

Strategia marittima: rapporto intermedio

Giugno 2023 – giugno 2025

Contesto

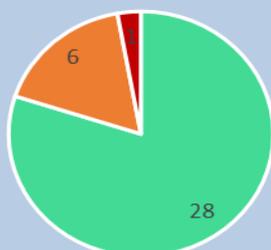
La Strategia marittima 2023–2027 è stata adottata dal Consiglio federale il 2 giugno 2023, ed è incentrata su cinque priorità tematiche articolate in obiettivi e misure. Complessivamente, la strategia comprende 15 obiettivi e 35 misure.

Il Consiglio federale ha incaricato il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) di esaminare annualmente i progressi compiuti nell'attuazione della strategia, in collaborazione con i servizi competenti e le altre parti interessate. Il presente rapporto illustra quindi i risultati di questo monitoraggio.

Panoramica dei risultati

L'esercizio 2025 mostra che sono stati fatti passi avanti in vari settori, tra cui la conclusione di nuovi accordi di libero scambio, la firma del trattato per la protezione dell'alto mare e la creazione di partenariati tra istituti di ricerca. Per contro, alcune misure non hanno registrato progressi significativi, in particolare quelle volte a rendere la Svizzera più interessante dal punto di vista fiscale per il settore marittimo, a migliorare l'attrattiva della sua bandiera o a promuovere una moratoria sulle attività estrattive dai fondali marini.

Stato di attuazione delle misure (giugno 2025)



Didascalia

Verde: le attività relative all'attuazione di queste misure stanno procedendo come previsto, senza gravi problemi.

Arancione: le attività relative all'attuazione di queste misure hanno riscontrato problemi o ritardi che devono essere attentamente monitorati.

Rosso: le attività relative all'attuazione di queste misure hanno riscontrato problemi gravi o ritardi che devono essere attentamente monitorati.

Le misure classificate come «arancioni» o «rosse» richiedono un'attenzione particolare e sono prioritarie, poiché l'attuazione di ciascuna misura è fondamentale per il successo della Strategia marittima.

Principali attività svolte per priorità tematica

Per brevità, di seguito viene presentata solo una selezione delle attività svolte per attuare queste misure. Un grafico a torta mostra lo stato di avanzamento delle misure contenute in ogni priorità tematica. Nella seconda parte del rapporto viene presentata una panoramica delle sfide rimanenti.

1. Un ordine marittimo basato su regole (diritto internazionale)



- Partecipazione a diversi negoziati, tra cui quelli dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI), dell'Autorità internazionale dei fondali marini (ISA), della commissione speciale tripartita indicata nella Convenzione sul lavoro marittimo; partecipazione al Consiglio dei diritti umani per promuovere e tutelare i diritti umani dei marittimi come pure alla Commissione centrale per la navigazione sul Reno per garantire alla Svizzera l'accesso al mare.
- Pubblicazione delle convenzioni OMI entrate in vigore ed esame delle ratifiche necessarie per l'adozione dell'acquis del settore della navigazione marittima, affidato a un organismo esterno.



- Promozione delle sinergie tramite lavoro di networking tra operatori del settore marittimo internazionale con sede a Ginevra nel quadro di vari eventi (p. es. corsi sulla protezione del mare dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati [ACNUR] e dell'Organizzazione internazionale per le migrazioni [OIM]) oppure sostegno a progetti quali il *Global Sand Observatory* del *Global Resource Information Database* (GRID) o lancio del nuovo *Centre for Humanitarian Action at Sea* del Centro ginevrino per la politica di sicurezza (GCSP).
- Interesse della Svizzera a ospitare i segretariati del nuovo *Science policy panel on chemicals, waste and pollution prevention* e del nuovo trattato globale contro l'inquinamento da plastica.

2. Economia marittima



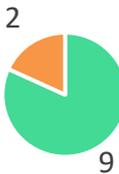
- Conclusione o ratifica di nuovi accordi di libero scambio che contengono impegni in materia di trasporto marittimo tra l'Associazione europea di libero scambio (AELS) e la Moldavia (in vigore dal 1° aprile 2025), tra l'AELS e il Cile così come tra l'AELS e la Thailandia. L'accordo con l'India adottato dal Parlamento il 21 marzo 2025 contiene anche norme relative al personale marittimo nonché convenzioni di accesso al mercato per quanto riguarda il trasporto internazionale e l'accesso ai porti. Infine, l'accordo aggiornato tra l'AELS e l'Ucraina contiene impegni rielaborati nel settore del trasporto marittimo.
- Per quanto concerne le misure per la valutazione dell'attrattività del sistema fiscale, sono già state organizzate due tavole rotonde per discutere le difficoltà incontrate e le possibili soluzioni. A questi incontri partecipano rappresentanti dell'Amministrazione federale (principalmente la SECO e il DFAE) e dei Cantoni oltre ad attori del settore privato. Tuttavia, nonostante questi lavori, non sono ancora state trovate soluzioni concrete.



