

Allegato 1

3003 Berna, 27 gennaio 2000

Rapporto esplicativo concernente la revisione dell'ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere (ONI, RS 747.201.1) e la revisione dell'ordinanza sull'esame del tipo dei natanti (RS 747.201.5)

1. Introduzione

Il testo di base della legislazione sulla navigazione interna svizzera è rappresentato dalla legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna (RS 747.201), che contiene i principi generali. La legge viene precisata dall'ordinanza dell'8 novembre 1978 sulla navigazione interna, contenente le disposizioni relative al controllo della navigazione e quelle di carattere tecnico. Una prima revisione è stata compiuta nel 1991 e una seconda è seguita nel 1998.

La terza revisione che si propone ora persegue i seguenti obiettivi:

- il recepimento della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (direttiva Ue);
- l'integrazione delle disposizioni inerenti ai battelli per il trasporto di merci e
- l'eliminazione di ostacoli esecutivi, un aggiornamento e altre modifiche.

1. Spiegazioni concernenti la tematica della direttiva Ue

1.1. Cenni generali

Già con il programma di riforma volta ad un'apertura del mercato deciso dal Consiglio federale dopo il no del 6 dicembre 1992 all'adesione al SEE e con l'entrata in vigore della legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio (LOTG, RS 946.51), la Svizzera si è impegnata a modificare le sue disposizioni tecniche in modo che non fungano più da ostacoli al commercio. Anche il settore delle imbarcazioni sportive e da diporto ne è interessato, giacché l'ONI contempla disposizioni tecniche che vanno modificate per renderle compatibili con le disposizioni della direttiva Ue.

La direttiva Ue è entrata in vigore negli Stati membri il 16 giugno 1998, dopo il periodo di transizione di 4 anni. Da allora giungono sul mercato svizzero sempre più spesso imbarcazioni sportive dotate di certificato conforme alla direttiva. Con il recepimento della direttiva Ue nell'ONI si intende semplificare la procedura di omologazione (immatricolazione) di queste imbarcazioni.

La direttiva Ue adotta per così dire un "nuovo approccio", prescrivendo con formulazioni generali degli obiettivi di tutela. Questi obiettivi sono poi precisati nei particolari in norme CEN armonizzate. Dalla direttiva Ue derivano complessivamente

circa 50 norme, di cui 15 erano state emanate alla fine del 1999. La redazione delle altre norme è prevista per il 2001-2002. Nel periodo di transizione, i costruttori di imbarcazioni sportive possono seguire le raccomandazioni (direttive) del "Recreational craft sectoral group" (RSG). La RSG è un'associazione di diversi organismi notificati (notified bodies), anch'essi rappresentati negli organi normativi. Le loro direttive, pur non essendo giuridicamente vincolanti, offrono tuttavia una base tecnica generalmente riconosciuta per la costruzione e la certificazione delle imbarcazioni sportive nel periodo ad interim fino alla definizione delle norme mancanti.

In linea di massima si rileva che con la ripresa della direttiva Ue nell'ONI, l'attuale "controllo dell'accesso al mercato" al momento dell'immatricolazione di imbarcazioni sportive è sostituito da un sistema di "vigilanza sul mercato". Mentre in futuro l'immatricolazione si baserà per lo più su certificati del costruttore o di organismi notificati (notified bodies), con lo svolgimento di un numero molto limitato di ispezioni, esiste la possibilità di svolgere controlli successivi per verificare la conformità di un'imbarcazione alle disposizioni della direttiva Ue e dell'ONI. I controlli successivi possono essere effettuati a partire dall'immissione in commercio di un'imbarcazione sportiva. L'introduzione della direttiva Ue non influisce sulle ispezioni periodiche ai sensi dell'art. 101 ONI, che restano immutate.

Il testo della direttiva e ulteriori informazioni al riguardo in inglese possono essere esaminati su Internet al seguente indirizzo, cercando il termine "Recreational craft":

<http://europa.eu.int/comm/dg03/directs/dg3d/d5/marind.htm>

Il testo della direttiva è consultabile su Internet anche nelle lingue ufficiali svizzere, al seguente indirizzo:

http://europa.eu.int/eur-lex/de/lif/dat/1994/de_394L0025.html

2. Protezione dell'ambiente

Poiché in tema di protezione ambientale nella direttiva Ue sono contenute condizioni meno severe (ove non sono del tutto assenti) rispetto all'ONI, le attuali disposizioni ONI restano immutate. In particolare vanno citate a questo riguardo le disposizioni concernenti i serbatoi di carburante a bordo delle imbarcazioni sportive e le emissioni di rumore e di gas di scarico. Questi settori dovranno anche in futuro, insieme a pochi altri nuovi controlli, essere verificati dall'autorità cantonale competente o dal servizio per l'esame del tipo prima dell'immatricolazione di un'imbarcazione sportiva.

3. Sistematica del recepimento della direttiva Ue nell'ONI

Il riferimento alla direttiva Ue nell'art. 2 ONI è di carattere statico, rimanda cioè alla direttiva nel suo stato attuale. Si esclude così la ripresa automatica nell'ONI di eventuali modifiche, per la quale è invece necessario di volta in volta un decreto del Consiglio federale.

Il campo d'applicazione della direttiva Ue sulle imbarcazioni da diporto corrisponde largamente al concetto di "imbarcazione da diporto" attualmente utilizzato nell'ONI. Vi sono alcune differenze minori, per esempio nel caso dei pedalò, inclusi nell'ONI nella categoria "imbarcazioni da diporto", ma non in quella della direttiva Ue. Per riflettere

queste differenze è stato introdotto nell'ONI il concetto di "imbarcazione sportiva" con la stessa definizione di "imbarcazione da diporto" della direttiva Ue. L'espressione "imbarcazione da diporto" rimane in uso nell'ONI e si riferisce a tutti i natanti già classificati come tali e non compresi nel campo d'applicazione della direttiva Ue. In questo modo può essere mantenuta immutata la legislazione svizzera in materia di imbarcazioni da diporto, imponendo però l'aggiunta dell'espressione "imbarcazione sportiva" in numerosi articoli ONI che disciplinavano in particolare le imbarcazioni da diporto e che si estenderanno ora anche alle imbarcazioni sportive.

Gran parte del testo della revisione consiste in nuovi allegati ripresi nell'ONI dalla direttiva Ue quasi integralmente. Le modifiche, per lo più di carattere redazionale, ricorrono laddove la terminologia comunitaria differisce da quella in uso in Svizzera.

4. Informazioni riguardo alla sistematica della direttiva Ue

La direttiva suddivide le imbarcazioni sportive in quattro categorie di progettazione A – D (cfr. allegato I della direttiva Ue), a seconda del tipo di acque di navigazione e della forza del vento e dell'altezza delle onde. Benché la maggior parte delle acque svizzere rientri nelle categorie C o D, è ugualmente possibile che siano messe in commercio in Svizzera anche imbarcazioni sportive delle categorie A e B. In linea di principio un'imbarcazione sportiva può essere impiegata su ogni tipo di acque, a prescindere dalla categoria di progettazione. Quest'ultima non è determinante per l'impiego dell'imbarcazione. È responsabilità del conducente garantire un esercizio sicuro e la considerazione delle condizioni meteorologiche.

La categoria di progettazione e la lunghezza dell'imbarcazione sono determinanti per la valutazione della conformità. Attraverso questa procedura la persona che mette un'imbarcazione in commercio ne dimostra la rispondenza ai requisiti essenziali della direttiva. Questi ultimi sono riportati nel nuovo allegato 20 ONI. (N.B.: nella direttiva Ue ricorre il termine "modulo", nell'ONI invece il termine "procedura"). A seconda della categoria di progettazione e delle dimensioni dell'imbarcazione sportiva si applicano procedure diverse con controlli più o meno approfonditi. Per le imbarcazioni sportive della categoria di progettazione D è richiesto solo il controllo della fabbricazione interno eseguito dal costruttore, mentre per esempio per le imbarcazioni sportive delle categorie di progettazione A e B è obbligatoria la partecipazione di un organismo notificato. Le stesse procedure si applicano per analogia anche alle imbarcazioni parzialmente completate e ai componenti (cfr. allegato II della direttiva Ue).

L'esito dei controlli, vale a dire la relativa dichiarazione di conformità, è riportato nel cosiddetto manuale del proprietario, fornito insieme ad ogni imbarcazione sportiva.

5. Spiegazioni concernenti gli articoli oggetto di modifiche o aggiunte

Art. 2 (Definizioni) Vengono aggiunti alcuni nuovi termini. In particolare si introducono i termini "direttiva Ue" e "imbarcazione sportiva", provvedendo al legame e alla congruenza con la direttiva Ue. Nuovo è anche il termine "immissione in commercio", che qui - a differenza di altri punti nella legge sulla navigazione interna - significa "commercializzare". L'adeguamento è però indispensabile, visto che la LOTC impiega lo stesso termine.

Le modifiche delle altre definizioni sono fondamentalmente di carattere redazionale.

Gli **artt. 19, 24, 33, 48, 55 90, 95 e 106** contengono modifiche volte ad aggiungere il nuovo termine "imbarcazione sportiva" all'attuale "imbarcazione da diporto". In tutti i casi in cui l'ONI contempla disposizioni particolari per le imbarcazioni da diporto, vengono ora menzionate anche le imbarcazioni sportive, per le quali devono applicarsi in sostanza le stesse eccezioni.

All'**art. 100** (Ispezione di collaudo) viene aggiunto il settore delle imbarcazioni sportive. Dall'ispezione di collaudo sono esonerate le imbarcazioni sportive che hanno subito un controllo secondo un programma speciale (allegato 32). Per i battelli a vela si richiede il calcolo della superficie velica giusta l'allegato 12. Finora il calcolo era richiesto solo indirettamente in relazione al permesso di condurre (art. 78).

L'ispezione di collaudo è attestata da persona o impresa autorizzata mediante un verbale di collaudo ufficiale rilasciato dall'Associazione dei servizi cantonali della navigazione (cfr. allegato 33), che deve essere presentato al momento dell'immatricolazione. Esso sostituisce l'attuale certificato (giallo) della Commissione per l'esame federale del tipo dei natanti usato per le imbarcazioni che hanno sostenuto l'esame del tipo (art. 100 cpv. 3) e deve essere conservato dall'autorità che rilascia la prima licenza di navigazione per 25 anni dal rilascio di quest'ultima.

