o dei corrispondenti KW). Per un 33 kw (45 cv), fino a 150 cv e un massimo 13 mt, la tariffa per il "rinnovo" è in media **350/400 euro** se la visita viene fatta **entro 6 mesi dalla scadenza**. Nel caso contrario (oltre 6 mesi) si deve fare una "convalida" (necessariamente con barca a secco) più scrupolosa ad un costo maggiore (circa 450/500). Eventuale trasferta se superiore ad un certo kilometraggio viene valutata a parte a discrezione dell'ispettore.

La data e ora della visita di idoneità viene comunicata dall'ente all'Autorità Marittima competente per territorio, che può inviare un suo rappresentante a controllare lo svolgimento delle ispezioni, quindi attenzione ai furbetti !

Per ottenere il rilascio dalla capitaneria del **CERTIFICATO DI SICUREZZA** (documento ufficiale e obbligatorio di bordo) il costo tramite agenzia è circa **150/200 euro** comprensivo di pratica, DCI, bollettini e diritti agenzia, nel caso sia stata già aggiornata la licenza di navigazione nel nuovo formato Sted A4 in sostituzione del vecchio libretto (blu). Il rilascio del **DCI** (dichiarazione costruzione o importazione) è possibile richiederlo anche direttamente alla confindustria nautica (costo rilascio di circa 20/30 euro). Da maggio 2022 è possibile richiedere la DCI online attraverso il portale dedicato all'indirizzo <https://dci.confindustrianautica.net>.

Circa 300 euro (compreso nuovo licenza Sted, DCI e richiesta certificato sicurezza) nel caso non sia stata ancora aggiornata la vecchia licenza di navigazione con il nuovo formato e l'inserimento dati della barca nel portale telematico (procedura ormai obbligatoria dal 1 gennaio 2021).

L'aggiornamento/sostituzione della vecchia licenza di navigazione avviene in automatico al primo passaggio di proprietà o al primo rinnovo utile del certificato di sicurezza, quindi prima o poi tutti dovranno adeguarsi al cambiamento e consegnare la vecchia licenza Blu!

La **DCI** è richiesta anche ai fini del rilascio:

- per le nuove immatricolazioni ai fini del rilascio della licenza di navigazione, anche provvisoria,
- per l'iscrizione nell'Archivio telematico (anche delle unità già immatricolate su registro cartaceo),

- nel caso di natante precedentemente immatricolato e poi cancellato (dai registri cartacei o dall'Archivio telematico) e che si vuole nuovamente immatricolare,
- per il rinnovo del certificato di sicurezza,
- per il rinnovo del certificato di idoneità al noleggio,
- per il rinnovo o la convalida del certificato di sicurezza o del certificato di idoneità al noleggio
- per il passaggio dalla registrazione cartacea al Registro telematico
- per variazione dei dati tecnici contenuti nella DCI
- per l'autorizzazione all'uso della "targa prova".

Che si tratti di **rinnovo, convalida o rilascio** l'ente certificatore attraverso i propri ispettori controlla se tutto, o in parte, è conforme dunque all'uso. Sono davvero minime le prescrizioni da rispettare per continuare a navigare in regola, nonostante il popolo navigante, offeso e oltraggiato da questa tassa (perché così viene vissuta), si rifugia spesso nell'immunità estera. Ma guardiamo oltre il tributo (in media poche centinaia di euro ogni 5 anni per un 40 piedi) ma come un'occasione utile per fare alcuni controlli, tra l'altro gli unici previsti nel nostro paese, spesso anche trascurati.

Ma tutto questo serve per essere veramente al sicuro? Il buon senso, l'esperienza e l'utilizzo di prodotti certificati, sono sufficienti per la nostra sicurezza ?

