

Christian Signorelli

NAVIGHIAMO IN **REGOLA** (?)

Un check rapido per orientarsi tra le norme del diporto

**100 e più domande
e risposte “certificate”**



UDICER/NAUTITEST

Organismo Notificato

A mio Padre



UDICER/NAUTITEST

EUROPEAN NOTIFIED BODY N. 0966

Questo documento nasce con un obiettivo preciso: fornire risposte chiare e operative alle domande più frequenti che emergono nell'uso quotidiano delle unità da diporto.

Si è volutamente scelto un linguaggio semplice, evitando tecnicismi non necessari, per rendere il contenuto accessibile a chi va in mare per diporto.

Molte delle domande raccolte in questa guida non provengono da manuali o interpretazioni teoriche, ma dall'esperienza diretta: sono quesiti emersi "in banchina", durante controlli, ispezioni, confronti con gli "armatori" e attività operative svolte quotidianamente dai nostri ispettori e dalla nostra Direzione tecnica.

Il lettore noterà subito che, in molti casi, le risposte ai quesiti legislativi contraddiranno ciò che si è portati a pensare, spesso proprio perché influenzati dalla *vox di banchina*, molto spesso fuorviante, se non addirittura pericolosa. Esse sono formulate sulla base della normativa vigente e dell'esperienza maturata da UDICER nell'ambito delle attività di certificazione, controllo e verifica tecnica delle unità da diporto e della costante applicazione della legge.

In alcuni casi, dove il quadro normativo non è pienamente coerente o presenta margini interpretativi, si è ritenuto opportuno evidenziare tali criticità, mantenendo un approccio trasparente.

La pubblicazione non sostituisce i testi normativi ufficiali, ma intende rappresentare uno strumento di supporto per orientarsi tra regole, obblighi e comportamenti corretti nella navigazione da diporto.

AMMINISTRATORE

Cap. Christian Signorelli



Documenti e regolarità della barca

1. Qual è la differenza tra natante, imbarcazione e nave da diporto?

R. Le unità da diporto si distinguono in base alla lunghezza dello scafo (LH):

- natanti: unità con lunghezza fino a 10 m
- imbarcazioni: unità con lunghezza superiore a 10 m e fino a 24 m
- navi da diporto: unità con lunghezza superiore a 24 m

Questa distinzione è fondamentale perché incide su:

- obbligo di iscrizione nei registri
- documentazione di bordo
- regime giuridico dell'unità

La lunghezza scafo LH è definita dalla norma EN ISO 8666

2. Tutte le unità da diporto devono essere iscritte nei registri?

R. No. Le imbarcazioni e le navi da diporto devono essere iscritte nei registri (ATCN). I natanti da diporto non sono soggetti a iscrizione. Tuttavia, possono essere iscritti volontariamente: in tal caso assumono il regime delle imbarcazioni.

3. Quali documenti deve avere a bordo un'unità?

R. Unità iscritte (imbarcazioni e navi):

- licenza di navigazione
- certificato di sicurezza
- dichiarazione di potenza del motore fuoribordo (se installato)
- licenza di esercizio della stazione radio (se presenti apparati radio)
- certificato di assicurazione per responsabilità civile (RC)

Natanti da diporto:

- dichiarazione di potenza del motore installato
- licenza di esercizio della stazione radio (se presenti apparati radio)
- certificato di assicurazione per responsabilità civile (RC)

4. È obbligatorio avere a bordo, per le barche marcate CE, il manuale del proprietario?

R. No, né per i natanti né per le imbarcazioni

5. Si può navigare con copie dei documenti di bordo?

R. Sì, ma solo in ambito nazionale. Se la navigazione avviene tra porti italiani, i documenti prescritti possono essere tenuti a bordo anche in copia autenticata. In caso di navigazione all'estero, i documenti devono essere presenti a bordo in originale.

6. Se utilizzo una barca non mia, cosa devo avere a bordo?

R. In Italia non è previsto un obbligo espresso di avere a bordo un documento che attesti il titolo di utilizzo dell'unità. Tuttavia, è opportuno poter dimostrare la disponibilità dell'unità (ad esempio con delega o contratto), soprattutto in caso di controllo. In caso di navigazione all'estero, è generalmente richiesto un documento che attesti il titolo di utilizzo.

7. È obbligatoria l'assicurazione RC?

R. Sì. L'assicurazione per la responsabilità civile è obbligatoria per le unità da diporto, natanti o imbarcazioni, dotate di motore entro bordo, entrofuoribordo o fuoribordo, indipendentemente dal tipo di sistema di propulsione, alimentazione, potenza, cilindrata. Non sono soggette all'obbligo le unità a remi e le unità a vela prive di motore.

8. Un motore fuoribordo non in uso deve essere assicurato?

R. Sì. I motori amovibili devono essere coperti da assicurazione per responsabilità civile indipendentemente:

- dal loro utilizzo
- dalla loro installazione sull'unità (anche se stivato in un gavone o installato su tender)

9. È obbligatorio esporre il tagliando dell'assicurazione?

R. No. Per le unità da diporto non è previsto l'obbligo di esposizione del tagliando assicurativo. È però necessario che l'unità sia coperta da assicurazione per responsabilità civile e che tale copertura possa essere esibita in caso di controllo.



Responsabilità (patente nautica)

10. Quando è obbligatoria la patente nautica?

R. - oltre 6 miglia dalla costa

- moto d'acqua (indipendentemente dalla distanza dalla costa)
- sci nautico (indipendentemente dalla distanza dalla costa)
- potenza oltre 30 kW (40,8 CV)
- oppure cilindrata superiore a:
 - 750 cc (2 tempi)
 - 1.000 cc (fuoribordo 4T)
 - 1.300 cc (entro bordo 4T)
 - 2.000 cc (diesel)

11. Se ottengo una patente all'estero posso usarla in Italia?

R. No, se sei residente in Italia. Le patenti nautiche rilasciate all'estero per la condotta di unità da

diporto — che nella regola rappresentano dei permessi temporanei — sono valide solo nell'ambito territoriale dello Stato che le ha rilasciate.

12. Con patente italiana posso condurre barche estere?

R. Sì, ma nel rispetto delle regole dello Stato di bandiera.

13. Se non sono residente in Italia posso usare patente estera?

R. Sì, entro i limiti del titolo posseduto.

14. Chi guida l'unità deve avere per forza la patente nautica?

R. Non necessariamente. La patente nautica è richiesta per chi assume il comando o la direzione nautica dell'unità nei casi previsti dalla legge. La normativa distingue infatti tra:

- comando, che comporta la responsabilità della navigazione
- esecuzione materiale delle manovre, che può essere affidata a terzi

Pertanto, una persona può governare materialmente l'unità anche senza patente, purché:

- a bordo sia presente un soggetto abilitato
- quest'ultimo mantenga il comando e la direzione della navigazione

Non è invece consentito che una persona priva di patente assuma autonomamente la conduzione dell'unità nei casi in cui la patente è obbligatoria.

La distinzione tra comando ed esecuzione materiale è pienamente strutturata per le imbarcazioni, mentre per i natanti, non esistendo formalmente la figura del comandante, tende a concentrarsi nella persona che conduce l'unità. Di conseguenza, nel caso dei natanti, chi governa l'unità è più facilmente considerato conducente in senso giuridico e quindi soggetto all'obbligo di patente, se previsto.

