

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1574

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MURATORI, GERMANÀ**

Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica  
da diporto e del turismo nautico

*Presentata il 13 settembre 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'articolo 1 della presente proposta di legge si propone, operando sulla normativa di base, l'aggiornamento della legge 11 febbraio 1971, n. 50, nel rispetto della normativa comunitaria recata dalla direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 1994, attuata dal decreto legislativo n. 436 del 1996, e dello spirito di semplificazione introdotto dalla legge 8 marzo 1999, n. 50. Originariamente la navigazione da diporto era regolata esclusivamente dal codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Di anno in anno si rese però sempre più evidente che la natura speciale di questo tipo di navigazione manifestava esigenze non sempre conciliabili con le norme di un codice nato per ben altri scopi. All'inizio dell'anno 1971 fu pertanto emanata la legge 11 febbraio 1971, n. 50,

che, riconoscendo la specialità del settore, decretava una sua specifica regolamentazione anche se non stabiliva il suo completo distacco dal codice della navigazione. Indubbiamente, la ancora scarsa esperienza su un settore, allora agli albori, e la cultura mercantile e statalista imperante all'epoca, indussero alla prudenza e non consentirono quel più incisivo intervento che avrebbe impedito che fra codice della navigazione e legge n. 50 del 1971 si acuisse sempre di più quel latente stato di incompatibilità che negli anni successivi costrinse il legislatore ad apportare tutta una serie di modifiche alla legge base per adattarla alle sempre nuove esigenze di un settore giovane in costante, rapida e sostanziale evoluzione. Dal febbraio del 1971 la categoria, anno dopo anno, fu pertanto costretta a districarsi fra un numero sempre crescente di provvedimenti che si mo-

dificavano a cascata. Anche volendosi fermare alle sole leggi, si contano:

a) codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

b) legge 11 febbraio 1971, n. 50;

c) legge 14 agosto 1971, n. 823;

d) legge 14 agosto 1974, n. 378;

e) legge 6 marzo 1976, n. 51;

f) legge 26 aprile 1986, n. 193;

g) legge 5 maggio 1989, n. 171;

h) decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427;

i) decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498.

Nel 1996, con la legge 6 febbraio 1996, n. 52 (legge comunitaria 1994) l'Italia recepì la direttiva 94/25/CE e con l'articolo 49 delegò la sua attuazione al Governo. Era un momento di svolta. La Comunità europea imponeva all'Italia di passare da una normativa che proponeva lo Stato come l'unico detentore del potere decisionale, dalla progettazione all'uso finale del mezzo nautico, ad un'altra di segno opposto in cui allo Stato compete solo di fissare i requisiti essenziali di sicurezza e sorvegliare e controllare poi che questi requisiti siano pienamente e correttamente soddisfatti. Purtroppo, però, i tempi prescritti per l'emanazione del decreto di attuazione caddero nel pieno del periodo transitorio (16 giugno 1994-16 giugno 1998) fissato dalla direttiva. L'Amministrazione, perciò, fu costretta a mantenere in atto due normative parallele. Una per le unità marcate CE, conforme alla direttiva 94/25/CE, e l'altra per le unità senza marcatura CE, conforme alla normativa della legge n. 50 del 1971, e successive modificazioni. Tutta la serie dei provvedimenti legislativi sopra elencati rimase pertanto in essere e, anzi, la lista successivamente si è andata ulteriormente allungando nel continuo sforzo di sopperire alle

sempre nuove esigenze imposte dall'evoluzione del settore che male tollerava il doppio binario normativo, spesso non proprio in sintonia con i principi della normativa europea. Furono pertanto emanati:

a) il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della citata direttiva 94/25/CE;

b) il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205;

c) il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647;

d) la legge 30 novembre 1998, n. 413;

e) la legge 7 dicembre 1999, n. 472;

f) la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000).

La originaria legislazione nazionale di settore ha subito così profondi mutamenti per cui la filosofia di base delle norme fondamentali si è talmente evoluta da giustificare una sostanziale convergenza dell'attuale doppio binario. Pertanto, dato che l'attuale mercato nazionale del diporto per oltre il 99 per cento è regolamentato dalla direttiva 94/25/CE e dato che non si sono riscontrati impedimenti per la gestione del parco delle unità da diporto esistenti prima della data di entrata in vigore della direttiva 94/25/CE, si è ritenuto che i tempi fossero maturi per una profonda ristrutturazione della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni. In particolare, si è:

a) soppresso quanto ormai obsoleto se non addirittura in contrasto con il nuovo ordinamento giuridico;

b) adeguato quanto ancora non conforme alla normativa comunitaria;

c) accorpato quello che si riferisce alla medesima attività, ma che oggi è disperso in una miriade di provvedimenti non sempre di facile reperibilità e lettura.