Fino a 9,99 mt, sì ! oltre, no ! Qui il legislatore italiano ha deciso di intervenire a nostra protezione sempre con la logica "a scaglioni". Se la barca ha un centimetro in più o uno in meno rispetto ai dieci, diventa un'altra "cosa" come se i mari fossero diversi, le onde, le perturbazioni, gli impianti installati, lo scafo e la vetroresina.

Armatori di imbarcazioni da diporto da 10,01 mt, secondo questa logica, sono tutti potenziali sprovveduti incoscienti e quindi sottomessi a verifiche di galleggiabilità o presunta tale, di controllo d'intercettazione valvola del gpl, del gasolio dalla plancia, di validità del flessibile del gas, di estintori, di valvole e prese a mare se si aprono, chiudono e non si sbriciolano come biscotti in mano! Diversamente armatori di un natante di 9.99 mt, più corto di 2 cm, hanno imparato tutto, pienamente consapevoli dell'importanza della manutenzione e dei guai che ne sono associati in caso di trascuratezza e nessuno li controlla. Possono non avere targa, non si sa chi le possiede, non pagano tasse, non pagano passaggi di proprietà e revisioni biennali e quinquennali... Bizarro !

CHECK LIST preventivo per controlli visita attestato idoneità di imbarcazione a vela (Non marcata CE):

- Controllo integrità e scadenza **tubo flessibile gas cucina** e il serraggio delle fascette (di norma meglio due per lato)
- Controllo numero ed efficienza **estintori** (in buono stato, carichi e indicatore sul verde), la posizione, tipologia e quantità (secondo la normativa vigente in funzione dei kw motore)
- Controllo **prese a mare** (nel caso di sail drive anche quella motore sulla guarnizione del piede) e tutti gli scarichi sotto il galleggiamento. Apertura e chiusura e presenza fascette stringi tubo integre (anche qui di norma meglio doppie fascette per lato)
- Controllo integrità della **targhetta motore** per leggere la corrispondenza della matricola riportata sulla licenza.

- Controllo della posizione e alloggio della **bombola gas** (ancoraggio e ventilazione), regolatore di pressione e chiusura bombola.
- Controllo visivo in **sentina** (piede d'albero o puntone, fondo del fasciame, eventuali prigionieri e madieri) e se accessibili attacco **lande** sottocoperta.
- Controllo funzionamento **pompe sentina** elettriche e soprattutto l'esistenza di quella **manuale** dal pozzetto.
- Controllo e individuazione della valvola di intercettazione a distanza - STOP gasolio (**taglianafta**)
- Controllo presenza orifizio vano motore per utilizzo estintore in caso di incendio sala macchine.
- Controlla posizione (stagne) , ancoraggio e ventilazione delle **batterie** e presenza adeguato di stacca-batterie
- Controllo presenza **barra di emergenza** (obbligatorio solo per governi con ruota e sistema

indiretto)

CAMBIO MOTORE



Bisogna distinguere due categorie di appartenenza: **barche marcate CE e non CE.**

- **MARcate CE:** la sostituzione del motore può essere effettuata solo entro i limiti di potenza massima e peso stabiliti dal fabbricante della barca e riportati nella 'Dichiarazione di Conformità CE'.

L'imbarco di un motore di potenza e peso superiori (anche solo di 1 HP) o di diversa tipologia comporta una NUOVA MARCATURA CE dell'unità. È necessario quindi, a meno che non si vogliano sostenere costi onerosi per una nuova marcatura (o subire sanzioni salatissime) riferirsi ai parametri tecnici del fabbricante.