3. Ambiente marino e affari sociali



- Ratifica dell'accordo dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) sui sussidi alla pesca nel gennaio 2023. La seconda tornata di negoziati, in corso, sulle norme aggiuntive in materia di sovraccapacità e sovrasfruttamento delle risorse ittiche è già a buon punto e dovrebbe concludersi al più presto.
- Partecipazione ai negoziati per la definizione dell'obiettivo «emissioni zero» entro il 2050 per il trasporto marittimo globale nell'ambito dell'OMI.
- Direzione dell'*Aboriginal Subsistence Whaling Sub-Committee*, responsabile di tutte le questioni relative alla caccia alle balene da parte delle popolazioni indigene all'interno della Commissione baleniera internazionale (*International Whaling Commission, IWC*).
- Firma dell'accordo relativo alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare e concernente la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità marina delle aree al di là della giurisdizione nazionale (accordo BBNJ) nel febbraio 2023. I documenti destinati alla consultazione pubblica in vista di un'eventuale ratifica dell'accordo BBNJ e della sua attuazione in Svizzera sono attualmente in fase di elaborazione.
- Adozione della seconda fase (2025–2030) del piano d'azione Strategia Biodiversità Svizzera.
- Presentazione delle attività nazionali della Svizzera e sostegno alle future e nuove parti della Convenzione Acque (UNECE). Partecipazione attiva ai lavori alla Commissione internazionale per la protezione del Reno (CIPR), per gestirne in modo sostenibile le acque e ripristinarne la salute, e alla Commissione internazionale per proteggere le acque del Lago Lemano (*Commission internationale pour la protection des eaux du Léman, CIPEL*).
- Negoziati con i Paesi vicini per affrontare le nuove sfide nei bacini condivisi. Vari accordi sul Doubs (un affluente del Rodano), sul Lemano (attraverso il quale scorre il Rodano) e sul Rodano stesso, che sfocia nel Mar Mediterraneo, sono in corso di definizione.
- Organizzazione di un evento sul capitolo «Ambiente» della Strategia marittima, che riunisce gli attori svizzeri interessati.



4. Ricerca e scienza marittime



- Sostegno al Fondo nazionale svizzero per la ricerca scientifica (FNS) per quindici progetti di oceanografia (fr. 11,3 mio.) e 158 nuovi progetti nei campi dell'idrologia, della limnologia e della glaciologia (fr. 89,3 mio.) per il periodo 2020–2028¹. Sostegno all'Istituto polare svizzero (*Swiss Polar Institute*, SPI) per il periodo 2021–2028 (fr. 9,4 mio.). La gamma di finanziamenti ai lavori di ricerca del FNS comprende il sostegno a progetti, carriere, programmi e infrastrutture.
- Partecipazione alle riunioni e ai gruppi di lavoro del Consiglio Artico con esperte ed esperti svizzeri, e coinvolgimento in formati a cui prende parte la comunità polare e marittima. Promozione del dialogo internazionale e dello scambio di buone prassi in materia di gestione sostenibile. Sostegno alla collaborazione scientifica e marittima internazionale, compresa la facilitazione di partenariati e dichiarazioni d'intenti per le istituzioni svizzere.
- Sostegno diplomatico al *Transnational Red Sea Center* del Politecnico federale di Losanna (PFL), per esempio in occasione della *summer school* organizzata con ricercatori e ricercatrici dei Paesi che si affacciano sul Mar Rosso.
- Conclusione di accordi di collaborazione tra lo SPI e le principali organizzazioni polari che possiedono rompighiaccio di ricerca, come pure con la Fondazione Tara Océan, per consentire alla comunità scientifica svizzera di accedere al veliero di ricerca Tara e alla base galleggiante *Tara Polar Station*.
- Finanziamento, da parte dell'Istituto polare svizzero, di numerosi progetti scientifici che utilizzano navi da ricerca. La sezione marittima del progetto faro dell'SPI «GreenFjord» ha condotto campagne sull'imbarcazione RV Sanna e sulla Forel Heritage (una nave svizzera).
- Organizzazione di due eventi sul tema «Ricerca e scienza marittime» della Strategia marittima, con la partecipazione delle parti interessate.