L'articolo 1 della legge n. 50 del 1971, di seguito denominata « legge », è stato così modificato:

a) il primo comma è rimasto invariato;

b) il secondo comma è stato sostituito per adeguarlo alla normativa comunitaria mediante l'accorpamento nella lettera b) delle disposizioni di cui all'articolo 15, comma 1, della legge n. 171 del 1989;

c) il terzo comma è stato soppresso in quanto il codice della navigazione è nato per regolare la navigazione commerciale e tutelare i diritti dei terzi insiti nelle attività commerciali, con particolare riguardo al trasporto dei passeggeri e delle merci e al lavoro marittimo. Queste attività mancano nella navigazione da diporto che di per sé è una navigazione speciale riconosciuta come tale anche dai trattati internazionali. Il legislatore italiano ha recepito il concetto di base con la legge, anche se con il comma 3 non ha voluto tagliare di netto il cordone ombelicale con il codice della navigazione, reputando che i tempi non fossero ancora maturi. Infatti, trattandosi di un settore di cui si aveva ancora poca esperienza, mancava la certezza di aver trasferito nella nuova legge tutto il necessario per assicurare la completezza senza però appesantirla troppo. Gli interventi successivi hanno, però, sempre più attenuati i punti di riferimento o di dipendenza fino al recepimento della direttiva 94/25/CE, che ha concluso il processo. Inoltre, i pochi riferimenti al codice della navigazione che oggi si potevano ancora ragionevolmente invocare sono stati accorpati nella ristrutturazione dei procedimenti già in essere nella normativa sul diporto. Tutto il resto genererebbe solo confusione, male si concilierebbe con il principio di semplificazione alla base della legge n. 50 del 1999 e potrebbe generare azioni di infrazione da parte dell'Unione europea;

d) il quarto comma è stato sostituito dal comma 3 che, mediante l'accorpamento delle disposizioni dello stesso articolo 1 e dell'articolo 2, comma 1, lettere a), c) e d), del decreto legislativo n. 436 del 1996, ha

adeguata la normativa nazionale a quella comunitaria. Nelle definizioni si è usato il termine generico di « lunghezza » dell'unità, senza alcun riferimento alla « lunghezza fuori tutto » o allo « scafo di lunghezza » per consentire l'unificazione delle norme della legge con quelle comunitarie. Questo è stato reso possibile dagli attuali principi della normativa, sia nazionale che comunitaria, che assegna al costruttore ogni potere decisionale nel campo della progettazione e costruzione. Sarà quindi il costruttore, a seconda che si tratti di unità soggetta alle norme della legge o a quelle comunitarie, ad adottare la definizione di lunghezza confacente e a scegliere la norma che, a suo giudizio, la renda conforme. Provvederà successivamente prima a motivare la sua decisione nella documentazione tecnica prevista dall'allegato IX annesso al decreto legislativo n. 436 del 1996 e poi a certificarla se si tratta di unità marcate CE; in caso contrario la farà certificare nell'attestato di idoneità rilasciato da un organismo autorizzato;

e) il quinto comma è stato abrogato in quanto né la direttiva 94/25/CE, né il decreto legislativo n. 436 del 1996 di attuazione della stessa, prevedono speciali tipologie per la vela e per il motore. Al contrario affermano che è unità da diporto « qualunque tipo a prescindere dai suoi mezzi di propulsione » purché venga usata per il diporto. La scelta del tipo spetta, quindi, al costruttore, che in sede di progettazione provvede alla classificazione in base:

1) alle norme nazionali, o ad altre equivalenti di sua scelta, purché tali da superare il controllo dell'organismo autorizzato che dovrà rilasciare l'attestato di idoneità del prototipo, se l'unità non è marcata CE. Successivamente rilascerà la dichiarazione di conformità al prototipo;