15. Quali tipi di patenti nautiche esistono?

R. - A: natanti e imbarcazioni

- B: navi da diporto
- C: direzione nautica (limitata)
- D: abilitazioni speciali (D1, D2)

16. Cos'è la patente nautica D?

R. È una patente speciale:

D1:

- fino a 12 m
- entro 6 miglia
- solo diurna
- limiti di potenza e cilindrata
- conseguibile dai 16 anni

D2:

- con limitazioni personalizzate

17. Da motore a vela: come si estende la patente?

R. - esame teorico

- prova pratica a vela

18. Patente a vela: serve estensione per il motore?

R. No. La vela include il motore.

19. Da 12 miglia a senza limiti: cosa serve?

R. - esame teorico integrativo

- nessuna prova pratica

20. Da motore entro 12 miglia a vela senza limiti: cosa fare?

R. - esame teorico integrativo

- prova teorica e pratica a vela

21. Da patente D1 a patente A: è possibile?

R. Sì:

- esame teorico integrativo
- prova pratica

22. In quali Paesi è riconosciuta la patente italiana?

R. La patente nautica italiana è generalmente riconosciuta nei Paesi dell'Unione Europea e fuori UE. Tuttavia, non esiste un sistema completamente armonizzato.

23. Posso prendere in locazione una barca all'estero con patente italiana?

R. Sì, ma può essere anche richiesto:

- esperienza
- secondo abilitato
- lo skipper del locatario
- patentino "RTF"

24. Serve la patente per condurre una barca estera in locazione all'estero?

R. Dipende dal tipo di unità e dalle regole del Paese.

25. Qual è la validità della patente nautica?

R. - 10 anni fino a 60 anni

- 5 anni tra 60 e 70

- 3 anni oltre 70
- ridotta in caso di patologie

26. Dove si rinnova la patente nautica?

R. presso l'Ufficio di rilascio (motorizzazione o Capitaneria), con o senza il tramite di una agenzia.



Marcatura CE e conformità

27. La marcatura CE è sempre obbligatoria?

R. No. La marcatura CE è obbligatoria per le unità da diporto immesse sul mercato o messe in servizio nell'Unione Europea a partire dal 16 giugno 1998. Non è richiesta per:

- unità costruite prima di tale data
- unità costruite per uso personale purché non immesse sul mercato nei cinque anni successivi alla costruzione
- alcune categorie particolari come ad esempio unità destinate alle regate-competizioni, canoe e kayak, tavole a vela, unità storiche, ecc.

28. Una barca senza marcatura CE è automaticamente irregolare?

R. (Vedi FAQ 27)

29. Quando è richiesta la marcatura CE per unità provenienti da Paesi extra-UE?

R. È sempre richiesta quando l'unità viene immessa sul mercato o messa in servizio nell'Unione Europea come unità da diporto. Non è richiesta solo se l'unità — di seconda mano — è stata costruita, immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati dell'area economica europea prima del 16 giugno 1998. Nei casi in cui è prevista ed è assente, deve essere effettuata una marcatura CE di post-costruzione da parte di UDICER.

30. Una barca può perdere la marcatura CE?

R. Sì. La conformità CE può decadere quando l'unità viene modificata in modo tale da non rispettare più i requisiti originari di sicurezza, costruzione o prestazione.

31. Quali modifiche possono far perdere la conformità CE?

R. Possono compromettere la conformità CE le modifiche che incidono su:

- struttura dello scafo
- motorizzazione (potenza o tipo di motore)
- distribuzione dei pesi
- impianti (carburante, elettrico, gas)
- stabilità e galleggiabilità

In generale, qualsiasi modifica che altera le caratteristiche dichiarate dal costruttore può rendere necessaria una nuova valutazione di conformità.

32. Il manuale del proprietario è obbligatorio a bordo?

R. No. Il manuale del proprietario è previsto dalla normativa CE, ma non è un documento di navigazione obbligatorio da tenere a bordo. È comunque consigliabile averlo a bordo per l'uso corretto e la sicurezza dell'unità.



Uso dell'unità e limiti di navigazione

33. La categoria di progettazione per un'unità marcata CE (A, B, C, D) cosa indica?

R. La categoria di progettazione indica le condizioni meteomarine per le quali l'unità è progettata, in termini di vento e stato del mare.

34. La categoria di progettazione per un'unità marcata CE (A, B, C, D) stabilisce dove posso navigare?

R. No. La categoria di progettazione indica le condizioni meteomarine per cui l'unità è progettata, non i limiti legali di navigazione.

35. Un'unità marcata CE, in categoria A o B può navigare senza limiti?

R. Se è un'imbarcazione, cioè unità iscritta, sì. Se è un natante, il limite è di 12 miglia dalla costa.

36. Un'unità marcata CE, in categoria C o D è limitata a 12 miglia dalla costa?

R. Sì, nel caso di natante.

37. Posso navigare oltre le 12 miglia con un natante non marcato CE?

R. No. I natanti possono navigare fino a un massimo di 12 miglia dalla costa.

38. Qual è il limite di distanza dalla costa per i natanti non marcati CE?

R. I natanti possono navigare fino a 6 miglia di distanza dalla costa. Possono navigare fino a 12 miglia solo se omologati per la navigazione senza alcun limite (muniti di copia del certificato di omologazione e originale della dichiarazione di conformità) oppure se riconosciuti idonei per tale navigazione da UDICER.

39. Quali sono i limiti di navigazione delle imbarcazioni — unità iscritte - non marcate CE?

R. entro 6 miglia — senza limiti distanza

40. Un'imbarcazione non marcata CE abilitata a navigare fino a 6 miglia può estendere la navigazione fino a 12 miglia?

R. No. Non è prevista l'estensione della navigazione da 6 miglia a 12 miglia (come per i natanti), ma solo l'estensione da 6 miglia a senza limiti, se l'imbarcazione dimostra i requisiti per tale navigazione.

41. A quale distanza dall'unità "madre" può navigare un tender?

R. Il tender (della categoria "natante"), in quanto battello di servizio dell'unità da diporto, può navigare entro un miglio dalla costa oppure dall'unità madre, ovunque essa si trovi, senza obbligo delle dotazioni di sicurezza e dei mezzi collettivi di salvataggio, fatti salvi i mezzi di salvataggio individuali. Oltre tale limite le dotazioni devono essere di tipo standard.

42. Esistono limiti di navigazione indipendenti dalle caratteristiche dell'unità?

R. Sì. Possono esistere limitazioni specifiche in funzione di:

- distanza dalla costa
- zone portuali
- aree regolamentate

43. Le aree marine protette hanno regole particolari?

R. Sì. Le aree marine protette sono soggette a regolamentazioni specifiche che possono limitare o vietare:

- navigazione
- ancoraggio
- accesso



Modifiche, interventi e trasformazioni

44. Posso modificare liberamente la mia unità da diporto?

R. No. Le modifiche sono consentite, ma di tipo "leggero" e devono essere sempre rispettati i requisiti di sicurezza e le caratteristiche per cui l'unità è stata progettata e costruita.

45. Quali modifiche sono considerate rilevanti?

R. Sono considerate rilevanti le modifiche che incidono su:

- struttura dello scafo
- motorizzazione
- distribuzione dei pesi
- impianti (carburante, elettrico, gas)
- stabilità e galleggiabilità

In generale sono considerate rilevanti le modifiche che alterano l'unità in modo tale da configurare un prodotto diverso da quello originario.

46. Cosa succede se effettuo modifiche rilevanti?

R. L'unità, natante o imbarcazione, non è più conforme ai requisiti originari. Nel caso di unità marcata CE, la marcatura originaria decade. L'unità deve essere sottoposta a una nuova marcatura CE di post-costruzione da parte di UDICER. Nel caso di unità non marcata CE, l'unità deve essere sottoposta a una visita tecnica speciale.

47. Posso installare un motore più potente di quello previsto?

R. No. L'installazione di un motore con potenza superiore a quella prevista dal fabbricante dell'unità marcata CE (rispetto al limite di potenza indicato nella dichiarazione di costruzione) comporta la decadenza della marcatura CE originaria. Non esiste un margine di tolleranza: anche un incremento minimo di potenza determina la perdita della conformità. Le medesime considerazioni si applicano anche alle unità non marcate CE: un aumento di potenza, anche minimo, comporta la **necessità** di sottoporre l'unità a visita tecnica speciale. Tuttavia, UDICER, pur nel rispetto del quadro normativo, tiene conto dell'evoluzione tecnologica dei propulsori e delle esigenze operative dei diportisti, prevedendo che, per incrementi di potenza contenuti entro 3 kW, sia applicata una tariffa di visita occasionale ordinaria, pur essendo eseguita integralmente la visita tecnica speciale.