L'iter, nei limiti previsti, prevede questi passaggi:

- Presentare all'Ufficio di iscrizione (RID) la richiesta del **nulla osta allo sbarco/imbarco** motore.
- Incaricare un Organismo Notificato per l'esecuzione degli accertamenti tecnici ai fini della **convalida del certificato di sicurezza**.
- Presentare all'Ufficio d'iscrizione l'istanza (generalmente è contestuale alla richiesta del nulla osta) per il rilascio della **nuova licenza di navigazione** (e convalida del certificato di sicurezza), con allegati l'attestazione d'idoneità rilasciata dall'Organismo Notificato e la **dichiarazione di potenza** rilasciata dal costruttore del nuovo motore.
- **NON MARCATE CE** (ante direttiva 94/25/CE iscritte ai RID) hanno vincoli tecnici meno rigidi in caso di sostituzione del motore:

Se non comporta un aumento maggiore del **quindici per cento (15%)** massimo della potenza del motore esistente ed omologato, tale da essere considerata **modifica non rilevante**, può essere sottoposta a visita di convalida del certificato di sicurezza sempreché sussistano i requisiti essenziali.

L'Organismo Notificato verifica, sotto la propria responsabilità, che la sostituzione del motore non abbia comportato variazioni sostanziali alla galleggiabilità, nonché al massimo carico trasportabile, in persone e bagagli, o alla manovrabilità e non siano state apportate modifiche alla struttura dell'imbarcazione, tali da inficiare la sicurezza. Nel caso contrario, l'unità deve essere sottoposta alle procedure previste per una nuova marcatura secondo i dettami dell'art.9 del citato Decreto Legislativo 171/05 (procedura di post costruzione – PCA).

IN CONCLUSIONE:

- **Per un'unità marcata CE**, se il nuovo motore è **superiore anche di 1 solo cv** rispetto a quanto dichiarato, la nuova marcatura CE scatta automaticamente. Non ci sono tolleranze di sorta.

- **Per le unità non marcate CE**, la compatibilità "tecnica" del mezzo con una motorizzazione superiore a quella precedentemente in uso, è valutata solo dall'Organismo Notificato a patto che non comporti un **aumento maggiore del 15% massimo della potenza** del motore riportata nei dati di omologazione. Va subito detto, però, che la Dichiarazione d'idoneità non si ottiene in "automatico" e l'Ente tecnico può ovviamente anche negarla in caso di accertata non conformità della barca, nella sua nuova "configurazione", a determinati requisiti di sicurezza.

Sarebbe quindi opportuno far valutare, in via preliminare e prima di procedere al nuovo acquisto, se la sostituzione del motore di bordo rispetta i parametri stabiliti dall'Ente tecnico.

DOMANDA PER LO SBARCO DEL MOTORE E RILASCIO DELLA NUOVA LICENZA DI NAVIGAZIONE

(solo per i motori installati entrobordo o entro - fuoribordo)

c h i e d e

l'autorizzazione allo sbarco del motore installato a bordo della predetta unità e il conseguente imbarco di altro motore tipo _____ della potenza massima di esercizio di KW _____. Le operazioni di sbarco verranno eseguite nel porto di _____.

DISIMMATRICOLAZIONI E CAMBI BANDIERA



DISMISSIONE R.I.D. PER PASSAGGIO A NATANTE

La tipologia dei 35 e 34 piedi registrati dove la lunghezza è più o meno 10 mt, è soggetta spesso a cambi d'identità o di "genere".

Se < di 10 mt ed è registrata come imbarcazione la pratica è semplice e tramite agenzia costa circa 350/500 euro con circa 30 giorni di pratica.

Se > di 10mt, cambia tutto. Costi e tempi maggiorati per nuova procedura **marcatura CE** tramite procedura **PCA** (*post construction assessment*) con ispettore ente qualificato per collaudare la "modifica" (variazione essenziale) in merito ai **TAGLI** da fare per accorciare la prua o la poppa. Costo cantiere per lavorazioni, ispettore e pratica si arriva facilmente a circa 3000 euro, esclusi altre voci di alaggio, varo, sosta, carena.

LA "LUNGHEZZA" SECONDO LA NORMA

BARCHE CE: per queste unità si utilizza la tipologia di lunghezza individuata come **LH*** (hull length) dalla norma **ISO 8666**, in quanto **include** tutte le parti strutturali ed integrali dell'unità ed è questa misura che generalmente viene riportata sui documenti di bordo.