2) alle norme armonizzate previste dalla direttiva o ad altre di sua scelta, che dovrà dimostrare conformi nella documentazione tecnica, prevista dall'allegato IX annesso al decreto legislativo n. 436 del 1996. Una volta certificato, pubblicherà il

tipo nel manuale del proprietario, di cui al punto 2.5 dell'allegato II annesso al citato decreto legislativo n. 436 del 1996, e rilascerà la dichiarazione di conformità, di cui all'allegato VIII, punto 2, secondo trattino, annesso al medesimo decreto legislativo;

f) il sesto comma è abrogato per gli stessi motivi formulati per il quinto comma;

g) la abrogazione del settimo comma è consequenziale alla abrogazione del terzo comma;

h) i commi dall'ottavo al sedicesimo sono stati abrogati perché in contrasto con le direttive relative alle macchine 89/392/CEE, 91/368/CEE, 93/44/CEE e 93/68/CEE, attuate con decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1996, che prevedono, per l'immissione sul mercato e la messa in esercizio, la marcatura CE per i fuoribordo e la dichiarazione di destinazione ad unità da diporto per gli entrobordo. Per gli entrobordo, infatti, la conformità sarà attestata dalla marcatura CE dell'unità da diporto su cui sono installati. I commi abrogati sono stati sostituiti con i commi 4, 5, 6, 7 e 8, in conformità con le norme comunitarie sulla potenza massima di esercizio.

L'articolo 2 è stato abrogato in quanto la dichiarazione di costruzione è in contrasto con i nuovi presupposti della normativa, nazionale e comunitaria, sulla costruzione delle unità da diporto, che oggi è di completa responsabilità del costruttore che è tenuto solo al rispetto dei requisiti essenziali di sicurezza stabiliti dall'autorità competente e alla dichiarazione finale di conformità ad essi.

L'articolo 3 è stato abrogato in quanto i nuovi presupposti della normativa, nazionale e comunitaria, non prevedono niente di simile per la progettazione e la costruzione di imbarcazioni da diporto. Ogni responsabilità in materia è lasciata al costruttore, che deve solo garantire che la qualità della documentazione tecnica da lui fornita sia tale da soddisfare le esigenze di verifica e di controllo sia dell'or-

ganismo certificatore che dell'amministratore. Tale documentazione deve cioè consentire la comprensione del progetto, della fabbricazione e del funzionamento del prodotto, nonché permettere di valutarne la conformità ai requisiti prescritti. Oltre la qualità, il costruttore non ha altri obblighi ed è, quindi, libero di far approntare la documentazione, di cui deve assumere la piena responsabilità, dalle persone di sua fiducia che ritiene idonee. L'incoerenza di questo articolo è, oltretutto, evidente anche considerando la prassi seguita nel passato. L'amministrazione, infatti, non ha mai ritenuto valido un progetto in base alla firma, anche se questa era del più alto livello previsto, ovvero dell'ingegnere navale. La firma, in effetti, serviva solo per poter presentare il progetto all'ente tecnico, che era poi l'unico, autorizzato dall'amministrazione, ad approvarlo preventivamente. Quindi, anche per la legislazione nazionale, determinante non è la firma, ma la qualità. L'imposizione di una firma sembra, quindi, rispondere non ad una effettiva esigenza di sicurezza, ma solo all'interesse corporativo di assicurare sempre e comunque una parcella quantificata e garantita dall'ordine professionale del firmatario. La nuova normativa comunitaria ha finalmente spazzato via queste corporative rendite di posizione.

L'articolo 4, è stato abrogato, insieme all'articolo 217 del codice della navigazione, dall'articolo 3 della legge n. 193 del 1989.

L'articolo 5 si può forse considerare uno dei più importanti e, quindi, richiede maggiore attenzione. La legge, nel testo originario, con l'articolo 13, aprì la strada ai distinguo escludendo le imbarcazioni di lunghezza non superiore ai 5 metri anche se con motore di potenza non superiore ai 20 cavalli o con vela non superiore ai 14 metri quadri. La successiva legge 6 marzo 1976, n. 51, recando modifiche alla legge, con l'articolo 1 rafforzò il distinguo introducendo la categoria dei natanti, cioè unità da diporto « esenti dall'obbligo dell'iscrizione » e non più imbarcazioni « escluse dall'obbligo dell'iscrizione ». Inol-