48. Posso aggiungere accessori o modificare impianti?

R. Sì, purché non si tratti di modifiche rilevanti. L'aggiunta di accessori o la modifica degli impianti è consentita solo se non incide su:

- struttura dell'unità
- stabilità e galleggiabilità
- distribuzione dei pesi
- sicurezza e funzionamento degli impianti esistenti

Se l'intervento altera anche uno solo di questi elementi, è da considerarsi modifica rilevante, con le conseguenze previste.

49. Rifare un impianto è una modifica rilevante?

R. Dipende. Il rifacimento di un impianto non costituisce modifica rilevante se consiste nella sostituzione o nel ripristino dell'impianto con componenti equivalenti, mantenendo le caratteristiche originarie dell'unità. Costituisce invece modifica rilevante quando il rifacimento comporta variazioni delle caratteristiche, della configurazione o delle prestazioni dell'impianto, con possibile incidenza sulla sicurezza dell'unità. Ad esempio, la sostituzione di batterie tradizionali con batterie al litio costituisce modifica rilevante, in quanto comporta caratteristiche tecniche, modalità di gestione e requisiti di sicurezza diversi rispetto all'impianto originario. Nel caso di unità marcata CE, tale intervento comporta la decadenza della marcatura CE originaria e richiede una nuova marcatura CE di post-costruzione. Nel caso di unità non marcata CE, l'unità deve essere sottoposta a visita tecnica speciale.

50. La sostituzione di componenti è sempre consentita?

R. Sì, purché si tratti di sostituzione con parti di ricambio equivalenti. La sostituzione di componenti deteriorati o inefficienti con parti di ricambio equivalenti (spare parts) rientra nelle normali attività di manutenzione necessarie al mantenimento delle condizioni di sicurezza dell'unità e non costituisce modifica rilevante. Se invece la sostituzione comporta l'installazione di componenti diversi per caratteristiche, prestazioni o configurazione, l'intervento può costituire modifica rilevante, con le conseguenze previste. In caso di dubbio, è opportuno richiedere una valutazione tecnica a UDICER prima di procedere.

51. Posso aumentare il numero di persone trasportabili a bordo?

R. Non senza conseguenze. Nel caso di unità marcata CE (natante e imbarcazione) il numero massimo di persone è stabilito dal fabbricante e indicato nella documentazione dell'unità e nella targhetta del costruttore. Qualsiasi aumento costituisce modifica rilevante e comporta la decadenza della marcatura CE originaria, rendendo necessaria una nuova valutazione di conformità di post-costruzione.

Nel caso di imbarcazione non marcata CE, il numero massimo di persone trasportabili è indicato nella licenza di navigazione. Qualsiasi aumento rispetto a tale valore costituisce una modifica delle condizioni di esercizio dell'unità e richiede l'aggiornamento della licenza stessa. A tal fine, l'unità deve essere sottoposta a visita tecnica speciale, finalizzata a verificare che, nelle nuove condizioni, siano garantiti i requisiti di sicurezza, in particolare in termini di stabilità e capacità di carico.

Per i natanti non marcati CE, il numero delle persone trasportabili è stabilito dalla normativa in funzione della lunghezza dell'unità.

Per i natanti non omologati:

- fino a 3,50 m 3 persone
- oltre 3,50 m e fino a 4,50 m 4 persone
- oltre 4,50 m e fino a 6,00 m 5 persone
- oltre 6,00 m e fino a 7,50 m 6 persone
- oltre 7,50 m e fino a 8,50 m 7 persone
- oltre 8,50 m 9 persone

Per i natanti prodotti in serie, il numero delle persone trasportabili è quello indicato nella certificazione di omologazione, che deve essere tenuta a bordo insieme alla dichiarazione di conformità quando si superano i limiti sopra indicati.

Se sono trasportate attrezzature subacquee, il numero delle persone deve essere ridotto di una unità ogni 75 kg di materiale imbarcato.

L'aumento delle persone trasportabili rispetto a quelle su previste, comporta che l'unità sia sottoposta a visita tecnica speciale.

52. È possibile estendere i limiti di navigazione di un'imbarcazione non marcata CE?

R. Sì. Le imbarcazioni non marcate CE possono essere abilitate alla navigazione:

- entro 6 miglia dalla costa
- oppure senza limiti dalla costa

Non è prevista l'estensione intermedia a 12 miglia. L'eventuale passaggio da 6 miglia a senza limiti richiede che l'unità sia sottoposta a visita tecnica speciale per l'accertamento del possesso dei requisiti necessari per la navigazione senza limiti.

53. È possibile estendere i limiti di navigazione di un natante non marcato CE?

R. Sì, entro determinati limiti. I natanti non marcati CE possono navigare:

- entro 6 miglia dalla costa
- fino a 12 miglia dalla costa, se:
 - omologati per la navigazione senza limiti
 - oppure riconosciuti idonei da UDICER

In assenza di tali condizioni, il limite resta di 6 miglia dalla costa.

54. Se un'unità marcata CE dispone di più categorie di progettazione (A, B, C, D), ma sulla licenza di navigazione è riportata solo la categoria A con il relativo numero massimo di persone, quale dato vale?

R. Fa fede quanto riportato nella licenza di navigazione. Tuttavia, qualora l'unità sia effettivamente progettata e certificata per più categorie di progettazione, è possibile richiedere all'Ufficio di Conservatoria (UCON) l'aggiornamento della licenza di navigazione, con l'inserimento delle ulteriori categorie di progettazione documentate. A seguito dell'aggiornamento, potranno essere utilizzati i limiti operativi e il numero massimo di persone previsti per ciascuna categoria di progettazione.

55. Se per un'unità non marcata CE il certificato di omologazione riporta un numero di persone superiore a quello indicato nella licenza di navigazione, quale dato vale?

R. Fa fede quanto riportato nella licenza di navigazione. Tuttavia, qualora il certificato di omologazione dell'unità riporti un numero massimo di persone superiore, è possibile richiedere all'Ufficio di Conservatoria (UCON) l'aggiornamento della licenza di navigazione, sulla base della documentazione tecnica disponibile. Fino all'avvenuto aggiornamento, resta valido esclusivamente il numero di persone indicato nella licenza.

56. Se supero il numero massimo di persone a bordo imbarcando bambini, sono in regola?

R. Dipende dal tipo di unità.

Per le unità marcate CE, il limite di persone deriva dalla documentazione del fabbricante. Le norme tecniche (EN ISO 14946) consentono di superare il numero massimo di persone indicato, a condizione che:

- la massa totale delle persone non superi quella prevista dal progetto (calcolata assumendo 75 kg per persona)
- ogni bambino non superi la massa di 37,5 kg
- la possibilità di sostituire un adulto con bambini sia prevista dal fabbricante nella documentazione dell'unità

In tali condizioni, due bambini ($\leq 37,5$ kg ciascuno) possono essere considerati equivalenti a un adulto ai fini del carico complessivo. Tale indicazione adulti/bambini deve essere riportata nella Dichiarazione di conformità, nel manuale del proprietario e, meglio ancora, anche nella targhetta del costruttore.

Per le imbarcazioni (unità iscritte), invece, il numero massimo di persone è indicato nella licenza di navigazione ed è espresso senza distinzione tra adulti e bambini. In questo caso non è prevista alcuna equivalenza: il superamento del numero indicato nella licenza costituisce violazione, indipendentemente dal peso o dall'età delle persone a bordo.

56bis. Cosa succede se sostituisco i tubolari di un gommone?

R. La normativa non è formulata in modo pienamente coerente per tutte le tipologie di unità.

Per le imbarcazioni (unità iscritte) dipende da chi esegue la sostituzione.