Nota*. Con l'entrata in vigore del più recente D.L. 171/2005 si introduce come parametro di riferimento per la misura della lunghezza delle unità da diporto la **LH** e la **norma armonizzata EN/ISO/DIS 8666**.

- **"lunghezza scafo"** escludendo solo quelle appendici che siano non soltanto non strutturali, ma che possano essere rimosse senza azione distruttiva. Un "bompreso" amovibile di una barca a vela, o una plancetta o una delfiniera che siano state applicate con giunzioni facilmente asportabili, non vengono computati ai fini della lunghezza dello scafo, ma se uno di questi elementi aderisce alla struttura dell'unità al punto da richiedere un'azione di taglio o simili interventi "distruttivi", appunto, per separarsi dal corpo galleggiante, tale elemento viene, a differenza di quanto avveniva precedentemente, valutato nella misura della lunghezza dello scafo. Se resini e incollati in teoria allungano lo scafo, se imbullonati no.
- **"lunghezza massima"** comprensiva di qualunque "appendice" dello scafo, inclusi bompresi, delfiniere od altro, intesa come lunghezza fuori tutto.

BARCHE NON CE: Per queste unità la lunghezza di riferimento, riportata anche nei documenti di bordo, è invece la Lunghezza fuori tutto **LOA** (*length over all*) o **LFT** (*lunghezza fuori tutto*), cioè “ ...la distanza, misurata in linea retta, tra il punto esterno anteriore della prora e il punto esterno della poppa, **escluse tutte le appendici non costituenti parti strutturali dello scafo**, come plancette, delfiniere, bompressi, le piattaforme poppiere, le falchette e similari “.

L'appendice è qualcosa che viene "aggiunta" allo scafo, ma non ne è parte integrante ed eccede, con il suo ingombro, oltre la lunghezza dello scafo vero e proprio, e non viene conteggiato ai fini del calcolo della "lunghezza fuori tutto".

Basta però a volte un accertamento tecnico del costo di 400/500€ per scoprire che un 10.20m è in realtà un 9.99 ! Se invece la misura risulta 10.10m, bisogna *tagliare la barca* e prevedere un PCA (post costruzione) con marcatura CE per poterla trasformare in un natante (< di 10 mt). La capitaneria rilascia l'estratto RID e si può navigare entro le 12 miglia.

DISMISSIONE BANDIERA ITALIANA

La cancellazione dal registro italiano a favore di un altro stato dell'Unione Europea è prevista dal nostro regolamento e dalla convenzione di Montego Bay, consentendo la navigazione alle barche battenti bandiera dei paesi aderenti, anche in acque internazionali e senza alcun limite dalla costa.

Dal 2019 venuti meno i vantaggi delle bandiere belga e olandese, sia per dover dimostrare di vivere al 50% del tempo in Belgio e per molti altri aver scoperto di avere la propria barca registrata non al *Kadaster*, il registro marittimo olandese, ma al *Watersportverbond*, un elenco privato di barche per l'attività da diporto turistico, e di essere quindi in possesso di documenti non in regola, molti diportisti italiani oggi hanno deciso in alternativa di battere bandiera **POLACCA O SLOVENA**, rinunciando felicemente alla propria identità nazionale.

I vantaggi promessi da quest'esodo di massa sono veramente giustificati ? Perchè un italiano si sente più rappresentato all'estero?

Il fenomeno di **outflagging** ovvero della presunta fuga verso i registri di convenienza, è in continua ascesa ed è l'escamotage secondo il diportista per sfuggire alle troppe regole italiane. La fiscalità obbliga, ai soli fini di monitoraggio, alla denuncia in dichiarazione dei redditi del possesso di beni mobili registrati all'estero. Dal 2016 con l'abolizione della tassa di possesso (ex tassa di stazionamento) molti presupposti per la fuga all'estero avrebbero dovuto smorzare questo esodo ma nonostante tutto continuano numerose le richieste per iscrizioni soprattutto in Polonia e Slovenia.