tre con l'articolo 23 delegò il Ministro per la marina mercantile ad emanare con proprio decreto uno specifico regolamento di sicurezza per il diporto, stabilendo che con la sua entrata in vigore cessasse l'applicazione del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 1154 del 1972. Dieci anni dopo la legge 26 aprile 1986, n. 193, introdusse ulteriori modifiche alla legge: stabilì che per l'iscrizione delle unità da diporto si prescindesse dai requisiti di nazionalità; abolì l'autorizzazione per recarsi all'estero; allargò la fascia dei natanti, portando la lunghezza a 6 metri e la potenza del motore a 25 cavalli ed abolendo le limitazioni alle dimensioni della vela; abolì l'autorizzazione, a giudizio discrezionale, del Ministro della marina mercantile per la dismissione di bandiera, indispensabile per il trasferimento o la vendita all'estero delle unità da diporto iscritte in Italia. Si riconosceva così che il diporto non rientrava nel quadro strategico dell'interesse nazionale sancito dal codice della navigazione per le navi mercantili. Otto anni dopo il decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, con la nuova modifica all'articolo 1 della legge, ha allargato ulteriormente la fascia dei natanti portando la lunghezza a 7,50 metri per le unità a motore e a 10 metri per quelle a vela e abolendo la limitazione della potenza del motore, e con l'articolo 2-bis ha consentito a tutte le imbarcazioni permanentemente destinate alla navigazione interna di passare nella fascia dei natanti. Passo dopo passo, quindi, oltre l'80 per cento della flotta da diporto nazionale è passata, come doveva essere fin dall'inizio, date le sue caratteristiche esclusivamente ricreative e sportive, nel campo dei beni mobili. Il legislatore, infatti, man mano che acquisiva conoscenza del settore del diporto, si rendeva conto che per le finalità del mezzo nautico, limitate, sia dalle norme nazionali che da quelle comunitarie, esclusivamente alla ricreazione e allo sport senza fini di lucro, le farraginose e costose procedure di iscrizione messe in atto per le navi mercantili, equiparate a

beni immobiliari, non avevano ragione d'essere. Dato che anche la direttiva 94/25/CE è perfettamente in linea con questa concezione del diporto e dato che le disposizioni legislative nazionali adottate per oltre l'80 per cento delle unità da diporto lo giustificano, risulta evidente l'applicabilità delle lettere *g-bis*), *g-ter*) e *g-quater*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997 ai procedimenti attinenti l'iscrizione delle unità da diporto. In particolare:

a) in base alla lettera *g-quater*) (adeguamento dei procedimenti ai nuovi principi normativi) si finalizza l'iscrizione alla sola identificazione dell'unità. Non si ricorre alla lettera *g-bis*) (soppressione dei procedimenti), come per i natanti, in quanto si ritiene che sia utile conservare la finalità di identificazione dato che queste unità sono autorizzate a navigare oltre il limite delle acque territoriali;

b) per il combinato disposto delle lettere *g-bis*) e *g-ter*) si sopprime il procedimento di trascrizione del titolo di proprietà perché non solo in contrasto con i nuovi obiettivi definiti dalla legislazione di settore [lettera *g-bis*)], ma anche perché comportano per l'amministrazione e per i cittadini costi più elevati dei benefici [lettera *g-ter*)].

Comunque, dato che l'articolo 15 della legge n. 171 del 1989, introduce, per alcune utilizzazioni delle unità da diporto, una deroga al principio dell'assenza di lucro sancito dall'articolo 1, secondo comma, della legge, con il comma 5 si ritiene opportuno salvaguardare eventuali interessi legati a queste utilizzazioni, conservando, a titolo volontaristico, l'istituto della pubblicizzazione di titoli di proprietà e di altri diritti reali in quanto la non obbligatorietà fa decadere le ragioni delle modifiche e per quanto attiene ai costi dell'amministrazione esiste la possibilità di risarcimento adeguando nella tabella allegata alla legge l'importo del tributo previsto per le prestazioni di trascrizione. Per quanto attiene alle modalità di iscrizione sancite nel comma 2, si è previsto che le procedure siano svolte dal soggetto che all'atto della vendita effettua material-

mente il passaggio di possesso dell'unità (costruttore, importatore, venditore). Si ritiene che questa procedura sia il sistema più semplice e sicuro per garantire che il referente indicato nella domanda di iscrizione sia effettivamente il vero possessore dell'unità. D'altra parte, questa procedura non costituisce un onere aggiuntivo al venditore in quanto già oggi la pratica della consegna alla boa dell'unità pronta a prendere il mare è largamente generalizzata. L'articolo è stato riformulato facendo riferimento all'articolo 1 della legge 8 marzo 1999, n. 50, e in base all'articolo 20, commi 5, lettere da *b)* a *g-septies*), e *3-bis*, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, includendovi, con le opportune modificazioni per adattarli alla materia, i riferimenti al codice della navigazione. In particolare:

*a)* nel comma 1 (ex commi primo, secondo e terzo), considerato che l'approvazione dei modelli dei registri di iscrizione costituisce un provvedimento tecnico che presuppone la conoscenza delle esigenze di servizio, si ritiene più semplice trasferirne la funzione a un dirigente;

*b)* nel comma 2 sono state accorpate le disposizioni attinenti alla documentazione necessaria per l'iscrizione di una unità da diporto contenute nell'articolo 253 del codice della navigazione, negli articoli 303 e 315 del regolamento per la navigazione marittima, nel testo vigente dello stesso articolo 5 e nell'articolo 11, commi 3 e 4, del decreto legislativo n. 436 del 1996. In base al combinato disposto delle citate lettere *g-bis)* e *g-ter)* del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997, e in deroga a quanto prescritto dall'articolo 315 del regolamento per la navigazione marittima, è stato soppresso per tutte le unità da diporto l'obbligo di presentare il certificato di stazza per l'iscrizione. La normativa comunitaria prevede per le unità di lunghezza fino a 24 metri la classificazione per lunghezza e non per stazza. D'altra parte, anche la normativa nazionale fin dal 1986 il quarto comma dell'articolo in oggetto, aveva rinunciato al certificato di stazza ritenendo

sufficiente ai fini del diporto il dato riportato, fra gli altri, nel certificato di omologazione del prototipo. Successivamente, malgrado che la direttiva 94/25/CE non fosse ancora recepita, con l'articolo 1, quarto comma, della legge, per tutte le unità da diporto (comprese quelle di lunghezza superiore ai 24 metri) fu abbandonata la classificazione delle unità in base alla stazza e adottata quella in base alla lunghezza. Pertanto, la stazzatura delle unità da diporto diventa un procedimento da sopprimere perché superfluo e comportante costi in nessun modo giustificabili;

*c)* nel comma 4 si sono accorpate i procedimenti già in atto per le unità non marcate CE (legge) o marcate CE (decreto legislativo n. 436 del 1996). In particolare le disposizioni attinenti:

1) all'omologazione del prototipo (raccolta norme del Registro italiano navale) e alla corrispondente attestazione « CE del tipo » (decreto legislativo n. 436 del 1996, allegato VI);

2) alla dichiarazione di conformità, decreto legislativo n. 436 del 1996, articolo 11, comma 3, lettera *b)*, e allegato VIII;

*d)* nei commi 5, 6, 7 e 8 si sono accorpate gli articoli 250, 251, 252, 253 e 254 del codice della navigazione;

*e)* nel comma 9 si evidenzia la norma sull'equivalenza dei documenti e sulla lingua presente sia nella normativa nazionale che in quella comunitaria. Sono stati accorpate, inoltre, i commi 3, lettera *c)*, e 4 dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 436 del 1996;

*f)* nel comma 10 si sono accorpate le disposizioni attinenti al noleggio e alla locazione, di cui all'articolo 15 della legge n. 171 del 1989, e all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 436 del 1996;

*g)* nel comma 11 si sono accorpate le disposizioni attinenti il trasferimento di iscrizione di una unità da diporto ad altro ufficio nazionale: articoli 319, 320, 329 e 330 del regolamento per la navigazione marittima;

*h)* nei commi 12, 13, 14 e 15 si sono accorpate le disposizioni attinenti alla cancellazione dai registri di iscrizione delle unità da diporto. In particolare: l'articolo 163 del codice della navigazione; l'articolo 345 del regolamento per la navigazione marittima; l'articolo 5 del decreto-legge n. 953 del 1982, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 53 del 1983; il decreto del Ministro delle finanze 26 aprile 1983; gli articoli 2-*bis* e 3, comma 4, del citato decreto-legge n. 378 del 1994;

*i)* con il comma 16 si è ridotto il numero dei procedimenti accorpando la cancellazione dai registri di iscrizione delle unità che passano nella categoria dei natanti con la richiesta dei documenti necessari per poter navigare in questa nuova categoria;

*l)* nei commi 17, 18 e 19 si sono accorpate le disposizioni attinenti la dimissione di bandiera per le unità da diporto di bandiera nazionale vendute o trasferite all'estero. In particolare: l'articolo 156 del codice della navigazione e l'articolo 28 della legge n. 193 del 1986.