5. Bandiera svizzera



- Allentamento delle condizioni di registrazione per le navi commerciali marittime a partire dal 1° gennaio 2025.
- Elaborazione di un progetto di legge per rafforzare i diritti di sorveglianza e le risorse amministrative per le misure correttive, attualmente oggetto di consultazioni informali.
- Miglioramento e revisione costanti del sistema di ispezione per garantire la qualità della bandiera svizzera.
- Digitalizzazione dei servizi relativi alla gestione della bandiera svizzera. La homepage dell'Ufficio svizzero della navigazione marittima (USNM) è stata ristrutturata e migliorata e sono in corso ulteriori cambiamenti.
- Miglioramento della comunicazione sui vantaggi della bandiera svizzera, in particolare attraverso la partecipazione dell'USNM a eventi settoriali, attraverso i social network e mediante gli interventi del segretario di Stato della SECO per incoraggiare le aziende svizzere ad adottare la bandiera svizzera.

¹Fonte: portale dati del FNS; stato: 22 mag. 2025.

Misure che hanno presentato problemi o subito ritardi (arancione)



L'attuazione di altre sei misure è stata valutata «arancione». Queste sono presentate di seguito.

Misura C1.1 Concludere negoziati concernenti uno strumento internazionale contro l'inquinamento da plastica (intero ciclo di vita dei materiali sintetici)

La Svizzera partecipa attivamente ai negoziati per l'elaborazione di un accordo internazionale giuridicamente vincolante per porre fine all'inquinamento da plastica. In qualità di membro della *High Ambition Coalition*, contribuisce regolarmente a workshop tematici e discussioni informali per far avanzare il processo. È stata inoltre presente ad alto livello (Consiglio federale e Segreteria di Stato) a quattro riunioni ministeriali.

Tuttavia, i negoziati rimangono complessi e delicati. L'ultima riunione (*Intergovernmental Negotiating Committee, INC-5.2*) si terrà nell'agosto 2025 a Ginevra. I principali punti di divergenza riguardano:

1. il campo di applicazione dell'accordo (in particolare l'inclusione o l'esclusione della produzione di plastica);
2. il trattamento dei prodotti problematici e delle sostanze chimiche problematiche nei prodotti di plastica e le misure normative previste;
3. l'architettura finanziaria dell'accordo.

Misura C3.3 Sviluppare elevati standard ambientali per il settore dell'estrazione mineraria in acque profonde e prendere in considerazione una moratoria sull'estrazione commerciale in acque profonde

La Svizzera ha partecipato ai negoziati dell'Autorità internazionale dei fondali marini (ISA) su questo tema, dove si è espressa a favore di standard ambientali rigorosi, di una moratoria (fino a quando le conoscenze scientifiche sugli effetti dell'estrazione in acque profonde saranno più ampie e la protezione dell'ambiente marino potrà essere garantita), e dello sviluppo di una politica ambientale generale. Alla 3^a Conferenza delle Nazioni Unite sugli oceani, ha ribadito il proprio impegno aderendo a una dichiarazione congiunta a sostegno della moratoria.

Vi sono ancora grandi differenze tra i Paesi per quanto riguarda i regolamenti operativi ed è ancora necessario sviluppare gli standard e le norme pertinenti, il che richiederà ulteriori negoziati.

Suscita inoltre preoccupazioni la possibilità che gli Stati Uniti autorizzino unilateralmente l'estrazione mineraria in acque profonde. Sebbene non sia ancora stata concessa alcuna autorizzazione concreta, tale mossa potrebbe complicare i negoziati in corso ed esercitare pressioni su altri Paesi. Si sta contemplando la possibilità di esaminare la legalità di una tale decisione e delle eventuali reazioni.

Misura D2.3 Valutare la possibilità di ottenere uno status consultivo nell'ambito del Trattato sull'Antartide

La crescente politicizzazione delle discussioni nel quadro delle riunioni consultive del Trattato sull'Antartide e le crescenti difficoltà nel raggiungere un consenso frenano i progressi su questo tema. Attualmente, alcune Parti consultive stanno bloccando le candidature in corso, e ciò non crea un ambiente favorevole a un'eventuale iniziativa della Svizzera volta a cambiare il suo status.