Vediamo di sintetizzare pro e contro di questa nuova tendenza d'espatrio:

Per la **BANDIERA POLACCA**, si spedisce via email la dismissione di bandiera (italiana o straniera), la carta d'identità, un documento di proprietà, eventuale certificato omologazione CE se > 1998, altrimenti se < 1998 anche una brochure con descrizione tecnica o una Perizia attestante le dimensioni effettive e la dichiarazione potenza o certificato uso motore. Compresa licenza vhf tramite agenzia il costo è 700/800 euro fino a 12 metri di cui circa 400 € sono i costi fissi e il resto diritti di provvigione e competenze per tutta la pratica. In 5 giorni circa si ha licenza provvisoria. Inviando marca, modello e certificato di omologazione CE della radio VHF insieme alla copia certificato limitato RTF, si ottiene rapidamente il numero MMSI (per il DSC, EPIRB e AIS) che deve però essere rinnovato ogni 5 anni. La bandiera polacca non dà obblighi di

residenza e non scade nel tempo e quindi non richiede rinnovi nè tasse periodiche. Per quanto riguarda l'obbligatorietà delle dotazioni di sicurezza, per barche di lunghezza inferiore ai 15mt, sono lasciate al "buon senso" del Comandante. Non si può effettuare attività commerciale, ma occorre una iscrizione in apposito registro con altri costi e con ispezione obbligatoria.

Per la **BANDIERA SLOVENA** si richiede innanzitutto una visita periodica di sicurezza ogni 5 anni, una tassa annuale 50€ per l'uso del codice MMSI e le dotazioni in funzione della distanza dalla costa: Senza limiti, richiede l'EPIRB e la zattera, entro 200 miglia, richiede la zattera ma non l'EPIRB, entro 12 miglia, non richiede né EPIRB né zattera. Costo di immatricolazione per un 12 mt (fino a 11,99m) è di circa 700€ + rinnovo sicurezza ogni 5 anni di 260€. Licenza di esercizio VHF costa 100€ con assegnazione codice MMSI. La matricola deve essere apposta su entrambi i lati dell'imbarcazione, con lettere di altezza 10cm e dovrà essere inviata una fotografia una volta applicate le matricole. D'ufficio viene assegnato come porto di registro Isola o Capodistria.

Per le **ALTRE BANDIERE**: la Brexit ha reso complicata la vita di chi aveva scelto la bandiera inglese, Malta impone la cittadinanza maltese o un delegato a cui intestare la barca, la Francia impone di dimostrare un domicilio fisico e un indirizzo che viene verificato al momento della consegna dei documenti in cassetta postale e il pagamento annuale della tassa di possesso. I controlli sulle bandiere estere sono molto meno frequenti rispetto a quella nazionale forse perché gli organi di polizia non hanno competenze ed istruzioni adeguate riguardo le normative straniere.

Alla luce di quanto analizzato, non sembrerebbe poi così indispensabile o vantaggioso migrare su bandiere estere, ma ad ognuno la libera scelta!

I problemi nascono quando si vuole "rientrare" in Italia, per i costi, procedure e interminabili documenti richiesti. Vediamo insieme, nonostante la promessa semplificazione Sted, l'iter spesso farraginoso per immatricolare e battere bandiera italiana.