L'ispezione di collaudo si comporrà in futuro di due parti. La prima, che riguarda la misurazione della superficie velica, la misurazione del rumore e i controlli tecnici non contemplati dalla direttiva Ue, è svolta durante un'ispezione individuale dall'autorità cantonale competente o dal servizio per l'esame federale del tipo. La seconda parte, oltre al controllo della documentazione inerente all'imbarcazione sportiva, ha fondamentalmente lo scopo di verificare i dispositivi di sicurezza. Questa parte potrà in futuro essere delegata (cfr. art. 100a).

L'**art. 100a** (Delega dell'ispezione di collaudo) consente di delegare la redazione del verbale del collaudo ufficiale a singole persone o imprese. Esso sancisce che solo i titolari di una licenza di navigazione collettiva (art. 96a) possono, su richiesta, essere autorizzati al collaudo dall'autorità cantonale competente. Inoltre, dette persone o imprese devono poterne garantire l'esecuzione ineccepibile per le imbarcazioni sportive. Vengono così definiti i requisiti minimi di qualità per le persone o le imprese delegate.

L'Associazione dei servizi cantonali della navigazione elaborerà una direttiva per definire nei particolari i requisiti che la persona o impresa delegata deve soddisfare. Le nuove regole ricalcheranno da vicino le disposizioni dell'Associazione dei servizi cantonali della circolazione stradale vigenti per il collaudo di veicoli stradali che hanno superato l'esame del tipo.

I servizi cantonali della navigazione tengono un elenco delle persone o imprese autorizzate al collaudo e comunicano periodicamente le modifiche all'Associazione dei servizi cantonali della navigazione, dove figura un elenco delle persone e imprese autorizzate.

Gli equipaggiamenti elettrici e gli impianti a gas liquido a bordo di imbarcazioni sportive sono ugualmente soggetti ai requisiti essenziali della direttiva Ue. Per questo non sono previsti in Svizzera controlli nel quadro dell'immatricolazione.

Art. 107 (Principio) Per la sistematica dell'ONI, gli articoli 107 - 134 della sezione 41 si applicano a tutti i tipi di natanti. Essi varrebbero quindi anche per le imbarcazioni

sportive, in alcuni casi contravvenendo alle disposizioni della direttiva Ue. Per questo nell'art. 107 è riportato l'elenco degli articoli della sezione 41 che non si applicano alle imbarcazioni sportive.

Gli **artt. 148g – k** della nuova sezione 46 contengono le nuove disposizioni per imbarcazioni sportive. In apertura si stabilisce che le imbarcazioni sportive nuove, le imbarcazioni parzialmente completate e i componenti possono essere messi in commercio solo se rispondono ai requisiti essenziali di cui all'allegato I della direttiva Ue. Vengono considerate imbarcazioni sportive anche le imbarcazioni parzialmente completate. Questa disposizione si applica a tutte le imbarcazioni sportive a prescindere dalla loro provenienza. Con i requisiti essenziali si prescrive nel settore tecnico almeno lo stesso standard fissato finora nell'ONI per le imbarcazioni da diporto; in alcuni casi le nuove disposizioni si spingono ancora oltre.

La messa in servizio dell'imbarcazione sportiva - o l'immatricolazione – dipende da un ulteriore controllo (si veda al riguardo il commento all'art. 100).

Le norme CEN relative alla direttiva saranno in futuro dichiarate applicabili in Svizzera dall'UFT, in collaborazione con il Segretariato di Stato dell'economia. Lo stesso vale per le loro modifiche o aggiornamenti.

Nell'applicazione delle norme vale la cosiddetta presunzione che un'imbarcazione sportiva risponda ai requisiti essenziali dell'ordinanza. Il costruttore è libero di costruire imbarcazioni sportive secondo criteri diversi da quelli fissati nelle norme. In questo caso deve dimostrare che anche questo tipo di costruzione soddisfa i requisiti essenziali della direttiva. Per la prova della conformità vale il termine di 10 anni : durante questo periodo di tempo colui che mette un'imbarcazione in commercio deve essere in grado di comprovare che l'imbarcazione soddisfa i requisiti. La documentazione può essere presentata in una delle lingue ufficiali svizzere o in inglese. Va sottolineata a questo riguardo la possibilità di richiedere una traduzione di alcuni o tutti i certificati in una lingua ufficiale svizzera.

Le altre procedure, spiegazioni e requisiti dei centri addetti ai controlli e alla valutazione di conformità sono contenuti negli artt. 148h, 148i e 148j e nei relativi allegati e non richiedono ulteriori spiegazioni.

L'art. 148k descrive la possibilità di "controlli successivi" (cfr. anche i commenti al punto 2.1). In questo modo L'autorità competente può svolgere la dovuta "vigilanza sul mercato". I "controlli successivi", a differenza delle ispezioni periodiche di cui all'art. 101 o dei controlli svolti dall'Ufficio, vanno considerati come uno strumento che può essere utilizzato nel caso in cui un'imbarcazione è già stata messa in commercio ma non ancora immatricolata.

6. Disposizioni transitorie

Nell'**art. 166** vengono abrogate alcune disposizioni transitorie (cpv. 3, 6 e 7), a suo tempo necessarie per l'entrata in vigore dell'ONI e ormai superate. Inoltre, nei capoversi 11, 12 e 13 viene definita la regolamentazione per le imbarcazioni sportive, applicando però il principio della garanzia dello status quo per le imbarcazioni da diporto e sportive già in servizio. Vi è poi una regolamentazione per le imbarcazioni in fase di realizzazione presso un costruttore stabilito in Svizzera. Tali imbarcazioni vanno segnalate all'Associazione svizzera dei costruttori navali (Schweizerischen Bootbauerverband - SBV), ove vengono registrate. Per il successivo collaudo

(immatricolazione) di una tale imbarcazione in Svizzera, deve essere presentato un attestato della SBV che certifica l'avvenuta registrazione dell'imbarcazione nei tempi dovuti. In questo caso l'imbarcazione è esonerata dalle disposizioni degli artt. 148g - k.

2. Spiegazioni concernenti i battelli per il trasporto di merci

1. Introduzione

Le disposizioni per la costruzione e la dotazione dei battelli per il trasporto di merci sono oggi riportate agli artt. 143 – 147a. Per settori importanti della costruzione navale esse sono scritte in termini molto generali e, rispetto alle disposizioni internazionali, mostrano in parte delle lacune. Ciò rende difficoltosa un'applicazione univoca. La stazza / portata dei battelli merci continuano ad aumentare, ponendo costruttori, esercenti ed autorità d'ammissione di fronte a sempre nuove difficoltà. L'UFT ha ricevuto negli ultimi anni un numero sempre crescente di richieste di informazioni circa l'interpretazione di queste disposizioni. Con l'introduzione degli artt. 143a e 146a e di nuovi capoversi agli artt. 146 e 147 si intende migliorare la situazione. Le disposizioni fanno stretto riferimento alle norme in vigore per i battelli merci sul Reno e alle disposizioni per la costruzione e la dotazione dei battelli adibiti al trasporto di passeggeri in Svizzera.

2. Spiegazioni concernenti gli articoli modificati o completati

Un importante criterio per la sicurezza è la sufficiente stabilità dei natanti al rovesciamento. Questo campo era finora citato nelle disposizioni, ma non definito da criteri chiari. Con l'**art. 143a** si tiene conto di questa circostanza. Vengono forniti valori precisi per lo sbandamento ammissibile e contemporaneamente si definiscono le forze esterne.

Le disposizioni attuali concernenti la posizione della paratia di collisione nei battelli merci (**art. 146**) hanno provocato in alcuni tipi di battelli notevoli problemi costruttivi con relativi, onerosi costi. La nuova disciplina rende le norme esistenti più flessibili, senza per questo compromettere la sicurezza.

Il peso dell'ancora e il diametro della catena dell'ancora non erano finora oggetto di prescrizione. Nel nuovo **art. 146a** questi valori vengono definiti con precisione mediante un rimando alle prescrizioni di società di classificazione riconosciute. La stessa disposizione si applica già ai battelli per passeggeri.

Nell'**art. 147** vengono completate le disposizioni sugli impianti di esaurimento a bordo dei battelli merci. È nuovo l'obbligo di avere a bordo almeno due pompe di sentina indipendenti. Inoltre, viene prescritta la potenza e il diametro della condotta.

3. Disposizioni transitorie (**art. 166, cpv. 15**)

In linea di principio gli artt. 146, 146a e 147 si applicano solo ai natanti di nuova costruzione o ai natanti importati per la prima volta in Svizzera successivamente alla data di entrata in vigore. Esse si applicano ugualmente se vengono eseguite modifiche su battelli merci esistenti, che interessano anche i settori menzionati.

Per quanto concerne la stabilità, è consigliabile una verifica della flotta navale esistente. Indagini dell'UFT su un battello merci moderno capovoltosi nel 1999 hanno dimostrato che questo aspetto, importante per la sicurezza, ha ricevuto troppo poca

attenzione negli ultimi anni. Si tratta di un settore verificabile con esattezza solo mediante calcolo e che non può essere stimato in base all'esperienza pratica. Qualora non sia ancora stata compiuta una verifica della stabilità di un natante, è necessario provvedervi. Se necessario, il caricamento di un battello merci deve essere limitato fino a quanto necessario per raggiungere una comprovata sufficiente stabilità, in applicazione delle nuove prescrizioni dell'art. 143. Per la presentazione della prova di sufficiente stabilità vige un termine di tre anni dall'entrata in vigore della revisione.

3. **Spiegazioni concernenti l'eliminazione di problemi applicativi, l'aggiornamento e altre modifiche**

1. Introduzione

Negli ultimi anni sono emersi alcuni problemi nell'attuazione delle disposizioni ONI. Inoltre, prescrizioni e raccomandazioni internazionali, come per esempio il CEVNI – il Codice europeo delle vie di navigazione interna della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite – sul quale si basano anche le disposizioni svizzere in materia di segnalazione, sono state sviluppate e aggiornate. Con la revisione dei seguenti articoli si intende tenere conto di questa situazione.

2. Spiegazioni concernenti gli articoli modificati o completati

Artt. 16, 92, 105 e 153: motivo della modifica di questi articoli è la formulazione non chiara del testo attualmente in vigore dell'art. 92 ONI. Questo stabiliva che i natanti che devono essere muniti dei contrassegni possono "essere messi in servizio" soltanto con una licenza di navigazione. In alcuni Cantoni ciò ha portato a difficoltà nell'interpretazione dell'espressione "essere messi in servizio" in relazione a battelli ancorati a boe in acqua e sprovvisti di copertura assicurativa per la responsabilità civile. Si argomentava, infatti, che il termine "mettere in servizio" andava inteso come "essere/mettere in circolazione". Non era però questa l'intenzione originaria.