Ciononostante, la Svizzera continua a partecipare alle riunioni del Trattato e segue da vicino i processi di candidatura, in particolare quelli del Canada e della Bielorussia. Sono stati inoltre organizzati colloqui bilaterali con varie Parti per raccogliere le loro valutazioni e impressioni.

Misura E1.1 Rivedere i requisiti di registrazione per le imbarcazioni commerciali marittime e renane e per la navigazione da diporto internazionale.

In quest'ottica verrà data particolare importanza ai requisiti di nazionalità e di capitale

Dal 1° gennaio 2025 è entrato in vigore un allentamento delle condizioni di registrazione per le navi commerciali marittime, e la principale di queste è che l'effettiva amministrazione sia in Svizzera. Anche le regole per gli yacht sono state allentate: le persone giuridiche possono ora registrare la propria imbarcazione se sono iscritte al registro di commercio e amministrata dalla Svizzera, e l'assicurazione di responsabilità civile può essere stipulata con compagnie estere se l'offerta svizzera è insufficiente.

Detto questo, non è stato possibile introdurre tutti gli allentamenti desiderati per le navi marittime commerciali e non, in particolare l'eliminazione dei requisiti relativi alle risorse proprie e a un maggiore controllo da parte di un sindacato di revisione, nonché la semplificazione delle procedure. Per attuare queste misure è necessaria una revisione della legge, revisione che però ha subito ritardi perché le questioni di fondo sono ancora in discussione.

Per le imbarcazioni commerciali renane, si pone la questione di dove debbano essere definite le condizioni per la registrazione e in che misura possano essere allentate alla luce dei requisiti internazionali.

Misura E1.2 Sviluppare standard di sicurezza e sostenibilità di ampia portata per la navigazione commerciale marittima e sul Reno sotto bandiera svizzera e separare l'autorizzazione alla navigazione dalla registrazione

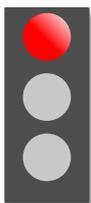
È stato preparato un progetto di legge, attualmente oggetto di consultazioni informali. Tuttavia, le società armatrici rifiutano l'aumento dei requisiti di sostenibilità che vanno oltre gli standard internazionali, adducendo il rischio di uno svantaggio competitivo. Una delle strade prese in considerazione è quella di sviluppare, d'intesa con queste società, standard ambientali più severi ma applicabili grazie all'utilizzo di navi di nuova generazione, in modo da limitare le distorsioni della concorrenza.

Misura E3.1 Assicurare un interessante rapporto costi-benefici della bandiera svizzera

Un'imposta forfettaria relativamente bassa rispetto agli standard internazionali per i servizi ordinari e un quadro giuridico moderno contribuiscono all'attrattiva di battere bandiera svizzera. Tuttavia, la bocciatura da parte del Parlamento dell'introduzione di un'imposta sul tonnellaggio e l'inasprimento delle pratiche fiscali applicabili ai marittimi impiegati sulle navi battenti bandiera svizzera hanno avuto un impatto negativo sulla competitività della bandiera.

È in corso un dialogo con le società armatrici, le figure chiave del settore marittimo, i Cantoni e tutti i dipartimenti federali interessati per individuare soluzioni. In questo contesto si sono già tenute due tavole rotonde. Si potrebbero istituire gruppi di lavoro per promuovere una comprensione comune delle sfide, rispondere alle richieste del settore ed esplorare possibili approcci.

Misure che hanno presentato problemi gravi (rosso)



L'attuazione della misura descritta di seguito ha incontrato notevoli difficoltà, richiedendo un'attenzione particolare e una ricerca attiva di soluzioni adeguate.

Misura B2.1 Mantenere ed espandere la rete di accordi sulla doppia imposizione ed eventualmente introdurre l'imposta sul tonnellaggio

La Svizzera ha già firmato convenzioni con oltre 110 Stati e territori per disciplinare la doppia imposizione. La conclusione di nuovi accordi e la revisione di quelli esistenti fanno parte di un processo continuo.

Per quanto concerne la tassa sul tonnellaggio, il Parlamento ha deciso, nell'ambito della procedura legislativa, di non entrare in materia. Questa decisione, che risale al 28 maggio 2024, mina l'obiettivo della Strategia marittima di garantire un regime fiscale attraente per il settore marittimo. In gioco non vi è solo l'esistenza del settore marittimo in Svizzera, che genera posti di lavoro e gettito fiscale, ma anche la capacità, da parte di compagnie di livello mondiale, di continuare a gestire una grande flotta di navi dalla Svizzera.