IMMATRICOLAZIONI, DOCUMENTI, COSTI, TEMPI E FISCO

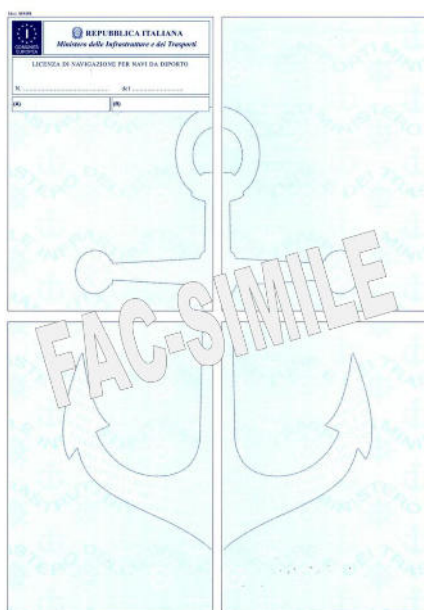
(per imbarcazioni da diporto di prima immatricolazione, o provenienti da altri registri)



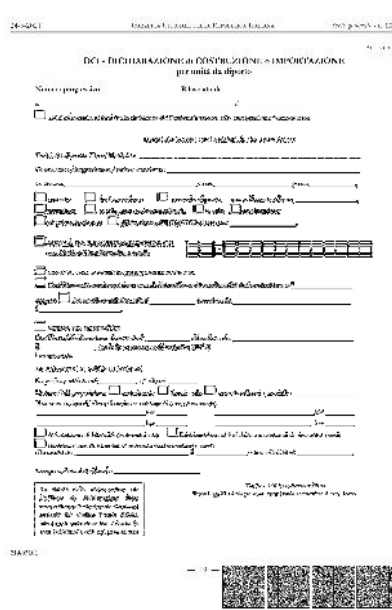
Qui di seguito un elenco dei **documenti necessari** per espletare la pratica di immatricolazione di una imbarcazione di 12 metri con indicazione dei **costi vivi** escluse competenze e diritti di provvigione di agenzie nautiche incaricate.

1. ISTANZA IN **BOLLO DA €16.00** CONFORME AL MODELLO STED
2. **N° 2 MARCHE DA BOLLO DA €16.00** (licenza di navigazione e certificato di sicurezza)
3. **CERTIFICATO DI CANCELLAZIONE DA REGISTRI STRANIERI** nel caso di provenienza estera.
4. **TITOLO DI PROPRIETÀ** (scrittura privata, dichiarazione unilaterale di vendita con firma autenticata, registrata e in bollo. Per unità provenienti da registri dell'Unione europea è sufficiente il certificato di cancellazione dal registro dello Stato di provenienza)
 - 3.1. Le firme e i documenti sottoscritti all'estero devono essere **legalizzati** dalle rappresentanze diplomatiche o consolari italiane nel Paese estero. Sono esenti dalla legalizzazione rilasciati dalle Nazioni aderenti alla Convenzione dell'Aja a condizione che rechino l'"Apostille" (apposita timbratura quadrata, scritta in lingua francese, attestante l'autenticità del documento e la qualità legale dell'Autorità rilasciante). E' soppressa ogni forma di legalizzazione degli atti, o qualsiasi altra formalità equivalente o analoga, fra Belgio, Danimarca, Francia, Irlanda, Lettonia e Italia .
 - 3.2. Alla **traduzione** dei documenti suddetti, redatti in lingua straniera, deve essere allegata una in italiano certificata conforme al testo straniero dalla rappresentanza diplomatica o consolare, ovvero da un traduttore ufficiale (elenco traduttori presso la cancelleria del Tribunale - traduzione giurata presso il Tribunale)
5. **DICHIARAZIONE DI COSTRUZIONE O IMPORTAZIONE (DCI)** da richiedere a confindustria nautica al costo di **20 euro**)
6. Per unità non munita di marcatura CE, anche se proveniente da altro Stato membro, **ATTESTAZIONE DI IDONEITÀ** rilasciata da un organismo tecnico notificato/autorizzato al costo di **circa 400 euro + alaggio e varo 500/600 euro** ed eventuale sosta e carena). Per il successivo rilascio del **CERTIFICATO DI SICUREZZA** dalla capitaneria si considerano altre **150 euro**.