Con la nuova formulazione si stabilisce in maniera inequivocabile che anche per lo stazionamento di battelli in acque pubbliche è richiesto un contrassegno (purché non si applichino le deroghe di cui all'art. 16 cpv. 2). La nuova formulazione dell'art. 92 rende indispensabile anche la modifica degli altri articoli sopra citati.

Nell'**art. 18a** (Genere di fanali) viene introdotta la possibilità di dotare le imbarcazioni da diporto e le imbarcazioni sportive di un fanale a due colori invece dei fanali laterali separati (Codice CEVNI).

Nell'**art. 32** (Segnalazione durante le immersioni) si introduce un nuovo segnale per le immersioni notturne, ripreso dal Codice CEVNI.

L'**Art. 54** (Pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari) prevede un nuovo divieto di principio per il cosiddetto "kite surfing", il surf al traino di un aquilone. Nel passato recente si sono verificati, come notificato da vari servizi cantonali della navigazione, alcuni incidenti con surfisti al traino di aquiloni. Per questo motivo diverse autorità d'esecuzione cantonali chiedono il divieto di questa attività. Per lasciare tuttavia a questo nuovo tipo di sport di rapida diffusione una possibilità di sviluppo nelle acque svizzere, l'**art. 163** concede deroghe al divieto di principio.

Nell'**art. 82, cpv. 4** si modificano le scadenze per la visita dal medico di fiducia per i titolari di permessi delle categorie B e C, per uguagliarle all'ordinanza

sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli.

Nell'**art. 83, cpv. 4** viene citata l'ordinanza del 14 marzo 1994 concernente la costruzione e l'esercizio dei battelli e delle installazioni delle imprese pubbliche di navigazione (OCB, RS 747.201.7) con il titolo corretto.

Nell'**art. 86** (Esame per il permesso di condurre: generalità) le condizioni generali per l'estensione della validità territoriale per titolari di permessi di condurre cantonali e federali vengono disciplinate separatamente. In particolare si rimanda alle disposizioni in materia per i conducenti di battelli di imprese concessionarie di navigazione.

L'**art. 94** (Licenza di navigazione: condizioni e restrizioni) e l'**art. 96** (Condizioni per il rilascio) disciplinano l'annotazione del divieto di cambiare il detentore nella licenza di navigazione e le procedure da seguire nel caso di una richiesta in tal senso. Queste disposizioni si avvicinano molto alle procedure di cui si è proposta l'introduzione nel traffico stradale. Fondamentalmente è necessario intervenire per quanto riguarda i natanti in leasing, per i quali deve essere impedito il cambio del detentore senza il consenso della società di leasing.

L'**art. 97, cpv. 2^{bis}** (Rilascio delle licenze di navigazione) è nuovo ed ha lo scopo di permettere a coloro che sono domiciliati in Svizzera e sono proprietari o detentori di natanti che stazionano all'estero di immatricolare il proprio natante nel Cantone di domicilio. Si tratta di una disposizione potestativa. Questi casi sono frequenti nelle regioni della Svizzera vicine alle frontiere. Attualmente i natanti il cui luogo di stazionamento è all'estero non possono essere immatricolati in Svizzera. Spesso però in Svizzera emergono problemi notevoli quanto alla prova del luogo di stazionamento, che in molti Cantoni è indispensabile per l'immatricolazione di un'imbarcazione. Con le nuove disposizioni la scelta del luogo di riferimento sarà facilitata. Una disposizione analoga era stata emanata sotto forma di circolare dall'UFT d'intesa con l'Associazione dei servizi cantonali della navigazione e i Cantoni BS, BL e AG per i battelli stazionati in Alsazia, i cui proprietari o detentori erano domiciliati in Svizzera.

Nell'**art. 121, cpv. 4** (Installazioni delle macchine: generalità) viene citata con il titolo corretto l'ordinanza del 13 dicembre 1993 sulle prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere (RS 747.201.3).

Con l'introduzione del divieto di usare benzina al piombo in seguito alla revisione del 25.08.1999 dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (RS 814.318.142.1), decade l'**art. 123 cpv. 3^{bis}** (Installazioni per il carburante) che prescriveva l'installazione di un riduttore nell'apertura per il rifornimento di benzina in modo da evitare l'erroneo riempimento del motore con benzina al piombo.

Artt. 134 e 141: (Mezzi di salvataggio) il contenuto dell'art. 141 è trasferito all'art. 134. Lo spostamento è necessario poiché l'art. 141 si trova nella sezione dedicata alle imbarcazioni da diporto. Con l'introduzione della direttiva Ue e della conseguente adozione del termine "imbarcazione sportiva", le disposizioni attualmente riferite alle imbarcazioni da diporto dovranno in futuro estendersi anche alle imbarcazioni sportive. Per questo motivo è necessario lo spostamento nella parte comune dedicata alle disposizioni sulla costruzione e le dotazioni.

L'art. 148 (Battelli che servono al trasporto professionale di persone) è modificato per tenere conto del numero crescente di piccoli "battelli per il trasporto di passeggeri" gestiti privatamente. Con la sostituzione dell'ordinanza concernente la navigazione sottoposta a concessione o a permesso mediante l'ordinanza sulla concessione per il trasporto di viaggiatori all'inizio del 1999, oggi un numero sempre maggiore di imprese si riversa nel settore del trasporto su acqua. I battelli in genere non danno particolari garanzie di sicurezza in quanto si tratta in effetti di imbarcazioni da diporto che vengono "convertite" in battelli per il trasporto di persone. Con la nuova versione del secondo capoverso vengono fissati requisiti minimi di sicurezza anche per questi battelli. Così, oltre ad assicurare un livello minimo di sicurezza, si esclude un fattore penalizzante per battelli più grandi. Questi ultimi infatti devono già oggi mantenere un livello di sicurezza elevato, mentre le piccole imbarcazioni (da diporto) non dovevano finora prendere alcuna precauzione supplementare in materia di sicurezza per poter effettuare servizi di trasporto di persone a titolo professionale.

Art. 156: (Attestato d'assicurazione) L'attestato d'assicurazione già previsto dall'ONI non risponde più alle esigenze attuali, data l'espansione dei sistemi informatici. Nel futuro prossimo saranno necessarie modifiche alla forma dell'attestato d'assicurazione. Primi segni in questo senso sono giunti all'UFT da alcuni Cantoni e assicuratori. Con la delega al DATEC delle competenze per definire la forma dell'attestato si dovrà poter reagire più rapidamente alle modifiche. Inoltre, questa disposizione equivale a quella relativa alla forma delle licenze di navigazione e dei permessi di condurre.

Art. 156a: (Notifica dell'assicuratore) Questo articolo regola la procedura e le conseguenze dell'interruzione o della cessazione dell'assicurazione di responsabilità civile obbligatoria di un battello. Per contenuto è molto simile alle disposizioni vigenti per la circolazione stradale.

Allegati: una spiegazione concernente gli allegati è superflua. Gli allegati provenienti dalla direttiva Ue sono stati ripresi quasi interamente alla lettera (cfr. commenti al punto 2.3).

4. Ordinanza sull'esame del tipo dei natanti (RS 747.201.5)

Con il recepimento della direttiva Ue 94/25/CE sulle imbarcazioni da diporto e la contemporanea revisione dell'ordinanza sulla navigazione interna (RS 747.201), si riducono notevolmente per volume i compiti della Commissione per l'esame federale del tipo dei natanti. Con la prevista modifica dell'ordinanza si intende tenere conto di questo dato di fatto.

1. Spiegazioni concernenti le modifiche

In particolare si intende in futuro evitare di prescrivere obbligatoriamente la presenza dell'intera Commissione per delle decisioni. Al posto dell'attuale "Commissione per l'esame federale del tipo dei natanti", viene invece determinata l'organizzazione del "servizio per l'esame del tipo" mediante un regolamento interno emanato dall'Associazione dei servizi cantonali della navigazione e soggetto all'approvazione dell'Ufficio federale dei trasporti. Queste modifiche comporteranno una riduzione dell'onere per l'esame del tipo e favoriranno gli utenti grazie ad una riduzione delle tasse.

Allegato 2

3003 Berna, 27 gennaio 2000

Ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere (Ordinanza sulla navigazione interna, ONI)

Modifica del 2000

Il Consiglio federale,

visto l'articolo 56 della legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna
e in applicazione della legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al
commercio (LOTIC),

ordina:

I

L'ordinanza dell'8 novembre 1978 sulla navigazione nelle acque svizzere (ordinanza
sulla navigazione interna) è modificata come segue:

Art. 2 Definizioni

Nella presente ordinanza:

c. il termine "convoglio rimorchiato" indica una composizione formata da
imbarcazioni sprovviste di propulsione, rimorchiata da almeno un natante a motore.
La composizione formata unicamente di imbarcazioni da diporto, unicamente di
imbarcazioni sportive o di entrambi i tipi di imbarcazioni, non è considerata un
convoglio rimorchiato.

I. il termine "imbarcazione da diporto" indica un natante utilizzato per lo sport e
lo svago e non è un'imbarcazione sportiva ai sensi della lett. I^{bis};

I.^{bis} il termine "imbarcazione sportiva" indica un natante rientrante nel campo
d'applicazione della direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del
16 giugno 1994, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed
amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto (direttiva
UE);

I.^{ter} il termine "componente" indica uno dei componenti di imbarcazioni sportive
riportati all'allegato II della direttiva UE;

v. il termine "immissione in commercio" indica la cessione o il trasferimento, a titolo gratuito o oneroso, di un'imbarcazione sportiva nuova o usata a scopo di vendita o di uso in Svizzera;

Art. 16 Contrassegni

¹ Sulle acque aperte alla navigazione pubblica, i natanti stazionanti o circolanti devono essere provvisti dei contrassegni attribuiti dall'autorità competente conformemente all'allegato 1.