A ciò si aggiunge il chiarimento della situazione giuridica nella legge sull'imposta federale diretta e nella legge sull'armonizzazione delle imposte dirette dei Cantoni e dei Comuni in merito all'esenzione fiscale dei marittimi a bordo di una nave marittima battente bandiera svizzera (art. 5 cpv. 1 lett. f LIFD; art. 4 cpv. 2 lett. f LAID).

Come per la misura E3.1 è in corso un dialogo con le società armatrici, con figure chiave del settore marittimo, i Cantoni e tutti i dipartimenti federali interessati per individuare soluzioni. In questo contesto si sono già tenute due tavole rotonde. Si potrebbero istituire gruppi di lavoro per promuovere una comprensione comune delle sfide, rispondere alle richieste del settore ed esplorare possibili soluzioni.

Allegato: Valutazione dello stato di avanzamento delle misure

Priorità strategica	Obiettivo	Misure	Valutazione 2024	Valutazione 2025
A. Un ordine marittimo basato su regole	A1. Rafforzare il diritto internazionale (applicazione, esecuzione, sviluppo)	A1.1 Partecipare attivamente al continuo sviluppo del diritto internazionale nel settore marittimo	verde	verde
		A1.2 Esercitare i propri diritti davanti al Tribunale internazionale del diritto del mare e ad altri meccanismi di risoluzione delle controversie	verde	verde
		A1.3 Influenzare gli organismi, i forum e i negoziati pertinenti, nel rispetto dei diritti degli Stati senza sbocco sul mare	arancione	verde
	A2. Recepire gli sviluppi del diritto internazionale	A2.1 Adottare gli sviluppi dell'acquis del settore della navigazione marittima, in particolare le convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL)	arancione	verde
		A2.2 Ratificare le convenzioni e gli emendamenti a queste ultime che sono allineati con gli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030	arancione	verde
	A3. Rafforzare Ginevra come sede di organizzazioni nel settore marittimo	A3.1 Sfruttare le sinergie tramite le reti di contatti tra gli attori del settore marittimo internazionale con sede a Ginevra sui temi del commercio globale, della proprietà intellettuale, dell'ambiente, della pace e della sicurezza, dell'aiuto umanitario, dei diritti umani e della salute	verde	verde
		A3.2 Perseguire una politica di Stato ospite che offra le migliori condizioni possibili per l'insediamento di organizzazioni del settore marittimo	verde	verde
B. Economia marittima	B1. Migliorare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto marittimo internazionale	B1.1 Impegnarsi all'interno di organismi multilaterali di regolamentazione o attraverso la negoziazione di accordi di libero scambio per migliorare l'accesso al mercato dei servizi di trasporto marittimo	verde	verde
	B2. Mantenere una tassazione attrattiva	B2.1 Mantenere ed espandere la rete di accordi sulla doppia imposizione ed eventualmente introdurre l'imposta sul tonnellaggio.	rosso	rosso
C. Ambiente marino e affari sociali	C1. Partecipare agli strumenti internazionali nei settori della biodiversità marina, dell'inquinamento da plastica e della promozione di condizioni di lavoro dignitose	C1.1 Concludere negoziati concernenti uno strumento internazionale contro l'inquinamento da plastica (intero ciclo di vita dei materiali sintetici)	arancione	arancione
		C1.2 Inasprire gli obiettivi di riduzione delle emissioni nel trasporto marittimo fino a raggiungere un saldo netto pari a zero entro il 2050 nell'ambito della revisione della strategia dell'OMI sui gas a effetto serra	verde	verde
		C1.3 Garantire condizioni di lavoro dignitose nel settore marittimo della Convenzione sul lavoro marittimo (OIL-MLC 2006)	verde	verde