Sostituzione effettuata dal fabbricante o da centro autorizzato

Per le imbarcazioni marcate CE e non marcate CE

- l'intervento è considerato manutenzione;
- non è richiesta alcuna verifica tecnica;
- non è richiesta convalida del certificato di sicurezza;

L'unità mantiene la conformità originaria.

Sostituzione NON effettuata dal fabbricante o da centro autorizzato

- per unità marcate CE si deve procedere alla Convalida "ordinaria" del certificato di sicurezza.
- per unità non marcate CE si deve procedere a visita occasionale speciale.

Nota per i Natanti

La normativa non coordina espressamente la fattispecie "natante", generando un quadro applicativo non del tutto coerente e incerto. Si è in attesa di chiarimenti ministeriali.

La sostituzione dei tubolari costituisce, di fatto, una modifica rilevante.

Di conseguenza, allo stato dei fatti:

- *per i natanti marcati CE dovrebbe essere richiesta una nuova valutazione della conformità (marcatatura CE post-costruzione);*
- *per i natanti non marcati CE dovrebbe essere richiesta una visita occasionale speciale;*



Motori e propulsione

57. La potenza del motore deve essere documentata?

R. Sì. La potenza del motore deve essere documentata:

- per i motori fuoribordo, mediante dichiarazione di potenza (o vecchio certificato d'uso o documentazione equivalente) che è anche documento di bordo
- per le unità iscritte, la potenza imbarcata, per i motori entro bordo o entrofuoribordo, e la potenza imbarcabile, per i fuoribordo, sono dati riportati nella licenza di navigazione

La potenza installata deve essere sempre coerente con quella prevista per l'unità.

58. Il motore deve essere marcato CE?

R. Sì, nei casi previsti dalla normativa. I motori di propulsione destinati alla nautica da diporto sono soggetti alla marcatura CE a partire dall'entrata in applicazione della Direttiva 2003/44/CE, che ha esteso ai motori il campo della Direttiva 94/25/CE. In particolare:

- dal 1° gennaio 2006 per i motori ad accensione comandata a quattro tempi e per i motori diesel
- dal 1° gennaio 2007 per i motori ad accensione comandata a due tempi

Pertanto:

- i motori immessi sul mercato o messi in servizio successivamente a tali date devono essere conformi ai requisiti applicabili e recare la marcatura CE
- devono essere accompagnati dalla Dichiarazione di Conformità UE

L'obbligo riguarda i motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su unità da diporto.

59. Se compro un motore proveniente da un Paese extra-UE, ad esempio un fuoribordo da 10 CV in Montenegro come motore ausiliario, posso installarlo a bordo?

R. Non automaticamente. Un motore proveniente da un Paese extra-UE, per poter essere installato e utilizzato su un'unità da diporto nell'Unione Europea, deve prima essere regolarmente importato e, se rientra nel campo di applicazione della direttiva, deve essere conforme e marcato CE. Deve essere accompagnato dalla Dichiarazione di Conformità alla Direttiva 2013/53/UE. Il fatto che sia un 10 CV o che venga usato come motore ausiliario non lo esclude, di per sé, dal campo della disciplina. La direttiva si applica ai motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su unità da diporto. Questo vale anche per i piccoli gommoni (tender) di lunghezza dello scafo superiore a 2,5 metri, che devono essere importati e marcati CE. Spesso questi prodotti vengono acquistati all'estero senza verificarne la conformità, ma anche in questi casi si applicano integralmente gli obblighi di importazione e marcatura previsti dalla normativa.

60. Che potenza deve avere un motore per essere considerato ausiliario?

R. Il motore è ausiliario se:

- è impiegato in caso di avaria del motore principale
- è di tipo amovibile e installato su supporto autonomo
- ha una potenza non superiore al 20% di quella del motore principale

Il motore deve essere munito di certificato d'uso o dichiarazione di potenza.



Sicurezza a bordo

61. Chi è responsabile della sicurezza a bordo?

R. Dipende dal tipo di unità.

- Sulle imbarcazioni la responsabilità è del comandante, figura formalmente prevista.
- Sui natanti non esiste la figura del comandante: è responsabile chi conduce l'unità.

In entrambi i casi, il soggetto responsabile deve garantire:

- la sicurezza della navigazione
- la presenza e l'efficienza delle dotazioni di sicurezza
- la tutela delle persone a bordo

62. È sufficiente avere le dotazioni minime?

R. Sì, per essere in regola. Ma il comandante deve sempre valutare se siano adeguate alle condizioni reali di navigazione (previsione meteo, distanza da porti sicuri, equipaggio).

63. Il giubbotto deve essere sempre indossato?

R. No. Deve essere disponibile per ogni persona a bordo. Deve essere indossato in navigazione notturna in solitario e in tutte le situazioni in cui la sicurezza lo richiede.

64. I bambini devono indossarlo?

R. Sì, quando le condizioni di navigazione lo richiedono. Devono comunque avere sempre un giubbotto adeguato alla loro corporatura.

65. Posso utilizzare dotazioni non omologate?

R. No. Le dotazioni devono essere conformi agli standard tecnici previsti (marcatura CE, SOLAS/MED o equivalenti).

66. Le dotazioni hanno una scadenza?

R. Sì. In particolare:

- razzi e fuochi hanno una scadenza

- le zattere devono essere revisionate periodicamente
- gli estintori devono essere mantenuti efficienti

Una dotazione scaduta è considerata non idonea.

67. Posso evitare dotazioni vicino alla costa?

R. No. Le dotazioni dipendono dalla distanza effettiva di navigazione. Anche vicino alla costa devono essere presenti quelle previste per quel tipo di navigazione.

68. Il numero e tipo di dotazioni da cosa dipende?

R. Dipende da:

- distanza dalla costa
- tipo di unità
- numero di persone a bordo

I mezzi individuali e collettivi di salvataggio devono essere capaci per le persone trasportate e non per quante persone la barca può trasportare.

69. Ci sono casi in cui il giubbotto deve essere sempre indossato?

R. Sì. Indipendentemente dalla distanza dalla costa, i conduttori e le persone trasportate su:

- tavole a vela e derive
- kitesurf
- moto d'acqua
- unità similari

devono indossare permanentemente un dispositivo individuale di galleggiamento (minimo 50N, marcato CE secondo norme ISO).

70. La tabella di deviazione della bussola deve essere sempre aggiornata?

R. No. Deve essere aggiornata solo in caso di:

- modifica degli apparati
- modifiche strutturali che producono variazioni magnetiche

71. I segnali di soccorso possono essere sostituiti da altri apparecchi?

R. Sì. Ma solo il "fuoco a mano" che può essere sostituito con dispositivi a LED, purché conformi alla normativa SOLAS/MED e agli standard IMO.

72. La bussola magnetica è sempre obbligatoria?

R. No. Può essere sostituita da una bussola elettronica.

73. Le carte nautiche cartacee sono sempre obbligatorie?

R. No. Possono essere sostituite da cartografia elettronica conforme alla normativa vigente.

74. L'EPIRB è sempre obbligatorio?

- R. No, nei casi previsti dalla normativa. Può essere sostituito da un telefono satellitare:
- dotato di sistema di invio di messaggio di soccorso all'IMRCC
 - conforme alle norme applicabili (EN 60945, D.Lgs. 128/2016, DPR 239/2017)

75. La campana è sempre obbligatoria?

- R. No. Può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile.

76. Posso avere meno dotazioni oltre le 12 miglia?

- R. Sì, in casi specifici. Le unità che navigano oltre 12 miglia, ma entro area SAR nazionale, se dotate di sistemi elettronici di geolocalizzazione, possono avere le dotazioni previste per la navigazione entro 12 miglia.