Art. 18a Genere di fanali

² Due fanali laterali sono disposti sul natante alla stessa altezza rispetto alla linea di galleggiamento, uno a luce verde a tribordo e uno a luce rossa a babordo. Ciascuno deve essere visibile dal davanti, sul lato corrispondente, su un arco d'orizzonte di 112° 30'. Qualora siano impiegati fanali laterali separati, la loro distanza non deve essere inferiore alla metà della larghezza del natante. Essa deve tuttavia raggiungere almeno 1 m. Sulle imbarcazioni da diporto e sulle imbarcazioni sportive è ammesso l'impiego di un fanale a due colori a prua al posto dei fanali separati.

Art. 19 Fanali

⁴ Per le imbarcazioni da diporto e per quelle sportive sono sufficienti fanali alimentati da una sorgente di corrente di 5 Watt.

Art. 24 Battelli motorizzati

² Per imbarcazioni da diporto, imbarcazioni sportive e imbarcazioni di pescatori professionisti sono pure autorizzati:

- a. fanali ordinari al posto di fanali chiari;
- b. un fanale a luce bianca visibile da ogni lato e collocato nell'asse dell'imbarcazione invece del fanale d'albero e del fanale di poppa. Il fanale può anche essere collocato nella parte posteriore.

Art. 32 Segnalazione durante le immersioni

² In caso di immersioni svolte al largo nelle ore diurne questa tavola dovrà essere issata sull'imbarcazione ed essere ben visibile da tutti i lati.

³ In caso di immersioni svolte al largo nelle ore notturne, oltre ai fanali prescritti per la navigazione, dovranno essere aggiunti i fanali di cui all'allegato 2, figura 28a. Non è necessaria la tavola di cui al capoverso 2.

Art. 33 Generalità

¹ I segnali acustici prescritti e quelli ammessi secondo l'allegato 3 devono essere emessi:

- a. dai battelli a motore, eccezione fatta per le imbarcazioni da diporto e per quelle sportive, mediante sorgenti sonore azionate meccanicamente o elettricamente;

Art. 48 Comportamento dei natanti che devono allontanarsi da altri natanti

² Per quanto possibile:

a. le imbarcazioni da diporto e le imbarcazioni sportive devono mantenere le distanze previste al capoverso 1 anche nei confronti delle imbarcazioni che praticano la pesca con la sciabica e che portano il segnale previsto all'art. 31 capoverso 2;

Art. 54 Pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari

⁶ È parimenti vietato rimorchiare attrezzature per il volo (aquiloni, paracaduti ascensionali e dispositivi similari) nonché farsi trainare da dette attrezzature per il volo.

Art. 55 Navigazione in caso di scarsa visibilità

² I natanti senza radar come pure le imbarcazioni da diporto e le imbarcazioni sportive che dispongono di un radar devono ridurre la velocità in funzione della diminuita visibilità. Essi devono sostare se le circostanze lo richiedono.

Art. 82 Condizioni generali

⁴ I titolari di un permesso della categoria B o C devono farsi visitare da un medico di fiducia ogni 5 anni fino all'età di 50 anni, ogni 3 anni da 51 fino a 70 anni e dopo quest'età ogni due anni.

Art. 83 Condizioni particolari

⁴ Ai permessi di condurre per le imprese di navigazione sottoposte alla sorveglianza della Confederazione sono applicabili le disposizioni dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli.

Art. 86 Generalità

³ I titolari di un permesso di condurre cantonale della categoria B che intendono estenderne la validità territoriale, devono sostenere soltanto un esame teorico. Quest'ultimo è limitato alla conoscenza delle condizioni locali di navigazione e alle eventuali prescrizioni di navigazione che derogano alla presente ordinanza.

^{3bis} Per i titolari di permessi di condurre della categoria B di imprese di navigazione con concessione federale, in merito all'entità dell'esame si applicano le disposizioni dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli e le relative disposizioni esecutive.

Art. 90 Rilascio

¹ I titolari di permessi di condurre svizzeri delle categorie A, B, C e D possono ottenere, a richiesta, dall'autorità che li ha rilasciati un certificato internazionale di idoneità per i conducenti di imbarcazioni da diporto e di imbarcazioni sportive, compilato conformemente al modello 1 dell'allegato 6. Tale certificato non è valevole come permesso di condurre nelle acque svizzere.

Art. 92 Generalità

I natanti che devono essere muniti dei contrassegni possono circolare o stazionare nelle acque aperte alla navigazione pubblica soltanto con una licenza di navigazione.

Art. 94 Condizioni e restrizioni

³ Su presentazione del modulo prescritto dall'Ufficio federale interamente compilato, l'autorità d'ammissione iscrive nella licenza di navigazione il divieto di cambiamento del detentore. Mediante il modulo il detentore può dichiarare che per cambiare di detentore è necessaria la sua approvazione o quella di una persona da lui designata nel modulo. L'autorità d'autorizzazione conserva l'originale del modulo o un'altra sua forma riproducibile fino a quando l'annotazione rimane nella licenza di navigazione.

Art. 95 Validità territoriale

² Non è tuttavia valevole:

- a. sul lago di Costanza, sull'Untersee e sul Reno fino a Sciaffusa, per le imbarcazioni da diporto e per le imbarcazioni sportive a motore con carburante a miscela e potenza propulsiva superiore a 7,4 kW;

Art. 96 Condizioni per il rilascio

⁵ Qualora all'autorità d'ammissione sia presentata una licenza di navigazione provvista dell'annotazione di cui all'articolo 94 capoverso 3, essa nega

- a. l'annullamento della licenza di navigazione;
- b. il rilascio di una licenza di navigazione per un nuovo detentore;
- c. la cancellazione dell'annotazione.

⁶ Il diniego giusta il capoverso 5 è nullo qualora sia fornito il consenso scritto della persona o delle persone indicate nel modulo di cui all'articolo 94 capoverso 3 o presentata una sentenza di tribunale passata in giudicato concernente i rapporti di proprietà.

⁷ Se l'autorità d'ammissione deve ritirare una licenza di navigazione che riporta l'annotazione di cui all'articolo 94 capoverso 3, ne informa le persone indicate nel modulo.

Art. 97 Rilascio

^{2bis} Per i natanti il cui luogo di stazionamento è all'estero o che vengono utilizzati esclusivamente all'estero e il cui proprietario o detentore è domiciliato in Svizzera, la licenza di navigazione può essere rilasciata dal Cantone di domicilio, su richiesta del proprietario o del detentore.

Art. 100 Ispezione di collaudo

¹ I singoli natanti devono subire un'ispezione ufficiale di collaudo prima del rilascio della prima licenza di navigazione. L'ispezione ha lo scopo di controllare se la costruzione del natante è conforme alle prescrizioni. Per i battelli a vela deve essere calcolata la superficie velica conformemente all'allegato 12.

² Per le imbarcazioni sportive, nell'ispezione ufficiale si verifica, secondo il programma di cui all'allegato 32, l'ottemperanza alle disposizioni degli articoli 18a, 19, 24, 25, 107 capoversi 1 e 2, 108, 109 e 121 capoversi 3 e 4.

³ Sono dispensati dall'ispezione ufficiale individuale

- a. i natanti omologati in Svizzera
- senza motore;
 - equipaggiati con un motore di una potenza propulsiva fino a 15 kW, nuovo o la cui ispezione risale a meno di tre anni;
 - equipaggiati con un motore di una potenza propulsiva superiore a 15 kW, se la sua marca e il suo tipo sono menzionati sul certificato di omologazione.
- a. le imbarcazioni sportive che hanno superato un esame presso un centro ufficiale secondo il programma di cui all'allegato 32.

⁴ Per ogni natante giusta il capoverso 3 deve essere compilato il verbale ufficiale di collaudo conformemente all'allegato 33. Il verbale sarà conservato dall'autorità per 25 anni dal rilascio della prima licenza di navigazione.

⁵ Nel caso di natanti omologati in Svizzera e non dispensati dall'ispezione ufficiale, questa si limita alla misurazione del rumore in esercizio giusta l'articolo 109.

Art. 100a Delega dell'ispezione di collaudo (nuovo)

¹ Su richiesta, l'autorità può delegare la redazione del verbale del collaudo ufficiale giusta l'articolo 33 a persone o imprese, purché siano titolari di una licenza di navigazione collettiva e ne garantiscano l'esecuzione ineccepibile.

² La persona o l'impresa delegata deve confermare nel verbale del collaudo ufficiale di aver verificato i punti indicati dal programma di collaudo per imbarcazioni sportive e che i documenti e i verbali richiesti sono disponibili. L'autorità effettua controlli per campionatura. Può ritirare la delega qualora si constatino gravi o ripetute mancanze.

³ Gli impianti e gli equipaggiamenti elettrici dei natanti, eccezione fatta per le imbarcazioni sportive, sono sottoposti al controllo dell'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte.

⁴ Gli impianti a gas liquido, eccezione fatta per le imbarcazioni sportive, devono essere controllati da specialisti.

⁵ Per le ispezioni e i controlli di cui ai capoversi 3 e 4 deve essere presentata all'autorità un attestato.

Art. 105 Obbligo di portare contrassegni e di possedere un'autorizzazione

² Per la messa in servizio o lo stazionamento, in acque aperte alla navigazione pubblica, di natanti con luogo di stazionamento all'estero è richiesta un'autorizzazione. Essa viene accordata dal Cantone sul cui territorio il natante estero viene messo in servizio o staziona per la prima volta dopo aver varcato la frontiera.

Art. 106 Condizioni e rilascio

¹ L'autorizzazione per i natanti con luogo di stazionamento all'estero viene accordata se:

- b. il proprietario o il detentore può presentare un permesso di condurre

nazionale, un certificato internazionale o una carta internazionale per pilotare imbarcazioni da diporto o imbarcazioni sportive.

Art. 107 Principio

⁴ Gli articoli 110 (Carico), 111 (Marchio di costruzione), 112 (Locali abitabili e di soggiorno), 113 (Bordo libero), 114 (Stabilità), 115 (Scafo: Principio), 116 (Oblò e raccordi allo scafo), 117 (Paratie), 118 (Uscite di soccorso), 119 (Pavimenti e rivestimenti), 120 (Impianti ed attrezzi d'esaurimento), 121 cpv. 1 e 2 (Istallazioni delle macchine, Generalità), 122 (Tubi di scappamento), 123 (Istallazioni per il carburante), 124 (Istallazioni ad aria compressa), 125 (Istallazioni elettriche: Prescrizioni applicabili), 126 (Disposizioni particolari), 127 (Impianto di timoneria), 128 (Posti di timoneria) e 129 (Istallazioni a gas liquido: Prescrizioni applicabili) non si applicano alle imbarcazioni sportive giusta l'articolo 2, lett. I^{bis}.