L'articolo 8 è stato sostituito per semplificare e coordinare meglio le procedure adeguandole, inoltre, ai nuovi principi della legislazione di settore. In particolare:

*a)* il primo comma e il quinto comma sono stati accorpati nel comma 2 con le seguenti varianti:

1) l'elenco dei tipi di navigazione consentiti, riportato alle lettere *a)* e *b)* del vigente primo comma, è stato sostituito (lettera *g-quater*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997), con il rimando a quanto previsto in materia dalla documentazione presentata all'atto dell'iscrizione, unificando così le disposizioni in materia previste dalle norme comunitarie e dalla legge. Comunque, l'informazione su cosa prevedono le due normative è stata riportata nel comma 4;

2) per semplificare sono stati omessi gli elenchi degli uffici che possono rilasciare i documenti di navigazione in

quanto coincidono con quelli abilitati alla iscrizione;

*b)* i vigenti commi secondo e sesto sono stati accorpati nel comma 1 con le osservazioni di cui ai numeri 1) e 2) della lettera *a)* della presente relazione;

*c)* nei commi 1 e 2 fra i documenti di bordo si è aggiunto il certificato di sicurezza che, in base all'articolo 169 del codice della navigazione e al regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999, è fondamentale per la navigazione. È, infatti, il documento che certifica le verifiche e i controlli che portano poi all'autorizzazione alla navigazione. Per ottemperare, quindi, a quanto prescritto dal comma 4 dell'articolo 9 della legge e dal terzo comma dell'articolo 169 del codice della navigazione, non basta annotare sulla licenza gli estremi di questo certificato, ma è necessario conservarlo a bordo allegato alla licenza;

*d)* il vigente quarto comma è confluito nel comma 3 trasferendo però il soggetto dalle imbarcazioni ai documenti per maggiore semplicità di testo e per uniformarsi alla nuova normativa. Dato, infatti, che il rilascio della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza non presuppone più nessuna valutazione tecnica, ma si riduce alla mera trascrizione di dati su moduli prestampati, oltretutto effettuata da uffici dello stesso Ministero, è sembrato logico abolire per gli uffici competenti la limitazione delle competenze per la navigazione marittima alle 6 miglia dalla costa in quanto, a prescindere dalle precedenti considerazioni, le nuove regole comunitarie sui limiti di navigazione renderebbero impossibile imporre limiti senza rischiare procedimenti di infrazione da parte comunitaria;

*e)* nel comma 4:

1) nella lettera *a)* sono elencati i tipi di navigazione previsti dalla legge. Sono stati però regolati diversamente gli aspetti organizzativi (lettera *g-sexies*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59

del 1997). Alla luce delle nuove normative, sono state cioè equiparate le competenze degli uffici marittimi e della ex motorizzazione civile per il rilascio dei documenti di navigazione. Con l'entrata in vigore della legge n. 51 del 1976 le competenze degli uffici della ex motorizzazione civile nelle acque marittime si fermavano alla fascia delle 6 miglia dalla costa. Questa limitazione era ascritta alla loro minore esperienza delle problematiche della navigazione marittima di altura. Da qui la remora a concedere loro la facoltà di abilitare anche per la navigazione illimitata. Ora, però, le autorità preposte non sono più chiamate a stabilire i limiti di navigazione (in realtà, in pratica non lo facevano neanche prima perché si limitavano a recepire le indicazioni al riguardo fornite dall'ente tecnico). Questi limiti sono oggi stabiliti dal costruttore in fase di progettazione e certificati dagli organismi autorizzati, pertanto, tutti gli uffici di iscrizione sono in grado di trascrivere i dati contenuti nella documentazione presentata per l'iscrizione e trasferirli sui documenti che autorizzano la navigazione prevista dal progettista. Se a questo si aggiunge che ormai gli uffici di iscrizione sia della motorizzazione che marittimi fanno parte dello stesso Ministero risulterebbe difficile capire il perché di questa differenziazione;

2) nella lettera *b)* sono invece elencati i tipi di navigazione che possono essere autorizzati con riferimento alla categoria di progettazione, di cui all'allegato II, punto 1, del decreto legislativo n. 436 del 1996, in base all'articolo 12, comma 1, dello stesso decreto legislativo;

*f)* è stato infine introdotto il comma 5 per sancire il diritto del proprietario a scegliere il tipo di navigazione che più preferisce purché sia compatibile con le caratteristiche della propria unità.