7. **DICHIARAZIONE DI POTENZA DEI MOTORI** o VECCHIO CERTIFICATO USO (se non presenti sono da richiedere alla casa costruttrice del motore al costo variabile **da 100 a 300 euro**)
8. DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI CERTIFICAZIONE
9. DOCUMENTI PERSONALI
10. **EVENTUALE IMPOSTA REGISTRO IMBARCAZIONE** (fino a 18 metri) al costo di **809 euro**.
11. **SPESE DI VERSAMENTO VARI CONTRIBUTI STATALI** (bollettini postali per trascrizioni e registrazioni) per circa **100 euro**.
12. **RICHIESTA O VOLTURA NOMINATIVO LICENZA ESERCIZIO VHF** con nominativo internazionale ED EVENTUALE RICHIESTA CODICE MMSI con circa **100/150 euro**.
13. **DOTAZIONI DI SICUREZZA OBBLIGATORIE** e previste in funzione della navigazione (distanza dalla costa). In genere per un 12 metri entro le 50 miglia o oltre si considerano i costi di **Zattera** (almeno 1000/1500 euro se da acquistare o minimo 500 se solo da revisionare), **fuochi e razzi** (altri 150 euro), **salvagenti, anulari, cassetta medicinali...** per altri 200 euro circa. Molti **online nautical store** offrono **Kit dotazioni** a prezzi scontati e convenienti.



Facsimile Nuova licenza



DCI, dichiarazione di costruzione



Certificato di sicurezza

Battere **BANDIERA ITALIANA** ha un costo che varia da 1600/1700 euro nell'ipotesi di semplice passaggio proprietà mantenendo la bandiera, (avendo dotazioni e certificato sicurezza ancora valide), fino ad arrivare i certi casi anche al doppio in caso di immatricolazione da provenienza estera per l'aggiunta di costi correlati alla richiesta di bandiera: alaggio, visita ente per certificato di idoneità, eventuale carena, varo e dotazioni sicurezza italiane.

Si riporta, come riferimento, un preventivo recente per passaggio proprietà imbarcazione di 12 metri battente bandiera italiana tramite il servizio di una nota agenzia autorizzata sted.

Euro **1.000** circa di spese fisse tra **imposta di registro** (fino a 18 mt, 809 euro), bolli e bollettini vari + euro **500/700** di diritti agenzia e competenze, di stesura atto/scrittura privata, autentiche firme, pagamenti f24 imposte (entro 20 giorni dall'atto), rilascio DCI, aggiornamento vhf, trascrizione/voltura entro i termini di legge (entro 60 giorni dall'atto).

In alternativa alle agenzie, risparmiando sui costi per la preparazione dell'atto e autentica firme si può procedere con una semplice dichiarazione unilaterale di vendita con **firma autenticata al comune** al costo di una **marca da bollo da 16 euro** (da richiedere copia autentica per la parte venditrice) e procedere da soli con l'Agenzia delle entrate per la **registrazione** e pagamento f24 della tassa registro applicata. Per la **trascrizione/voltura** è consigliabile una agenzia autorizzata S.Te.D. per non smarrirsi tra bollettini vari, accessi online e formulari vari.

RICORDIAMO CHE PER LEGGE IL PAGAMENTO DELLA TASSA DI REGISTRO VA EFFETTUATA ENTRO 20 GIORNI DALL'ATTO DI VENDITA E LA TRASCRIZIONE ENTRO 60 GIORNI DALLA STESSA.

Attenzione: la mancata trascrizione nei termini stabiliti, comporta la sanzione amministrativa da **Euro 307,00 a Euro 1.033,00** e il ritiro della licenza di navigazione.