Art. 121 Generalità

⁴ I motori a combustione interna usati per la propulsione dei natanti come pure i loro impianti di scappamento devono essere costruiti e tenuti in modo tale da rispondere alle prescrizioni dell'ordinanza del 13 dicembre 1993 sulle prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere.

Art. 123 Installazioni per il carburante

Il capoverso 3^{bis} è abrogato.

Art. 134 Mezzi di salvataggio

³ Per i canotti e le scialuppe di salvataggio sono applicabili le prescrizioni dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli. I palischermi non sono ammessi come canotti di salvataggio.

⁶ La spinta idrostatica dei mezzi di salvataggio per ragazzi al di sotto di dodici anni non è predeterminata. Devono tuttavia essere utilizzati giubbotti di salvataggio con collo o collari di salvataggio di misura adeguata.

⁷ Sui battelli a vela sono ammessi come attrezzi di salvataggio individuali solo i giubbotti e i collari di salvataggio.

Art. 141 Mezzi di salvataggio

Abrogato.

Art. 143a Stabilità (nuovo)

¹ Per i battelli per il trasporto di merci che portano il loro carico prevalentemente sul ponte e per quelli per i quali si può prevedere una scarsa stabilità, la sufficiente stabilità deve essere comprovata mediante un calcolo.

² La stabilità è comprovata se l'angolo d'inclinazione trasversale del natante, pronto all'esercizio e a pieno carico, all'applicazione dei carichi esterni sotto indicati, non supera 5 gradi e la linea di intersezione del ponte e dello scafo nel punto più basso non è immersa sott'acqua. L'altezza metacentrica del natante pronto al servizio e a pieno carico non dev'essere inferiore a 1,00 m.

³ Occorre tenere conto dell'influsso sulla stabilità di eventuali superfici di liquidi liberi.

⁴ Se la posizione del baricentro del natante pronto all'esercizio e privo di carico può essere calcolata con sufficiente precisione, la prova di sbandamento non è richiesta.

⁵ Per i momenti di sbandamento devono valere contemporaneamente almeno le seguenti ipotesi di carico:

a. pressione laterale del vento di $0,25 \text{ kN/m}^2$;



b. momento di sbandamento in presenza di forze centrifughe nella navigazione in circolo

dove

L_{CWL} è la lunghezza sul piano di galleggiamento in m;

c è il coefficiente fissato dal cantiere di costruzione o dal gestore del natante, comunque non minore di 0,4;

v è la velocità del natante in acque alte e calme alla potenza nominale del/i motore/i in m/s;

T è il pescaggio del natante a pieno carico in m;

D è il dislocamento del natante a pieno carico in t;

KG è il baricentro dal limite superiore delle chiglia in m.

⁶ Qualora sia prevedibile che nell'esercizio concreto del natante si verifichino altri momenti di sbandamento, questi vanno parimenti considerati nel calcolo dell'angolo di sbandamento.

⁷ Qualora le condizioni di impiego locali facciano prevedere pressioni più elevate di vento, l'autorità competente può prescrivere le maggiorazioni del caso.

Art. 146 Scafo

² I natanti devono avere almeno una paratia di collisione e due paratie per il compartimento delle macchine. Nel caso in cui il compartimento delle macchine si trovi nella parte posteriore del natante, la seconda paratia non è richiesta.

³ La distanza tra la paratia di collisione e l'intersezione del dritto di prua con la linea di galleggiamento a pieno carico deve essere compresa tra $\frac{1}{12}$ e $\frac{1}{8}$ della lunghezza di questa linea di galleggiamento. Se questa distanza è inferiore, occorre provare mediante calcoli che il natante pronto ad essere messo in servizio e a pieno carico resta a galla in caso di allagamento dei due primi compartimenti. La prova non è necessaria se il natante, fino a $\frac{1}{8}$ della lunghezza sulla linea di galleggiamento misurato dal punto d'incrocio della linea di galleggiamento a pieno carico con il dritto di prua, dispone di compartimenti stagni su entrambi i lati, la cui larghezza su ogni lato del natante in quel punto corrisponde ad almeno $\frac{1}{5}$ della larghezza dello scafo al livello della linea di galleggiamento a pieno carico.

⁴ La prova della galleggiabilità in caso di allagamento dei primi due compartimenti è

considerata valida se il natante, in tutte le fasi intermedie e ad allagamento ultimato non affonda tanto da sommergere la linea di intersezione del ponte e dello scafo. Nel calcolo vanno considerati sbandamenti provocati da un eventuale allagamento su un solo lato.

⁵ La paratia di collisione deve essere stagna ed andare da sponda a sponda. Deve estendersi dal fondo del natante al ponte e non deve avere porte, passi d'uomo ed aperture non stagne.

Art. 146a Ancora, catena dell'ancora (nuovo)

¹ Il numero di ancore, il loro peso, il diametro della catena dell'ancora e la sua lunghezza devono corrispondere alle prescrizioni di una società di classificazione riconosciuta dall'Ufficio federale dei trasporti.

² L'autorità competente può permettere una riduzione massima del peso dell'ancora di prua del 50 per cento e del diametro della catena per battelli circolanti su laghi, se il peso previsto per l'ancora è stato determinato secondo una prescrizione che presuppone acque correnti. L'autorità competente può richiedere l'allungamento della catena dell'ancora. Non è ammessa la somma di più riduzioni di peso grazie all'impiego di ancore ad alta tenuta.

³ L'estremità della catena dell'ancora deve essere saldamente fissata allo scafo del natante.

Art. 147 Impianti d'esaurimento

¹ Ciascun compartimento stagno di battelli per il trasporto di merci o di impianti di galleggiamento deve poter essere esaurito. Ciò non vale per i compartimenti stagni solitamente chiusi ermeticamente.

² Devono essere in dotazione due pompe di sentina autoaspiranti indipendenti che non devono essere installate nello stesso locale e di cui almeno una deve essere azionata da un motore a combustione interna.

³ Ogni pompa di sentina deve essere utilizzabile per ogni compartimento stagno.

⁴ La portata minima Q della pompa di sentina deve essere calcolata secondo la formula seguente:

$$Q = 0,1 \times d^2 \quad [l/min]$$

d va calcolato secondo la formula seguente:

$$d = 2 \times \sqrt{L \times (B + H) + 25} \quad [mm]$$

dove:

L è la lunghezza massima del natante o dell'impianto di galleggiamento senza rimorchi in m;

B è la larghezza del natante o dell'impianto di galleggiamento all'ordinata in m;

H è la più piccola altezza di costruzione del natante o dell'impianto di galleggiamento in m.

Art. 148

¹ Per la costruzione e la dotazione di battelli per passeggeri sono applicabili le disposizioni dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli.

² Per i battelli che servono al trasporto professionale di 12 passeggeri al massimo, sono applicabili gli articoli 107 - 117, 119 - 128 e 131 - 141 nonché gli articoli 22, 29 - 32, 34 - 36 e 38 - 39 dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli.

46 Disposizioni particolari per le imbarcazioni sportive (nuovo)

Art. 148g Immissione in commercio di imbarcazioni sportive e componenti (nuovo)

¹ Le imbarcazioni sportive nuove, le imbarcazioni parzialmente completate o i loro componenti possono essere messe in commercio solo se rispondono ai requisiti essenziali giusta l'allegato I della direttiva UE.

² L'Ufficio federale dei trasporti (Ufficio federale) fissa, d'intesa con il Segretariato di Stato dell'economia, le norme tecniche atte a concretizzare i requisiti essenziali per le imbarcazioni sportive o loro componenti e le fa pubblicare sul Foglio federale con il titolo e l'indirizzo per l'ordinazione.

³ Se le imbarcazioni sportive o i loro componenti sono costruiti secondo le norme tecniche giusta il capoverso 2, si presuppone che i requisiti essenziali siano soddisfatti.

⁴ Se queste norme non sono rispettate o lo sono solo in parte, la persona che mette in commercio l'imbarcazione deve poter dimostrare che i requisiti essenziali sono soddisfatti in altra maniera.

⁵ Per dimostrare la conformità ai requisiti essenziali, la persona che mette in commercio l'imbarcazione deve, per dieci anni dalla costruzione, poter fornire entro un termine adeguato la documentazione tecnica giusta l'allegato 30. Per le fabbricazioni in serie il termine di dieci anni decorre dalla costruzione dell'ultimo esemplare.

⁶ La documentazione o le informazioni necessarie per la sua valutazione devono essere fornite agli organi esecutivi svizzeri in una delle lingue ufficiali svizzere o in inglese. Per la documentazione in inglese, l'organo esecutivo può richiedere la traduzione parziale o totale in una lingua ufficiale svizzera.

Art. 148h Procedure di valutazione della conformità (nuovo)

Le procedure per la valutazione della conformità sono rette dall'allegato 20.

Art. 148i Centri di collaudo e di valutazione della conformità (nuovo)

¹ I centri di collaudo e di valutazione della conformità da consultare ai sensi dell'allegato 20 devono, per il relativo settore specialistico,

- a. essere accreditati ai sensi dell'ordinanza del 17 giugno 1996 sull'accREDITamento e sulla designazione (RS 946.512); oppure
- b. essere riconosciuti dalla Svizzera nell'ambito di un accordo internazionale; oppure
- c. essere autorizzati in altro modo dal diritto federale.

² Chiunque si riferisce alla documentazione di un centro diverso da quelli di cui al capoverso 1 deve dimostrare in maniera credibile che le procedure applicate e la qualifica del centro soddisfano i requisiti svizzeri (art. 18 cpv. 2 della legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio, LOTC).

Art. 148j Certificato di conformità (nuovo)

¹ Chiunque mette in commercio una nuova imbarcazione sportiva o un componente, deve presentare un certificato di conformità giusta l'allegato 31, dal quale risulti che l'imbarcazione risponde ai requisiti fondamentali e che è stata svolta una procedura di valutazione della conformità giusta l'articolo 148h.

² Chiunque mette in commercio un'imbarcazione parzialmente completata deve presentare solo una dichiarazione giusta l'allegato 21.

³ Deve poter essere esibita copia del certificato di conformità durante dieci anni dalla costruzione dell'imbarcazione sportiva. In caso di fabbricazioni in serie questo termine decorre dalla costruzione dell'ultimo esemplare.