Nota: Area SAR italiana e suddivisione operativa dei centri MRSC. L'area SAR non coincide con una distanza dalla costa, ma rappresenta la zona di responsabilità per il soccorso marittimo (VEDI TAB)

77. I gommoni devono avere la zattera?

- R. Non sempre. Le unità pneumatiche marcate CE (categoria A, B o C), conformi ISO 6185, sono esentate dall'obbligo di zattera entro 12 miglia, se dotate di kit di sopravvivenza.

Kit di sopravvivenza:

- Razzi a paracadute
- Fuochi a mano (o dispositivi equivalenti conformi)
- Boetta luminosa
- Specchio di segnalazione
- Fischietto o dispositivo acustico
- Acqua potabile (razioni di emergenza)
- Razioni alimentari di emergenza
- Kit di primo soccorso
- Coperta termica
- Coltello di sicurezza
- Mezzo di risalita a bordo

78. Il mezzo collettivo può essere sostituito dal tender?

- R. Sì, a condizioni precise. Il battello di servizio può sostituire il mezzo collettivo se:
- marcato CE
 - conforme ISO 6185
 - pronto all'uso e varabile a mano
 - dotato di sistema di risalita
 - dotato di kit di sopravvivenza
 - capace per tutte le persone a bordo

79. I giubbotti devono essere identificati?

R. Sì. Devono riportare il numero di iscrizione dell'unità. In pratica, l'identificazione può essere fatta:

- con pennarello indelebile direttamente sul giubbotto
- con etichetta cucita o applicata
- con targhetta plastificata fissata al giubbotto

L'importante è che:

- il numero sia leggibile
- sia duraturo nel tempo
- non si cancelli con acqua o uso

80. Le zattere devono essere identificate come i giubbotti?

R. No. Le zattere di salvataggio non devono essere contrassegnate con il numero di iscrizione dell'unità come i giubbotti.

81. Come si contrassegna un giubbotto autogonfiabile?

R. Con attenzione, senza comprometterne il funzionamento. Il giubbotto autogonfiabile non va marcato direttamente sulla camera d'aria né su parti funzionali:

- sulla fodera esterna (copertura in tessuto) con pennarello indelebile
- con etichetta cucita sulla parte esterna
- con targhetta fissata (es. con laccetto o velcro)

82. I tender hanno sempre obblighi di dotazioni?

R. No. I battelli di servizio, se utilizzati entro 1 miglio dalla costa o dall'unità madre:

- non hanno obbligo di dotazioni collettive
- devono avere i mezzi di salvataggio individuali

83. La bussola elettronica elimina l'obbligo della tabella delle deviazioni?

R. No. Per le imbarcazioni, la normativa prevede la presenza a bordo della bussola accompagnata dalla tabella delle deviazioni, senza distinguere tra bussola magnetica o elettronica. La possibilità di sostituire la bussola magnetica con una bussola elettronica non comporta l'eliminazione di tale obbligo, ma solo la sostituzione dello strumento. Inoltre, le bussole elettroniche sono comunque influenzate dal campo magnetico di bordo (masse ferrose, impianti elettrici, cablaggi), e pertanto presentano anch'esse deviazioni che devono essere considerate. Pertanto:

- la tabella delle deviazioni deve essere comunque presente
- deve riportare i valori delle deviazioni residue determinati sull'unità nella configurazione reale di esercizio

Ad oggi, il Ministero non si è espresso in modo specifico sull'applicazione o meno di tale obbligo alle bussole elettroniche.

84. Come si smaltiscono i razzi di segnalazione scaduti?

R. Devono essere consegnati a centri autorizzati o a rivenditori specializzati. Non possono essere smaltiti nei rifiuti ordinari.

85. Gli estintori devono avere il tagliando di revisione?

R. Dipende dal tipo di estintore.

- Gli estintori dotati di manometro non devono avere il tagliando: è sufficiente che il manometro indichi la corretta pressione (verde) e che l'estintore sia in buono stato.
- Gli estintori senza manometro devono invece essere dotati di tagliando di revisione, che ne attesti l'efficienza.



Controlli in mare

86. Chi può effettuare controlli in mare?

R. I controlli possono essere effettuati dalle autorità competenti, tra cui:

- Guardia Costiera
- Guardia di Finanza
- Polizia di Stato
- Carabinieri
- altri organi di polizia marittima nei limiti delle rispettive competenze

87. Cosa viene controllato?

R. Possono essere verificati:

- documenti dell'unità
- abilitazione del conduttore (patente nautica)
- dotazioni di sicurezza
- numero di persone a bordo
- rispetto dei limiti di navigazione
- stato generale dell'unità

88. Possono controllarmi più volte?

R. Sì. Non esiste un limite al numero di controlli effettuabili durante la navigazione.

89. Esiste un sistema per evitare controlli ripetuti?

R. Sì, nei casi previsti. È possibile ottenere il cosiddetto bollino blu, che attesta l'avvenuto controllo dell'unità.

90. Cosa devo fare durante un controllo?

R. Devi:

- fermare l'unità in sicurezza
- collaborare con il personale
- esibire i documenti richiesti
- consentire la verifica delle dotazioni

91. Posso rifiutare un controllo?

R. No. Il controllo è un'attività di polizia e deve essere consentito.

92. Cosa succede se manca qualcosa?

R. Dipende dalla violazione. Possono essere applicate:

- sanzioni amministrative
- limitazioni alla navigazione
- eventuali provvedimenti accessori nei casi più gravi

93. I controlli riguardano solo documenti?

R. No. Possono riguardare anche:

- dotazioni di sicurezza
- condizioni dell'unità
- comportamento durante la navigazione

94. I controlli sono sempre uguali?

R. No. Possono variare in base a:

- tipo di unità
- area di navigazione
- condizioni operative
- finalità del controllo

95. Possono salire a bordo durante un controllo?

R. Sì. Le autorità che effettuano il controllo possono salire a bordo per verificare:

- documenti
- dotazioni di sicurezza
- condizioni dell'unità

L'accesso a bordo deve avvenire nell'ambito delle attività di controllo e nei limiti delle competenze dell'autorità operante.

96. Possono controllare anche i passeggeri?

R. Sì. Durante il controllo possono essere verificati anche i passeggeri, in particolare per:

- l'identificazione personale
- il rispetto delle norme di sicurezza

- la corrispondenza con il numero di persone consentito a bordo

97. Posso essere controllato anche se sono in regola?

R. Sì. I controlli possono essere effettuati in qualsiasi momento, indipendentemente dalla situazione dell'unità.

98. Cos'è il bollino blu, chi lo rilascia e a cosa serve?

R. Il bollino blu è un'attestazione rilasciata a seguito di un controllo dell'unità da diporto, finalizzato a verificare la regolarità della documentazione e delle dotazioni di sicurezza. È previsto nell'ambito delle direttive ministeriali sui controlli della navigazione da diporto, in attuazione dell'articolo 26-bis del D.Lgs. 171/2005, con lo scopo di razionalizzare le verifiche ed evitare duplicazioni di accertamenti durante la stagione balneare.

I controlli possono essere effettuati da tutte le autorità di polizia operanti in mare, tra cui: Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri.

Il bollino blu è rilasciato dall'autorità che ha effettuato il controllo, a seguito di esito positivo della verifica. Il sistema è coordinato, quindi il bollino è riconosciuto dalle diverse autorità operanti in mare.

Il rilascio avviene a seguito di un controllo durante il quale vengono verificati:

- il possesso e la regolarità dei documenti di bordo
- la presenza e la conformità delle dotazioni di sicurezza e dei mezzi di salvataggio
- l'idoneità dell'unità alla navigazione

Il controllo può essere effettuato: in mare, in porto, in banchina o presso l'ormeggio.

Al termine della verifica:

- viene consegnato un contrassegno adesivo (bollino blu), numerato e riferito alla stagione in corso, da applicare in posizione visibile sull'unità
- viene rilasciato un verbale, che riporta l'esito del controllo e deve essere conservato a bordo

Il bollino attesta che l'unità è stata sottoposta a controllo e risultava regolare al momento della verifica. Costituisce un elemento informativo per le autorità, che possono tenerne conto nei controlli successivi.