	C2. Garantire una catena alimentare marina sicura e sostenibile	C2.1 Inasprire i controlli sullo sfruttamento legale e sostenibile delle risorse marine, in particolare nel quadro del Comitato sulla pesca della FAO (Committee on Fisheries, COFI), della Commissione baleniera internazionale (International Whaling Commission, IWC) e di altre autorità di gestione	verde	verde
		C2.2 Sostenere l'introduzione di misure commerciali nel contesto della conservazione delle specie	verde	verde
		C2.3 Sostenere il diritto di sfruttamento dei cetacei e di altre risorse marine secondo criteri biologici da parte dei popoli indigeni e delle comunità locali	verde	verde
	C3. Rafforzare gli standard di sostenibilità nell'uso delle risorse marine	C3.1 Destinare almeno il 30 per cento della superficie degli oceani alla salvaguardia della biodiversità entro il 2030	arancione	verde
		C3.2 Attuare gli obiettivi rilevanti del quadro globale sulla biodiversità Kunming-Montreal	verde	verde
		C3.3 Sviluppare elevati standard ambientali per il settore dell'estrazione mineraria in acque profonde e prendere in considerazione una moratoria sull'estrazione commerciale in acque profonde	verde	arancione
	C4. Proteggere i fiumi transfrontalieri della Svizzera che sfociano in mare	C4.1 Sottolineare la grande importanza per la Svizzera della gestione dei fiumi transfrontalieri che sfociano in mare	verde	verde
		C4.2 Assicurare un equilibrio di interessi tra i Paesi rivieraschi a monte e a valle nella conclusione e nello sviluppo di trattati internazionali	verde	verde
	D. Ricerca e scienza maritime	D1. Rafforzare il contributo da parte del mondo scientifico svizzero agli organismi marini internazionali	D1.1 Promuovere la ricerca marittima finanziando progetti del Fondo nazionale svizzero per la ricerca scientifica (FNS) attraverso una procedura competitiva	verde
D1.2 Portare avanti questa promozione attraverso commissioni e contributi del mondo accademico e tramite il sostegno a strutture di ricerca d'importanza nazionale (SPI). Queste vengono selezionate nel pieno rispetto dei requisiti della legislazione federale in materia di ricerca e innovazione			verde	verde
D2. Posizionarsi come parte della comunità polare		D2.1 Utilizzare lo statuto di osservatrice presso il Consiglio Artico per promuovere la ricerca scientifica internazionale, la protezione e l'uso sostenibile delle risorse naturali, come pure il dialogo tra le nazioni e con le organizzazioni dei popoli indigeni	verde	verde
		D2.2 Promuovere una «cultura della diplomazia scientifica» attraverso uno scambio proficuo tra scienza e politica	verde	verde

		D2.3 Valutare la possibilità di ottenere uno status consultivo nell'ambito del Trattato sull'Antartide	arancione	arancione
	D3. Rafforzare la navigazione a fini di ricerca	D3.1 Permettere alla comunità di ricerca svizzera l'accesso alle navi e alle piattaforme di ricerca, sfruttando al meglio tutte le sinergie	verde	verde
		D3.2 Partecipare a spedizioni e progetti internazionali e fornire sostegno politico alle navi da ricerca battenti bandiera svizzera	verde	verde
<u>E. Bandiera svizzera</u>	E1. Creare sia condizioni di registrazione competitive per le imbarcazioni commerciali marittime e renane, sia normative moderne per la navigazione da diporto internazionale	E1.1 Rivedere i requisiti di registrazione per le imbarcazioni commerciali marittime e renane e per la navigazione da diporto internazionale. In quest'ottica verrà data particolare importanza ai requisiti di nazionalità e di capitale	arancione	arancione
		E1.2 Sviluppare standard di sicurezza e sostenibilità di ampia portata per la navigazione commerciale marittima e sul Reno sotto bandiera svizzera e separare l'autorizzazione alla navigazione dalla registrazione	arancione	arancione
		E1.3 Assicurare la compatibilità con le normative internazionali	verde	verde
	E2. Migliorare la supervisione e le sanzioni	E2.1 Inasprire il diritto in materia di sorveglianza (obblighi di controllo e segnalazione) e gli strumenti di diritto amministrativo per rimediare alle carenze ed emanare sanzioni	verde	verde
		E2.2 Assicurare la qualità della bandiera attraverso un regime di ispezioni coerente ed efficiente	verde	verde
	E3. Assicurare una gestione pubblica nel settore marittimo orientata ai servizi	E3.1 Assicurare un interessante rapporto costi-benefici della bandiera svizzera	arancione	arancione
		E3.2 Ricorrere a una gestione digitalizzata per servizi veloci e di qualità (e-Government)	verde	verde
		E3.3 Pubblicizzare i vantaggi della bandiera svizzera attraverso mezzi di comunicazione adeguati	arancione	verde