⁴ La dichiarazione giusta l'allegato 21 o il certificato di conformità giusta l'allegato 31 deve essere redatto in una lingua ufficiale svizzera o in inglese. Per la documentazione in inglese l'organo esecutivo può richiedere la traduzione parziale o totale in una delle lingue ufficiali svizzere.

Art. 148k Controlli successivi (nuovo)

¹ Le imbarcazioni sportive o le imbarcazioni sportive parzialmente completate che vengono messe in commercio possono essere successivamente controllate dalle autorità competenti anche al di fuori delle scadenze fissate all'articolo 101 per le ispezioni periodiche. Questi controlli garantiscono che le imbarcazioni sportive messe in commercio ottemperano alle prescrizioni della presente ordinanza. A questo scopo vengono effettuati controlli per campionatura e si dà seguito alle indicazioni motivate secondo le quali un'imbarcazione sportiva non risponde alle prescrizioni.

² Nel quadro dei controlli successivi, le autorità competenti sono autorizzate a richiedere la documentazione e le informazioni necessarie a comprovare la conformità delle imbarcazioni sportive, a prelevare campioni e richiedere esami e ad accedere ai locali commerciali durante le normali ore di lavoro.

³ Qualora chi mette in commercio l'imbarcazione non fornisca la documentazione richiesta entro il termine fissato dalle autorità competenti o non la fornisca completa, le autorità competenti possono disporre un'ispezione dell'imbarcazione sportiva. Chi la mette in commercio ne sostiene le spese.

⁴ Prima di ordinare l'ispezione le autorità competenti offrono a chi mette in commercio l'imbarcazione la possibilità di esprimersi.

⁵ La procedura nei casi di constatazione di non conformità delle imbarcazioni sportive alle prescrizioni è retta dagli articoli 19 e 20 della legge federale del 6 ottobre 1995 sugli ostacoli tecnici al commercio.

Art. 153 Assicurazione obbligatoria

¹ Nessun natante può essere messo in circolazione o stazionare in acque aperte alla navigazione pubblica fintanto che non sia stata stipulata un'assicurazione di responsabilità civile. L'assicurazione deve anche coprire danni derivanti dai rischi dello stazionamento dell'imbarcazione sulla superficie di acque aperte alla navigazione pubblica.

Art. 156 Attestato d'assicurazione

¹ L'attestato e la notifica dell'assicuratore in caso di interruzione o di cessazione dell'assicurazione devono essere rilasciati conformemente ai modelli riprodotti nell'allegato 9. Il Dipartimento determina nell'allegato 9 la forma e il contenuto dei modelli di notifica.

Art. 156a Notifica dell'assicuratore (nuovo)

¹ L'assicuratore può notificare all'autorità l'interruzione o la cessazione dell'assicurazione al più presto il giorno in cui cessa la copertura assicurativa prevista dal contratto. Qualora l'assicuratore provochi l'interruzione o la cessazione dell'assicurazione, deve annunciare all'assicurato l'imminente notifica e le sue conseguenze.

² Al ricevimento della notifica l'autorità ritira immediatamente la licenza di navigazione e incarica eventualmente la polizia della confisca.

³ Si rinuncia al ritiro della licenza di navigazione qualora il detentore dell'imbarcazione trasmetta all'autorità un nuovo attestato d'assicurazione. Se non viene fornito alcun nuovo attestato d'assicurazione e la licenza di navigazione non è giunta all'autorità al trentesimo giorno dallo scadere della copertura assicurativa prevista dal contratto, essa è automaticamente inserita nel sistema di ricerca informatizzato di persone e oggetti (RIPOL).

Art. 163 Deroghe

¹ L'autorità competente può autorizzare deroghe alle seguenti disposizioni:

b. articolo 54 capoversi 5 e 6. Il traino simultaneo di più di due sciatori nautici e quello di attrezzi per il volo può essere autorizzato in determinati settori a scopo di allenamento. Qualora vi sia un attestato di assicurazione di responsabilità civile giusta l'articolo 155 capoverso 5, la deroga si estende altresì al traino mediante attrezzi per il volo.

Art. 166 Disposizioni transitorie

³ *abrogato*

⁶ *abrogato*

⁷ *abrogato*

¹¹ Le licenze di navigazione per imbarcazioni sportive (già imbarcazioni da diporto) rilasciate precedentemente al 1° gennaio 2001 rimangono valide purché siano soddisfatte le disposizioni dell'articolo 153 concernenti l'assicurazione obbligatoria. In seguito a modifiche o ammodernamenti che migliorano notevolmente la sicurezza

deve essere rilasciata una nuova licenza. Relativamente alle modifiche e agli ammodernamenti le imbarcazioni sportive sono soggette alle disposizioni della sezione 46.

¹² Le imbarcazioni sportive messe in commercio in Svizzera per la prima volta antecedentemente al 1° gennaio 2001 non devono rispondere ai requisiti della sezione 46, purché non siano riscontrati difetti che potrebbero influire negativamente sull'ambiente e sulla salute degli utenti o di altre persone.

¹³ Le imbarcazioni sportive che al 1° gennaio 2001 sono in costruzione presso un costruttore con sede in Svizzera sono esonerate dalle disposizioni della sezione 46. Esse devono essere registrate entro il 31 dicembre 2000 presso l'Associazione svizzera dei costruttori navali indicando il costruttore, il tipo di imbarcazione e il numero di costruzione. Al collaudo deve essere presentato un attestato dell'Associazione dei costruttori navali che certifichi la registrazione dell'imbarcazione sportiva entro i termini.

¹⁴ Le licenze di navigazione di battelli adibiti al trasporto a titolo professionale di al massimo 12 passeggeri, rilasciate antecedentemente al 1° gennaio 2001, rimangono valide fino al 31 dicembre 2005, purché siano state svolte le ispezioni periodiche previste senza riscontro di anomalie e siano rispettate le disposizioni dell'articolo 153 concernente l'assicurazione obbligatoria. Dal 1° gennaio 2006 saranno rilasciate nuove licenze di navigazione. A tal fine, le imbarcazioni dovranno superare un nuovo collaudo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 148 capoverso 2.

¹⁵ L'articolo 143a si applica a tutti i battelli per il trasporto di merci. Per quelli esistenti per i quali non vi sia la prova di una sufficiente stabilità, essa dovrà essere fornita all'autorità competente al più tardi entro il 31 dicembre 2003. L'autorità competente può prescrivere misure per il miglioramento della stabilità. L'articolo 146 capoversi 2 - 5 e gli articoli 146a e 147 si applicano ai battelli per il trasporto di merci che vengono immatricolati in Svizzera per la prima volta dopo il 1° gennaio 2001. Per quelli esistenti esse si applicano solo nel caso in cui i settori in questione siano interessati da modifiche o ristrutturazioni.

II

La presente modifica entra in vigore il 1° gennaio 2001.

..... 2000 In nome del Consiglio federale svizzero

Il presidente della Confederazione: Adolf Ogi

La cancelliera della Confederazione: Annemarie Huber-Hotz

Allegati

Allegato 2 Segnali a vista dei natanti

Modificare il testo delle figure 2 e 3:

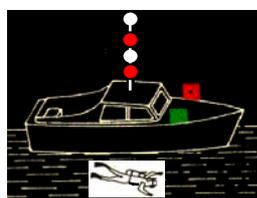
figura 2

- imbarcazioni da diporto e imbarcazioni sportive

figura 3

- imbarcazioni da diporto e imbarcazioni sportive

nuova figura 28a



28a

- durante le immersioni notturne svolte al largo

sotto il fanale di testa d'albero, i fanali di colore rosso bianco rosso

Allegato 12 Calcolo della superficie velica (Art. 100)

(Il testo dell'allegato resta immutato. È nuovo solo il riferimento all'art. 100)

Allegato 15 Equipaggiamento minimo

Aggiunta del nuovo numero 8

8. battelli per il trasporto a titolo professionale di al massimo 12 passeggeri
- ancora con gomene o catena ai sensi dell'articolo 18 dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli;
 - cordame;
 - pompa di sentina ai sensi dell'articolo 31 dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli;
 - gaffa;
 - bandiera di soccorso;
 - clacson o corno;
 - estintore ai sensi dell'articolo 39 dell'ordinanza del 14 marzo 1994 sulla costruzione dei battelli.

Allegato 18 Numero di persone ammesse sulle imbarcazioni da diporto e sui gommoni

Correzione e completamento del riferimento all'articolo ONI.

Oltre al riferimento all'art. 138a si deve rinviare anche all'art. 148f (gommoni).

Allegato 20 Procedura di valutazione della conformità (nuovo) (Art. 148 h)

Prima dell'immissione in commercio di una nuova imbarcazione sportiva di una delle categorie di imbarcazione di cui all'allegato I numero 1 della direttiva UE, essa deve essere sottoposta a uno delle seguenti procedure:

1. Per le categorie A e B

1. Per le imbarcazioni con scafo di lunghezza inferiore a 12 m: controllo di fabbricazione interno e prove di cui all'allegato 23.
2. Per le imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 m: esame del tipo di cui all'allegato 24, seguito dalla procedura di cui all'allegato 25 (conformità al tipo) oppure da una delle procedure di cui agli allegati 24 e 26, 24 e 27, 28 o 29.

2. Per la categoria C

1. Per le imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 12 m:
 - in caso di rispetto delle norme armonizzate relative ai numeri 3.2 e 3.3 dell'allegato I della direttiva UE: controllo della fabbricazione interno di cui all'allegato 22;
 - in caso di inosservanza delle norme armonizzate relative ai numeri 3.2 e 3.3 dell'allegato I della direttiva UE: controllo della fabbricazione interno e prove di cui all'allegato 23;
 1. per le imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 m: esame del tipo di cui all'allegato 24, seguito dalla procedura di cui all'allegato 25 (conformità al tipo) oppure da una delle procedure di cui agli allegati 24 e 26, 24 e 27, 28 o 29.

1. Per la categoria D

Per le imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 24 m: controllo della fabbricazione interno di cui all'allegato 22.

2. Per i componenti di cui all'allegato II della direttiva UE una delle procedure di cui agli allegati 24 e 25, 24 e 26, 24 e 27, 28 o 29.