Il bollino blu:

- ha validità limitata alla stagione balneare
- è riferito alla situazione accertata al momento del controllo
- non ha valore autorizzativo né certificativo
- non esclude ulteriori controlli

Le autorità possono comunque effettuare nuove verifiche, ma possono astenersi dal ripetere controlli sugli stessi aspetti già accertati, sulla base del verbale rilasciato.

99. In mare aperto (acque internazionali) chi può fare controlli?

R. In mare aperto, la regola generale è che l'unità è soggetta alla giurisdizione dello Stato di bandiera. Quindi, per un'unità italiana, i controlli ordinari spettano alle autorità italiane. Le navi da guerra o le unità di Stato straniere possono intervenire solo nei casi previsti dal diritto internazionale, esercitando il cosiddetto diritto di visita, ad esempio per verificare la nazionalità dell'unità o in presenza di sospetti specifici, come pirateria, traffici illeciti, trasmissioni radio non autorizzate, assenza di bandiera o falsa bandiera. In assenza di tali condizioni, uno Stato estero non può svolgere controlli ordinari su un'unità italiana in acque internazionali.



Navigazione internazionale

100. Cosa fare prima di entrare in acque territoriali di un altro Stato UE?

R. Prima di entrare nelle acque territoriali di un altro Stato dell'Unione Europea è necessario verificare che l'unità e l'equipaggio siano in regola sotto il profilo documentale e amministrativo.

Devono essere disponibili a bordo:

- documento di identità valido per l'espatrio
- documenti dell'unità (licenza di navigazione o dichiarazione di costruzione)
- assicurazione
- patente nautica, se richiesta

L'unità deve essere in regola con le dotazioni di sicurezza previste dalla normativa applicabile.

L'unità deve:

- battere correttamente la propria bandiera
- essere regolarmente identificata secondo la normativa applicabile

Esporre bandiera di cortesia, prevista dalla prassi internazionale.

In funzione del Paese di destinazione e del tipo di navigazione, può essere necessario:

- effettuare comunicazioni di arrivo
- presentarsi alle autorità locali, in particolare in caso di ingresso in porto o permanenza prolungata

101. Cosa fare prima di entrare in acque territoriali di uno Stato extra-UE?

R. Prima di entrare nelle acque territoriali di uno Stato extra-UE è necessario verificare non solo la regolarità dell'unità, ma anche gli adempimenti doganali e di frontiera previsti dal Paese di destinazione.

Devono essere disponibili a bordo:

- documento di identità valido per l'espatrio (passaporto, se richiesto)

- documenti dell'unità (licenza di navigazione o dichiarazione di costruzione)
- assicurazione
- patente nautica, se richiesta

L'unità deve essere in regola con le dotazioni previste dalla normativa applicabile. L'unità deve:

- battere correttamente la propria bandiera
- essere regolarmente identificata

A differenza dei Paesi UE, è generalmente obbligatorio:

- effettuare l'ingresso attraverso un porto autorizzato
- espletare le formalità di immigrazione, dogana e sanità marittima
- presentarsi alle autorità locali all'arrivo

In molti casi è richiesto:

- esporre la bandiera di cortesia del Paese visitato
- issare la bandiera gialla (Q) fino al completamento delle formalità di ingresso

Gli adempimenti possono variare sensibilmente da Stato a Stato e devono essere verificati prima della partenza. L'ingresso in acque territoriali extra-UE comporta obblighi formali di frontiera: non è sufficiente essere in regola, ma è necessario rispettare le procedure di ingresso previste dal Paese visitato.

102. Utilizzo di barca extra-UE da parte di cittadino italiano (residente UE) in territorio italiano e/o unionale

R. Il regime di ammissione temporanea, che consente la permanenza dell'unità in territorio UE per un massimo di 18 mesi (poi è necessaria l'uscita dal territorio UE o l'importazione) è possibile solo se:

- proprietario extra-UE
- utilizzatore extra-UE
- barca extra-UE

Se un cittadino è residente in Italia o nella UE, con barca extra-UE, il regime di ammissione temporanea non è possibile. In questo caso è obbligatoria l'importazione della barca, con pagamento dell'IVA; in mancanza, si può incorrere in violazioni doganali e, in particolare, nel reato di evasione IVA all'importazione.

Se però si dimostra che l'IVA è già stata pagata in UE allora:

- la barca è in libera pratica (merce unionale)
- nessun obbligo di importazione

L'avvenuto pagamento dell'IVA deve essere dimostrato documentalmente. Tipicamente con:

- fattura di acquisto con IVA UE
- bolletta doganale di importazione
- documento di sdoganamento
- prova di "VAT paid status"



Eventi straordinari

103. Quando è obbligatoria la denuncia di evento straordinario?

R. La denuncia è obbligatoria quando si verifica un evento che incide sulla sicurezza dell'unità, delle persone a bordo o sull'ambiente.

A titolo esemplificativo:

- incendio a bordo
- avaria grave (motore, timone, impianti essenziali)
- incaglio o urto contro fondali o ostacoli
- collisione con altre unità
- via d'acqua o rischio di affondamento
- perdita di controllo dell'unità
- infortunio a bordo
- malore grave
- caduta in mare (uomo a mare)
- decesso a bordo
- sversamento di carburante o oli
- inquinamento accidentale
- perdita di sostanze pericolose
- situazioni che richiedono assistenza o soccorso
- intervento di autorità o mezzi di soccorso
- qualsiasi fatto anomalo che abbia messo a rischio la sicurezza della navigazione

Non è necessario che vi siano danni gravi o conseguenze rilevanti: è sufficiente che l'evento sia idoneo a incidere sulla sicurezza o sull'incolumità.

In caso di evento straordinario, il comandante deve:

- presentare denuncia all'autorità marittima oppure all'autorità consolare (se all'estero)
- farlo entro 3 giorni dall'arrivo in porto
- entro 24 ore se l'evento ha riguardato: l'incolumità delle persone o l'integrità dell'ambiente
- redigere la denuncia in forma di dichiarazione scritta e firmata, contenente la descrizione dell'evento (luogo e data dell'evento, descrizione dei fatti, eventuali danni a persone, unità o ambiente)

In seguito alla denuncia l'autorità può effettuare: accertamenti, investigazioni sommarie sulle cause dell'evento.

104. La denuncia è obbligatoria anche se non ci sono danni?

R. Sì, se l'evento ha inciso o poteva incidere sulla sicurezza della navigazione, delle persone a bordo o sull'ambiente. La normativa non richiede necessariamente la presenza di danni: è sufficiente che si sia verificato un fatto anomalo o potenzialmente pericoloso. Anche in assenza di danni evidenti, la denuncia è dovuta, ad esempio, in caso di: collisione senza conseguenze

apparenti, incaglio con disimpegno autonomo, avaria improvvisa poi risolta, caduta in mare senza esiti, qualsiasi evento che abbia comportato un rischio per la sicurezza. Non è invece richiesta per eventi del tutto ordinari o privi di rilevanza per la sicurezza.

105. La denuncia all'autorità sostituisce quella all'assicurazione?

R. No. La denuncia all'autorità marittima e quella all'assicurazione sono due obblighi distinti:

- la prima è un obbligo di legge
- la seconda è un obbligo contrattuale

La denuncia all'autorità può costituire un elemento utile per documentare l'evento, ma non sostituisce la comunicazione del sinistro all'assicurazione. La mancata denuncia all'assicurazione può compromettere il diritto all'indennizzo, mentre la mancata denuncia all'autorità può avere conseguenze sul piano amministrativo e sulla gestione del sinistro.