Preventivo numero 109/2022 del 11/04/2022

Oggetto

Passaggio di proprietà con Atto autenticato in Comune + rilascio nuova lic. di navigazione

Descrizione	Quantità	Prezzo Unitario	Sconto	Importo
Ns. competenze per Registrazione Atto di vendita	1,00	100,00 €		100,00 €
Imposta di Registro Imbarcazioni Fino 18m	1,00	809,00 €		809,00 €
Ns. competenze per Trascrizione Proprietà	1,00	260,00 €		260,00 €
Ns. competenze per Rilascio nuova licenza navigazione : Modalità telematica	1,00	90,00 €		90,00 €
Rilascio DCI da Confindustria Nautica	1,00	20,49 €		20,49 €
Ns. competenze per Pratica VHF	1,00	110,00 €		110,00 €
Spese per bolli	6,00	16,00 €		96,00 €
Spese per versamenti per Trascrizione Proprietà e Aggiornamenti	1,00	64,12 €		64,12 €
Totale imponibile				580,49 €
Iva Totale				127,71 €
Anticipazioni Art. 15				969,12 €
Marca da Bollo				2,00 €
Totale Documento				1679,32 €

A proposito di licenza di navigazione il vecchio libretto con la copertina blu va in pensione, sostituita dalla **"CARTA DI CIRCOLAZIONE" delle imbarcazioni o navi da diporto**. Un **cartoncino A4** con un'ancora su sfondo azzurro, apparentemente simile a quello delle automobili, ma spariscono tanti dati utili dell'imbarcazione insieme alla sua storia trascritta negli anni da diversi proprietari (passaggi proprietà, rinnovi sicurezza, eventi straordinari, annotazioni varie).



LICENZA VHF



All'atto della prima iscrizione dell'unità nei registri italiani (per nuovo acquisto, immatricolazione di un natante o proveniente da bandiera estera) per la quale sia necessario emettere una nuova "licenza di navigazione", si richiede al MISE il rilascio della **licenza di esercizio VHF**. Bisogna richiedere il nuovo identificativo MMSI personale in base alla Provincia di iscrizione dell'unità, necessario per l'utilizzo delle funzionalità DSC e il tasto Distress, così come avere tramite esame il certificato GMDSS (costo del corso SRC inglese, valido anche in Italia, da 150 online a 250/300 euro in presenza) contrariamente a quanto avviene in molti paesi (Belgio, Olanda, Francia, Inghilterra) che impongono il possesso del GMDSS-SRC anche per utilizzare un semplice VHF.

I DOCUMENTI RIGUARDANTI L'APPARATO RADIO SONO SOSTANZIALMENTE TRE:

Licenza di Esercizio RTF del vhf è un documento di bordo obbligatorio per la navigazione oltre le 6 miglia. Scade ogni 10 anni e va aggiornato/sostituito ogni qualvolta cambia la proprietà. Va aggiornata anche in caso di variazione della denominazione dell'unità, variazione del porto di iscrizione, variazione del numero di matricola e aggiunta o sostituzione degli apparati.

Sulla licenza è riportato il **nominativo internazionale** (Call Sign), un numero che identifica la barca in tutto il mondo. In alcune nazioni questo viene utilizzato anche per programmare alcuni apparati come l'EPIRB in alternativa al MMSI.

Ai sensi dell'art. 38, del DPR 445/2000, dichiarando che l'apparato è utilizzato ai soli fini della sicurezza, non è più necessario sottoscrivere un oneroso canone di abbonamento con Telemar o Siremar, occorre avere però a bordo la **dichiarazione di assunzione diretta della responsabilità sull'utilizzo limitato** della radio di bordo, di cui copia va inviata al competente Ispettorato Regionale per le Comunicazioni.

Certificato Limitato Radiotelefonista, documento personale che completa il corredo di abilitazioni nautiche, non scade mai e si richiede sempre al MISE tramite autocertificazione. Abilita all'uso per trasmissioni d'emergenza (canale 16) ma anche senza conoscere affatto la materia e le procedure.

Certificato GMDSS SRC (GOC, ROC e LRC sono per uso professionale marittimo). Abilita tramite esame all'uso della funzionalità DSC, ormai presente in tutti i Vhf in commercio.

FINE

Sacha Giannini