Allegato 21 Dichiarazione del costruttore o del suo rappresentante stabilito in Svizzera (nuovo)

La dichiarazione del costruttore o del suo rappresentante stabilito in Svizzera per un'imbarcazione sportiva nuova parzialmente completata di cui all'articolo 148j capoverso 2 o della persona responsabile dell'immissione in commercio di una tale imbarcazione deve contenere i seguenti elementi:

- nome e indirizzo del costruttore;
- nome e indirizzo del rappresentante stabilito in Svizzera o della persona responsabile dell'immissione in commercio;
- descrizione dell'imbarcazione parzialmente completata;
- dichiarazione attestante che l'imbarcazione suddetta è destinata ad essere completata da altri e che essa è conforme ai requisiti essenziali previsti in questa fase di costruzione.

Allegato 22 Controllo di fabbricazione interno (nuovo)

1. Il costruttore o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, che soddisfa gli obblighi di cui al paragrafo 2, si accerta e dichiara che i prodotti soddisfano i requisiti della direttiva UE ad essi applicabili. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, redige una dichiarazione scritta di conformità giusta l'allegato 31.
2. Il costruttore prepara la documentazione tecnica descritta al numero 3; il costruttore o il suo rappresentante la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per almeno dieci anni dalla data di fabbricazione dell'ultimo esemplare.

Nel caso in cui il costruttore non sia stabilito in Svizzera e non vi sia alcun rappresentante stabilito in Svizzera, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto sul mercato svizzero.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti della direttiva UE; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione ed il funzionamento del prodotto (vedi allegato 30).
4. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, conserva copia della dichiarazione di conformità insieme alla documentazione tecnica.
5. Il costruttore prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti alla documentazione tecnica di cui al numero 2 e ai requisiti della direttiva UE che ad essi si applicano.

Allegato 23 Controllo di fabbricazione interno e prove (nuovo)

Questa procedura corrisponde a quella dell'allegato 22, completata dai seguenti requisiti supplementari:

Su una o più imbarcazioni rappresentanti la produzione del costruttore vengono eseguite una o più delle seguenti prove, calcoli equivalenti o controlli da parte del costruttore stesso o del suo rappresentante stabilito in Svizzera:

- prova di stabilità conformemente al numero 3.2 dei requisiti essenziali per la sicurezza della direttiva UE;
- prova delle caratteristiche di galleggiabilità conformemente al numero 3.3 dei

requisiti essenziali per la sicurezza della direttiva UE.

Queste prove o calcoli o controlli devono essere eseguiti sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore. Sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il costruttore affigge il numero distintivo dello stampo utilizzato durante il processo di fabbricazione.

Allegato 24 Esame del tipo (nuovo)

1. Un organismo notificato accerta e dichiara che un esemplare, rappresentativo della produzione considerata, soddisfa le disposizioni della sezione 46.
2. La domanda di esame del tipo dev'essere presentata dal costruttore o dal suo rappresentante stabilito in Svizzera ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

- il nome e l'indirizzo del costruttore e, qualora la domanda sia presentata dal suo rappresentante, anche il nome e l'indirizzo di quest'ultimo;
- una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata a nessun altro organismo notificato;
- la documentazione tecnica descritta al numero 3.

Il richiedente mette a disposizione dell'organismo notificato un esemplare rappresentativo della produzione considerata, qui di seguito denominato "tipo" . L'organismo notificato può chiedere altri esemplari dello stesso tipo qualora sia necessario per eseguire il programma di prove.

1. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti della direttiva UE; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto (vedi allegato 30).
2. L'organismo notificato
 1. esamina la documentazione tecnica, verifica che il tipo sia stato fabbricato in conformità con tale documentazione ed individua gli elementi progettati in conformità delle disposizioni delle norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2 nonché gli elementi progettati senza applicare le disposizioni previste da tali norme;
 2. effettua o fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se le soluzioni adottate dal costruttore soddisfano i requisiti essenziali della direttiva UE qualora non siano state applicate le norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2;
 3. effettua e fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se, qualora il costruttore abbia deciso di conformarsi alle norme relative, tali norme siano state effettivamente applicate;
 4. concorda con il richiedente il luogo in cui gli esami e le necessarie prove devono essere effettuati.

1. Se il tipo soddisfa le disposizioni della direttiva UE, l'organismo notificato rilascia un attestato di esame del tipo al richiedente. L'attestato deve contenere il nome e l'indirizzo del costruttore, le conclusioni dell'esame, le condizioni di validità del certificato e i dati necessari per l'identificazione del tipo approvato.

All'attestato è allegato un elenco dei fascicoli significativi della documentazione tecnica, di cui l'organismo autorizzato conserva una copia.

Se al costruttore viene negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, l'organismo notificato deve fornire motivi dettagliati per tale rifiuto.

2. Il richiedente informa l'organismo notificato che detiene la documentazione tecnica relativa all'attestato di esame del tipo di tutte le modifiche al prodotto approvato che devono ricevere un'ulteriore approvazione, qualora tali modifiche possano influire sulla conformità ai requisiti essenziali o modalità di uso prescritte del prodotto. Questa nuova approvazione viene rilasciata sotto forma di un complemento dell'attestato originale di esame del tipo.
3. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni utili riguardanti gli attestati di esame del tipo ed i complementi rilasciati e ritirati.
4. Gli altri organismi notificati possono ottenere copia degli attestati di esame del tipo e/o dei loro complementi. Gli allegati degli attestati sono tenuti a disposizione degli altri organismi notificati.
5. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, conserva, insieme con la documentazione tecnica, copia degli attestati di esame del tipo e dei loro complementi per almeno dieci anni dalla data di fabbricazione dell'ultimo esemplare.

Nel caso in cui né il costruttore né il suo rappresentante siano stabiliti in Svizzera, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto sul mercato svizzero.

Allegato 25 Conformità al tipo (nuovo)

1. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e soddisfano i requisiti della direttiva UE ad essi applicabile. Il costruttore redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato 31).
2. Il costruttore prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e ai requisiti della direttiva UE ad essi applicabili.
3. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dalla data di fabbricazione dell'ultimo esemplare.

Nel caso in cui né il costruttore né il suo rappresentante siano stabiliti in Svizzera, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto sul mercato

svizzero (vedi allegato 30).

Allegato 26 Garanzia di qualità della produzione (nuovo)

1. Il costruttore che soddisfa gli obblighi del paragrafo 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e soddisfano i requisiti della direttiva UE ad essi applicabili. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, redige una dichiarazione di conformità (allegato 31). La dichiarazione di conformità dev'essere accompagnata dal contrassegno d'identificazione dell'organismo responsabile della sorveglianza di cui al numero 4.
2. Il costruttore deve applicare un sistema di qualità della produzione, eseguire l'ispezione e le prove del prodotto finito secondo quanto specificato al numero 3, e dev'essere assoggettato alla sorveglianza di cui al numero 4.
3. Sistema qualità

3.1 Il costruttore presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

- tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti prevista;
- la documentazione relativa al sistema qualità;
- se del caso la documentazione tecnica relativa al tipo approvato (vedi allegato 30)) e una copia dell'attestato di esame del tipo.

3.2 Il sistema di qualità deve garantire la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo ed ai requisiti della direttiva UE ad essi applicabili.

Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal costruttore devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità dei prodotti;
- dei processi di fabbricazione, degli interventi sistematici e delle tecniche di controllo e garanzia della qualità;
- degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione (con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli);
- della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.;
- dei mezzi di sorveglianza che consentono il controllo della qualità richiesta e

dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3 L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al numero 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita presso gli impianti del costruttore.

La decisione viene notificata al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4 Il costruttore si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al numero 3.2, o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al costruttore. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

1. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato

4.1 La sorveglianza deve garantire che il costruttore soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

2. Il costruttore consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di fabbricazione, ispezione, prove e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

- la documentazione relativa al sistema qualità;
 - altra documentazione quali i rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.
2. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il costruttore mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al costruttore un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.
 3. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il costruttore. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o far svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al costruttore un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.

1. Il costruttore tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni

dalla data di fabbricazione dell'ultimo esemplare:

- la documentazione di cui al numero 3.1, secondo trattino;
 - gli adeguamenti di cui al numero 3.4, secondo comma;
 - le decisioni e relazioni dell'organismo notificato di cui al numero 3.4, ultimo comma, e ai numeri 4.3 e 4.4.
1. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

Allegato 27 Verifica su prodotto (nuovo)

1. Questo allegato descrive la procedura con cui il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, si accerta e dichiara che i prodotti cui si applicano le disposizioni del numero 3 sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e soddisfano i requisiti della direttiva UE che ad essi si applicano.
2. Il costruttore prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e ai requisiti della direttiva UE che ad essi si applicano. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato 31).
3. L'organismo notificato procede agli esami e alle prove del caso per verificare la conformità del prodotto ai requisiti della direttiva UE, o mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto secondo quanto stabilito al numero 4, o mediante controllo e prova statistici sui prodotti secondo quanto stabilito al numero 5, a scelta del costruttore.
 - 3a. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.
4. Verifica mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto
 1. Tutti i prodotti vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2, o prove equivalenti per verificarne la conformità al tipo oggetto dell'attestato di esame del tipo e della direttiva UE ad essi applicabili.
 2. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ciascun prodotto approvato e redige un attestato di conformità inerente alle prove effettuate.
 3. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.
5. Verifica statistica
 1. Il costruttore presenta i suoi prodotti sotto forma di lotti omogenei e

prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

2. I prodotti devono essere presentati alla verifica sotto forma di lotti omogenei. Da ciascun lotto viene prelevato un campione a caso. Gli esemplari di un campione vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2, o prove equivalenti per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti della direttiva UE e per determinare se si debba accettare o rifiutare il lotto.

3. La verifica statistica deve avvenire considerando i seguenti elementi:

- metodi statistici utilizzati,
 - programma di campionamento e sue caratteristiche operative.
1. Per i lotti accettati, l'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni singolo prodotto e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate. Tutti gli esemplari del lotto possono essere immessi sul mercato ad eccezione di quelli del campione riscontrati non conformi.

Se un lotto è rifiutato, l'organismo notificato o l'autorità competente prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo notificato può decidere di sospendere la verifica statistica.

Il costruttore può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

2. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

Allegato 28 Verifica di un unico prodotto (nuovo)

1. Questo allegato descrive la procedura con cui il costruttore accerta e dichiara che il prodotto considerato, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al numero 2, è conforme ai requisiti della sezione 46. Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato 31).
2. L'organismo notificato esamina il prodotto e procede alle opportune prove, in conformità delle norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2, o a prove equivalenti, per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti della direttiva UE.