Identificazioni, targhe e targhette dell'unità

106. Quali elementi identificativi deve avere un'unità marcata CE?

R. Un'unità marcata CE deve riportare:

- codice identificativo dello scafo (WIN)
- targhetta del costruttore
- eventuale numero di iscrizione, se immatricolata

107. Dove deve essere posizionato il codice WIN?

R. Deve essere apposto:

- in modo permanente sullo scafo
- nella zona di poppa (generalmente lato destro)
- in posizione visibile o comunque accessibile per il controllo

108. Cos'è la targhetta del costruttore e dove si trova?

R. È una targhetta fissata a bordo che riporta:

- nome del costruttore
- marcatura CE
- categoria di progettazione
- numero massimo di persone
- potenza massima installabile

Deve essere: visibile, permanente, leggibile. È installata normalmente nel pozzetto o in prossimità della postazione di governo.

109. Le imbarcazioni devono avere una targa identificativa esterna?

R. Sì. Le imbarcazioni iscritte devono riportare:

- numero e sigla di iscrizione

oppure, per le nuove targhe

- codice alfanumerico generato automaticamente dal Centro elaborazione dati (CED)

La marcatura deve essere:

- ben visibile
- applicata su entrambe le fiancate o secondo le modalità previste
- di dimensioni adeguate alla leggibilità

110. Come deve essere composta la targa identificativa esterna?

R. Le imbarcazioni iscritte devono apporre il numero di targa indicato nella licenza di navigazione, sui lati dello scafo:

- a dritta verso prora
- a sinistra verso poppa

La targa deve essere composta da lettere e numeri in carattere maiuscolo, chiaramente leggibile e realizzata in modo stabile e durevole. I caratteri devono avere:

- altezza minima di 15 cm
- larghezza e proporzioni adeguate alla leggibilità



Uso commerciale saltuario

111. Posso usare la barca per noleggio occasionale?

R. Sì. È consentito quando:

- il proprietario è persona fisica o società non avente come oggetto il noleggio/locazione
- l'unità è iscritta nei registri nazionali
- l'attività è svolta in forma non abituale (occasionale)
- non è effettuato da natanti

In questo caso non si configura l'uso commerciale dell'unità.

Per essere legittimo, il noleggio occasionale richiede la comunicazione telematica dell'attività all'Agenzia delle Entrate, alla Capitaneria di porto e all'INPS/INAIL se vi è impiego personale; il contratto deve essere tenuto a bordo (originale o copia conforme).

Il vantaggio del noleggio occasionale è che il comando può essere assunto da:

- proprietario
- utilizzatore (leasing)
- oppure altro soggetto

con il solo requisito della patente nautica posseduta da almeno 3 anni, in deroga ai titoli professionali del diporto.

Nota relativa al limite dei 42 giorni: Non rappresenta un limite all'attività, riguarda solo l'applicabilità di un regime fiscale agevolato (imposta sostitutiva del 20%). Tuttavia, se l'attività diventa abituale, organizzata o strutturata, l'uso non commerciale non è difendibile.

I TIPI DI VISITA

Tipo di visita / verifica	Unità interessate	Quando si applica	Come viene effettuata
Visita iniziale	Imbarcazioni	Prima iscrizione nei registri	Verifica completa ai fini del rilascio del certificato di sicurezza
Visita periodica (rinnovo)	Imbarcazioni	Alla scadenza del certificato di sicurezza	Controllo generale dello stato dell'unità
Visita occasionale "ordinaria"	Imbarcazioni	In caso di sinistri, avarie o eventi che incidono sulla sicurezza	Verifica mirata delle parti interessate
Visita occasionale speciale	Imbarcazioni	In caso di modifiche rilevanti o interventi tecnici non standard	Verifica tecnica approfondita
Convalida del certificato di sicurezza	Imbarcazioni	In caso di modifiche che non comportano perdita dei requisiti essenziali	Aggiornamento del certificato esistente
Visita occasionale speciale	Natanti	In caso di modifiche rilevanti o interventi che incidono sulla sicurezza	Verifica tecnica dell'idoneità alla navigazione
Visita per estensione della navigazione (fino a 12 miglia)	Natanti non marcati CE	Richiesta di estensione dei limiti di navigazione	Verifica tecnica dell'idoneità alla navigazione

TABELLA DELLE DOTAZIONI

	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Acque interne
zattera di salvataggio ^(a) (per tutte le persone a bordo)	x	x						
zattera di salvataggio costiera ^(b) (per tutte le persone a bordo)			x					
giubbotti di salvataggio ^(c) almeno categoria 150 (per tutte le persone a bordo)	x	x	x					
giubbotti di salvataggio ^(c) almeno categoria 100 (per tutte le persone a bordo)				x	x	x		x
luce ad attivazione automatica ^(d) (montata sui giubbotti di salvataggio)	x	x	x					
salvagente anulare ^(e) con cima	x	x	x	x	x			x
boetta luminosa ^(f) per salvagente	x	x	x	x				
boetta fumogena ^(g)	x (2)	x (2)	x (2)	x (2)	x (1)			
fuochi a mano a luce rossa ^(h)	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)	x (2)			
razzi a paracadute a luce rossa ⁽ⁱ⁾	x (3)	x (2)	x (2)	x (2)				
bussola e tabelle di deviazione ^(j) per le imbarcazioni	x	x	x					
orologio	x	x	x					
barometro	x	x						
binocolo	x	x						
scandaglio elettronico o manuale fino a 20 m	x	x						
tabella dei segnali visivi diurni e notturni (Colreg)	x	x	x					
carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione	x	x						
strumenti da carteggio	x	x						
cassetta di pronto soccorso ^(m)	x	x						
fanali regolamentari (Colreg)	x	x	x	x	x			
pallone nero di fonda (per le unità > 7 metri)	x	x	x	x	x	x		
fischio e campana (per le unità > 12 metri)	x	x	x	x	x			
strumento di radioposizionamento (GPS)	x	x						
apparato VHF ⁽ⁿ⁾	x	x	x					

E.P.I.R.B. ^(m) funzionante sulle frequenze 406 MHz e 121,5 MHz	x							
riflettore radar ⁽¹⁾	x	x						
pompa o altro attrezzo di esaurimento della sentina	x	x	x	x	x	x		

Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità a vela	Senza limite	Entro 50 miglia	Entro 12 miglia	Entro 6 miglia	Entro 3 miglia	Entro 1 miglio	Entro 300 metri	Acque interne
imbragatura di sicurezza da ponte ⁽¹⁾ con nastro di sicurezza (safety line ombelicale) ⁽¹⁾	x (2)	x (2)	x (1)					

ESTINTORI

Unità con marcatura CE

Gli estintori sono **già individuati dal manuale del proprietario**.

Per unità pneumatiche (anche a carena rigida) marcate CE, categoria A, B e C, conformi UNI EN ISO 6185 (parti 3 e 4):