L'articolo 9 è così sostituito:

*a)* nel comma 1 sono stati accorpati i vigenti commi primo e secondo e sono state trasferite al capo del Dipartimento

della navigazione marittima e interna le competenze per l'approvazione dei modelli delle licenze di navigazione;

*b)* nel comma 2 sono stati accorpati il vigente quarto comma dell'articolo 9 nonché gli articoli 141, 153, 249, 250, 251, primo comma, 252, 253 e 254 del codice della navigazione;

*c)* il comma 3 riproduce sostanzialmente il vigente terzo comma. È stato solo soppresso (lettera *g-bis*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997) il riferimento alla stazza in quanto questo elemento di classificazione per le unità da diporto è stato sostituito dalla misura di lunghezza;

*d)* il comma 4 riprende il vigente quinto comma, salvo il trasferimento al capo del Dipartimento delle funzioni prima attribuite al Ministro.

L'articolo 12 è stato interamente riformulato in quanto è stato necessario sopprimere (lettera *g-bis*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997), i procedimenti previsti, in quanto superati dall'evoluzione della normativa di settore, specie dopo il recepimento della direttiva 94/25/CE e l'adozione del nuovo regolamento di sicurezza di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 1999, n. 478. In particolare:

*a)* i commi primo e secondo sono stati accorpati nel comma 1 in quanto facendo riferimento agli uffici di iscrizione è venuta meno la necessità di distinguere fra navi e imbarcazioni. Questa distinzione si è stabilmente definita al momento dell'iscrizione in due registri diversi regolamentati da norme proprie. Sono state, inoltre, apportate le seguenti modifiche:

1) preso atto che i nuovi principi legislativi hanno finalmente messo in chiaro come sia il costruttore, in fase di progettazione, a stabilire il tipo di navigazione che può affrontare una determinata unità in base ai requisiti essenziali di sicurezza stabiliti dalle norme comunitarie o nazionali e che è l'organismo autoriz-



zato, da lui scelto, a certificare la conformità ad essi, viene meno il potere decisionale del capo del circondario marittimo e, pertanto, questo procedimento va soppresso in base alla citata lettera *g-bis*). In realtà non si fa altro che formalizzare quanto in pratica in buona parte si fa già. Infatti (vedi il vigente settimo comma), prescindendo dal momento della costruzione (che nel passato richiedeva tutta una serie di approvazioni e controlli) e dal fatto che l'ente tecnico unico, imposto dall'amministrazione, è sostituito da un organismo autorizzato di libera scelta, per il resto l'*iter* che in effetti già si segue dal 1976 è del tutto simile a quello che oggi si vuole chiaramente regolamentare: l'interessato presentava l'omologazione dell'ente tecnico e la certificazione di conformità del costruttore e in base ad essi l'autorità competente rilasciava l'abilitazione;

2) il nuovo regolamento di sicurezza (citato decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999, di seguito denominato «decreto n. 478», chiarisce finalmente che è il certificato di sicurezza il documento che effettivamente autorizza ad effettuare la navigazione a cui l'unità è abilitata mediante il rilascio della licenza. Si impone, pertanto, una ulteriore modifica. Nel passato l'autorità competente, preso atto della documentazione di cui al numero 1), rilasciava la licenza di navigazione che sanciva l'autorizzazione alla navigazione. Per adempiere però alla sua residua funzione (ricognizione sull'unità per accertare la presenza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritti) redigeva un certificato di sicurezza (definito dall'articolo 2, comma 1, lettera *a*), del regolamento di sicurezza, di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 232 del 1994, come «certificato annotazioni di sicurezza») i cui estremi venivano annotati sulla licenza di navigazione. Con la nuova stesura del comma 1, si fa chiarezza su questo importante punto anche in considerazione di quanto prevede in materia il codice della navigazione. Pertanto la licenza torna ad essere quella prevista dal combinato disposto degli articoli 149 e 153