L'organismo notificato appone o fa apporre il proprio numero di identificazione sul prodotto approvato e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti della direttiva UE, di comprendere il suo progetto, la sua

fabbricazione ed il suo funzionamento (vedi allegato 30).

Allegato 29 Garanzia qualità totale (nuovo)

1. Questo allegato descrive la procedura con cui il costruttore che soddisfa gli obblighi di cui al numero 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti della direttiva UE ad essi applicabili. Il costruttore o il suo rappresentante stabilito in Svizzera redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato 31). La dichiarazione di conformità deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al numero 4.
2. Il costruttore applica un sistema qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto secondo quanto specificato al numero 3 ed è soggetto alla sorveglianza di cui al numero 4.
3. Sistema qualità
 1. Il costruttore presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità ad un organismo notificato.

La domanda deve contenere:

- tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista;
- la documentazione relativa al sistema qualità.

1. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti ai requisiti della direttiva UE ad essi applicabili.

Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal costruttore devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di criteri, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere una interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;
- delle specifiche tecniche di progettazione, norme incluse, che si intende applicare qualora non vengano applicate pienamente le norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2, nonché degli strumenti che permetteranno di garantire l'osservanza dei requisiti essenziali della direttiva UE che si applicano ai prodotti;
- delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici in materia di controllo e verifica della progettazione, che verranno applicati nella progettazione dei prodotti appartenenti alla categoria in questione;
- delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare nella fabbricazione, nel controllo di qualità e nella garanzia della qualità;

- degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;
 - della documentazione in materia di qualità, ad esempio i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.;
 - dei mezzi di controllo dell'ottenimento della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.
1. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al numero 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata (EN 29001).

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita valutativa agli impianti del costruttore.

La decisione viene notificata al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

2. Il costruttore si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il costruttore, o il suo rappresentante stabilito in Svizzera, tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

1. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato
 1. La sorveglianza CE deve garantire che il costruttore soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.
 2. Il costruttore consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:
 - la documentazione relativa al sistema qualità;
 - la documentazione prevista dalla sezione «Sviluppo» del sistema di garanzia della qualità, ad esempio risultati di analisi, calcoli, prove, ecc.;
 - la documentazione prevista dalla sezione «Fabbricazione» del sistema

garanzia della qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.

1. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il costruttore mantenga ed utilizzi il sistema qualità, e fornisce al costruttore un rapporto sulle verifiche effettuate.
 2. L'organismo notificato può anche effettuare visite senza preavviso presso il costruttore, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al costruttore un rapporto sulla visita e, se vi è stata prova, un rapporto sulla prova stessa.
1. Il costruttore, per almeno dieci anni a decorrere dalla data di fabbricazione dell'ultimo esemplare, tiene a disposizione delle autorità nazionali:
 - la documentazione di cui al numero 3.1, secondo comma, secondo trattino;
 - le modifiche di cui al numero 3.4, secondo comma;
 - le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al numero 3.4, ultimo comma, e ai numeri 4.3 e 4.4.
 1. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi qualità rilasciate o ritirate.

Allegato 30 Documentazione tecnica fornita dal costruttore (nuovo)

La documentazione tecnica di cui agli allegati 22, 24, 25, 26 e 28 deve comprendere tutti i dati o mezzi pertinenti usati dal costruttore, per garantire che i componenti o l'imbarcazione siano conformi ai relativi requisiti essenziali.

La documentazione tecnica deve consentire la comprensione del progetto, della fabbricazione e del funzionamento del prodotto nonché permettere di valutarne la conformità ai requisiti della direttiva UE.

La documentazione deve comprendere, se necessario ai fini della valutazione:

- una descrizione generale del tipo;
- disegni di progettazione di massima e di fabbricazione, schemi dei componenti, dei sottoassemblaggi, dei circuiti, ecc.;
- descrizioni e spiegazioni necessarie per la comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
- un elenco delle norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2, applicate interamente o parzialmente, nonché una descrizione delle soluzioni adottate per rispondere ai requisiti essenziali qualora non siano state applicate le norme definite giusta l'articolo 148g capoverso 2;
- i risultati dei calcoli di progettazione, degli esami effettuati, ecc.;
- i risultati delle prove o specificamente calcoli di stabilità secondo il numero 3.2

dei requisiti essenziali e di galleggiabilità secondo il numero 3.3 dei requisiti essenziali dell'allegato I della direttiva UE.

Allegato 31 Dichiarazione di conformità (nuovo)

1. La dichiarazione di conformità alla sezione 46 deve accompagnare:
 - le imbarcazioni sportive ed essere allegata al manuale del proprietario;
 - i componenti di cui all'allegato II della direttiva UE.
1. La dichiarazione scritta di conformità deve comprendere i seguenti elementi:
 - nome e indirizzo del costruttore o del suo rappresentante stabilito in Svizzera;
 - descrizione dell'imbarcazione sportiva o dei componenti;
 - riferimento alle pertinenti norme armonizzate utilizzate o riferimenti alle specifiche in relazione alle quali è dichiarata la conformità;
 - se del caso, riferimento all'attestazione del tipo rilasciata da un organismo accreditato o riconosciuto giusta l'articolo 148i;
 - se del caso, nome, indirizzo dell'organismo notificato;
 - identificazione del firmatario che ha il potere di impegnare il costruttore o il suo mandatario stabilito in Svizzera;
 - per i componenti una dichiarazione della loro conformità ai requisiti essenziali.

Allegato 32 Programma d'esame per le imbarcazioni sportive (nuovo) (Art. 100)

Oltre alla prova della conformità ai requisiti essenziali di cui all'allegato I della direttiva UE, occorre esaminare i requisiti per le imbarcazioni sportive di cui all'articolo 107 secondo il seguente programma:

a. Verbale dell'esame tecnico

Il verbale dell'esame tecnico contiene l'esame dell'illuminazione (articoli 18a, 19, 24, 25), degli impianti sanitari (articolo 108 capoverso 1) e della sala macchine (articolo 108, capoverso 2).

b. Verbale della misurazione delle vele

Il verbale della misurazione delle vele contiene l'esito della misurazione delle vele giusta l'allegato 12 e la constatazione di un eventuale equipaggiamento minimo ridotto ai sensi dell'articolo 163, capoverso 2.

c. Verbale della misurazione del rumore

Il verbale della misurazione del rumore conferma la misurazione del rumore d'esercizio dei battelli a motore giusta l'articolo 109 e l'allegato 10.

I verbali d'esame devono essere redatti nelle tre lingue ufficiali svizzere e sono stampati dall'Associazione dei servizi cantonali della navigazione.

Allegato 33 Verbale del collaudo ufficiale (Art. 100, cpv. 4)

¹ Il verbale del collaudo ufficiale deve essere redatto nelle tre lingue ufficiali svizzere e deve contenere almeno i seguenti dati:

- costruttore del natante;
- tipo del natante;
- numero HIN (numero dello scafo);
- indicazione del tipo di natante;
- conferma dello svolgimento dell'esame tecnico con indicazione del numero del certificato del tipo e della data dell'esame riportata nel verbale d'esame;
- conferma dello svolgimento della misurazione delle vele per battelli a vela con indicazione del numero del certificato del tipo e della data dell'esame riportata nel verbale d'esame;
- conferma dello svolgimento della misurazione del rumore d'esercizio per i battelli a motore con indicazione del numero del certificato del tipo e della data dell'esame riportata nel verbale d'esame;
- conferma della completezza dei documenti giusta il numero 1 del verbale dell'esame tecnico;
- conferma della conformità dell'imbarcazione sportiva al modello esaminato;
- conferma dello svolgimento dei controlli di funzionamento;
- luogo e data del rilascio del verbale del collaudo ufficiale;
- nome e indirizzo della persona o dell'impresa autorizzata all'esecuzione del collaudo.

² Il verbale del collaudo ufficiale è stampato dall'Associazione dei servizi cantonali della navigazione.

³ L'ente che stampa il verbale del collaudo ufficiale è libero di definirne la forma. Il verbale deve tuttavia contenere almeno i dati di cui al capoverso 1.

Allegato 3

3003 Berna, 27 gennaio 2000

Ordinanza sull'esame del tipo dei natanti

Modifica del..... 2000

Il Consiglio federale svizzero

ordina:

I

L'ordinanza del 23 gennaio 1985 sull'esame del tipo dei natanti è modificata come segue:

Art. 1 Principio

³ Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) può dichiarare obbligatorio l'esame per pezzi staccati e oggetti dell'equipaggiamento.

Art. 2 Mancato superamento dell'esame

I natanti che non hanno superato l'esame non possono essere ammessi in Svizzera fintanto che le parti o le qualità contestate non siano sanate. Il risultato dell'esame, con la motivazione, è comunicato per scritto al richiedente (art. 4).

Art. 3 Competenza

² L'organizzazione del servizio per l'esame del tipo e la procedura d'esame sono disciplinate dal regolamento dell'associazione. Questo deve essere approvato dall'Ufficio federale dei trasporti.

³ Il servizio per l'esame del tipo prende tutte le decisioni relative alla costruzione e all'equipaggiamento; in particolare, stabilisce gli oneri. Le decisioni vincolano le autorità cantonali competenti in materia d'ammissione.

Art. 4 Richiesta

L'esame può essere chiesto dal fabbricante, rappresentante o importatore. Egli utilizza a questo scopo l'apposito modulo allegandovi tutti i documenti richiesti dal servizio per l'esame del tipo. Se richiestone, dovrà fornire raggugli supplementari.

Art. 5 Attuazione

¹ L'esame si svolge nel luogo designato dal servizio per l'esame del tipo. Potrà svolgersi presso il richiedente se questi dispone di installazioni appropriate per un esame ineccepibile.

Art. 10 Marchio d'omologazione

abrogato.

Art. 11 Tasse

¹ Per l'esame e altre operazioni ufficiali il servizio per l'esame del tipo riscuote tasse. La tariffa è fissata dal DATEC.

Art. 12 Verifica

Il servizio per l'esame del tipo può, di sua iniziativa o a richiesta di un'autorità cantonale competente in materia d'ammissione, procedere a controlli per verificare se i natanti sono conformi ai certificati tipo.

Il

La presente modifica entra in vigore il 1° gennaio 2001.

..... 2000 In nome del Consiglio federale svizzero

Il presidente della Confederazione: Ogi

La cancelliera della Confederazione: Huber - Hotz