- se navigano entro 12 miglia senza zattera è richiesto un estintore aggiuntivo

Unità NON marcate CE

Natanti

Potenza installata (kW) Capacità estinguente minima

$P \leq 18,4$ 13 B

$18,4 < P \leq 147$ 21 B

$P > 147$ 34 B

Numero: **1 estintore**

Imbarcazioni

Potenza (kW) In plancia / posto guida Vicino al motore Altri locali

$P \leq 18,4$ 1 x 13 B — —

$18,4 < P \leq 74$ 1 x 13 B 1 x 13 B —

$74 < P \leq 147$ 1 x 13 B 1 x 21 B —

$147 < P \leq 294$ 1 x 13 B 1 x 21 B + 1 x 13 B —

$294 < P \leq 368$ 1 x 13 B 1 x 34 B + 1 x 21 B —

$P > 368$ 1 x 13 B 2 x 34 B —

Locale motore con impianto fisso

Potenza (kW) Estintore richiesto

≤ 294 1 x 13 B

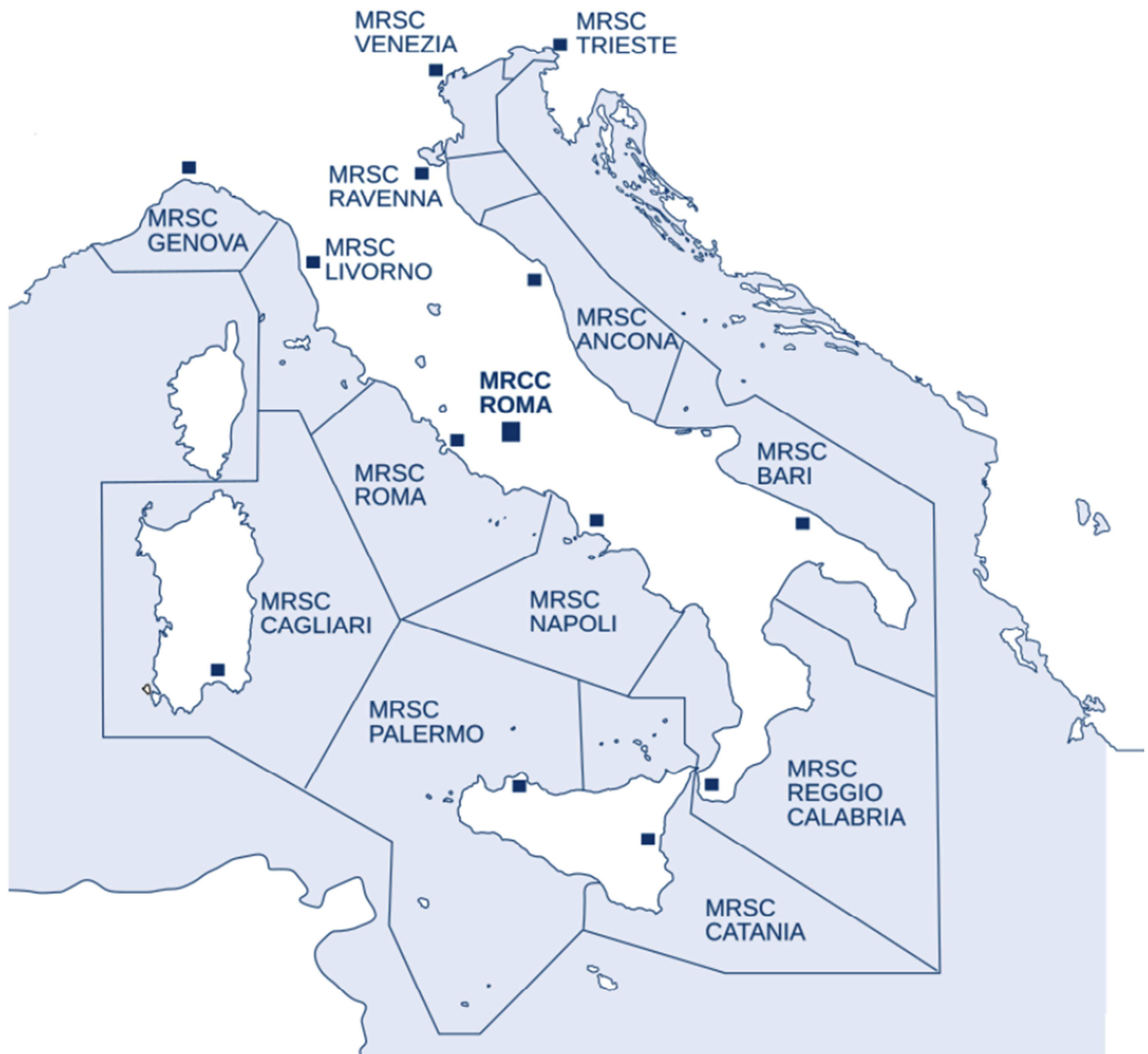
> 294 1 x 21 B

Note

- Il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente (maggiore numero = maggiore capacità)
- La classe B identifica fuochi di liquidi infiammabili
- Sono ammessi estintori classe A o C, purché omologati anche per classe B
- Per unità marcate CE, riferimento sempre al manuale del proprietario

AREA SEARCH AND RESCUE

Area SAR italiana e suddivisione operativa dei centri MRSC. L'area SAR non coincide con una distanza dalla costa, ma rappresenta la zona di responsabilità per il soccorso marittimo.



INDICE ANALITICO

ARGOMENTO	FAQ
Assicurazione RC – obbligo	7
Assicurazione RC – motore fuoribordo non in uso	8
Assicurazione RC – tagliando	9
Aree marine protette – limitazioni	43
Bollino blu – definizione e funzione	98
Bollino blu – controlli ripetuti	89
Certificato di sicurezza – validità e rinnovo	3
Certificato di sicurezza – convalida	56bis
Codice WIN – posizione	107
Controlli in mare – autorità competenti	86
Controlli in mare – cosa viene controllato	87
Controlli in mare – rifiuto del controllo	91
Controlli in mare – accesso a bordo	95
Controlli in mare – controlli su passeggeri	96
Dotazioni di sicurezza – obblighi	62
Dotazioni di sicurezza – scadenze	66
Dotazioni di sicurezza – numero e tipo	68
Dotazioni di sicurezza – giubbotti	63–64
Dotazioni di sicurezza – zattere	77–80
Dotazioni di sicurezza – segnali di soccorso	71
Imbarcazioni – definizione	1
Imbarcazioni – iscrizione	2
Imbarcazioni – limiti di navigazione	39–40
Importazione / uso UE ed extra-UE – ingresso UE	100
Importazione / uso UE ed extra-UE – ingresso extra-UE	101
Importazione / uso UE ed extra-UE – barca extra-UE in Italia	102
Marcatura CE – obbligo	27
Marcatura CE – perdita conformità	30–31
Marcatura CE – post-costruzione	46
Marcatura CE – unità extra-UE	29
Motori – potenza	57
Motori – marcatura CE	58
Motori – motori extra-UE	59
Motori – motore ausiliario	60
Natanti – definizione	1
Natanti – iscrizione	2
Natanti – limiti di navigazione	37–38
Natanti – persone trasportabili	51
Natanti – modifiche rilevanti	46
Natanti – tubolari (sostituzione)	56bis
Numero persone a bordo – unità CE	51
Numero persone a bordo – natanti non CE	51
Numero persone a bordo – bambini	56
Patente nautica – obbligo	10
Patente nautica – validità	25
Patente nautica – rinnovo	26
Patente nautica – estensione	17–21

Patente nautica – uso all'estero	11–13, 22–24
Sicurezza a bordo – responsabilità	61
Sicurezza a bordo – dotazioni	62–85
Sicurezza a bordo – obblighi specifici	69
Targhe e identificazione – targhetta costruttore	108
Targhe e identificazione – targa esterna	109–110
Tubolari (gommoni) – sostituzione	56bis
Visite tecniche – tipologie	tabella
Visite tecniche – imbarcazioni	tabella
Visite tecniche – natanti	tabella
Tabella delle dotazioni	tabella
Estintori	tabella
Area SAR	tabella



La guida pratica per navigare sempre in regola.

Una raccolta di 100 e più domande ricorrenti con risposte chiare, aggiornate e basate sulle norme del diporto.

Uno strumento indispensabile per armatori, comandanti e appassionati che vogliono orientarsi tra regolamenti, obblighi e responsabilità.



Documenti e regolarità dell'unità



Marcatura CE e conformità



Uso dell'unità e limiti di navigazione



Modifiche, interventi e trasformazioni



Motori e propulsione



Sicurezza a bordo



Controlli in mare



Eventi straordinari



Identificazione dell'unità



Navigazione all'estero



Responsabilità



Uso commerciale



Dodici temi “caldi” affrontati con **leggi alla mano**

UDICER/NAUTITEST

Organismo Notificato

NB 0966



Via G. A. Longhin, 3
35129 Padova - Italia



+39 049 7808 532



info@udicer.eu



www.udicer.eu