del codice della navigazione: una specie di carta di identità dell'unità e della sua proprietà (comma 2 dell'articolo 9) e come tale, salvo i casi previsti (comma 3 dell'articolo 9), è pressoché invariabile nel tempo e non ha bisogno né di convalide, né di rinnovi a date fisse, che pertanto diventano procedimenti inutili e gravosi sia per l'amministrazione che per l'utenza e come tali devono essere soppressi (lettera *g-ter*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997). Altra cosa è invece la navigabilità, per la quale, (articolo 164 del codice della navigazione), occorre un documento, il certificato di sicurezza, che attesti la rispondenza dell'unità ai requisiti previsti da apposito regolamento di sicurezza. Questi requisiti, a differenza dei dati riportati nella licenza, possono deteriorarsi nel tempo e da qui la necessità di controlli periodici e, quindi, di rinnovo o convalida. Il certificato di sicurezza si qualifica così come documento di bordo e deve perciò essere conservato insieme alla licenza perché, a differenza del vecchio certificato delle annotazioni di sicurezza che attestava solo la presenza delle dotazioni, non può essere annotato semplicemente sulla licenza sia per la qualifica sia perché può contenere prescrizioni non trascrivibili;

*b)* in base alla citata lettera *g-bis*) sono stati soppressi tutti i tipi di visite in quanto la legislazione di settore le ha abolite stabilendo che non è più l'autorità competente a chiedere l'assistenza dell'ente tecnico, ma sono gli interessati che si rivolgono direttamente a un organismo autorizzato e si fanno rilasciare un attestato di idoneità che poi allegano alla domanda di rinnovo o convalida del certificato di sicurezza (comma 4 dell'articolo 2 del decreto n. 478).

L'articolo 13 ha recepito il vigente articolo 13 con le seguenti modifiche:

*a)* il comma 1 riproduce sostanzialmente il vigente primo comma, con la soppressione [citata lettera *g-bis*] nella lettera *b)* della voce motovelieri in quanto

la normativa comunitaria non prevede questa voce conglobata nella più vasta unità a vela;

b) il comma 2 accorpa il vigente terzo comma e il comma 2 dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 436 del 1996;

c) il comma 3 accorpa i vigenti commi quarto e quinto e il comma 3 dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 436 del 1996.

L'articolo 33 è sostituito in base al combinato disposto delle lettere *g-bis*) e *g-quater*) del comma 5 dell'articolo 20, della legge n. 59 del 1997:

a) al comma 1, per quanto attiene al numero delle persone trasportate da unità iscritte, si sono recepite sia le disposizioni nazionali che quelle comunitarie, di cui all'allegato II, punti 2.2 e 2.5, annesso al decreto legislativo n. 436 del 1996. In entrambi i casi il numero delle persone trasportabili è stabilito dalla documentazione tecnica presentata per l'iscrizione: certificato di omologazione o attestazione CE del tipo, con annesso certificato di conformità per le unità costruite in serie, oppure attestazione di idoneità, rilasciata da un organismo autorizzato, per quelle costruite in un singolo esemplare;

b) il comma 2 attiene al numero delle persone trasportate da unità non iscritte (natanti). Alle lettere a) e b), numero 1), stabilisce i documenti da tenere a bordo delle unità marcate CE od omologate. Tali documenti sono equivalenti a quelli previsti per l'iscrizione. Per le unità non omologate [lettera b), numero 2] il numero delle persone trasportabili è stabilito dall'articolo 13 del decreto n. 478. Comunque, sia per la normativa nazionale che per quella comunitaria, non è più di competenza della autorità che rilascia i documenti di bordo stabilire il numero delle persone trasportabili;

c) con il comma 3, anche in base alla lettera *g-ter*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997, si è trasferita al comandante la responsabilità di stabilire il

numero delle persone componenti l'equipaggio per le seguenti ragioni:

1) le unità da diporto per la loro stessa destinazione effettuano tipi di navigazioni diversissime, ognuna delle quali presupporrebbe un equipaggio diverso;

2) la normativa sul diporto prevede per il comando o la conduzione abilitazioni particolari fuori dal regime previsto per il personale professionista;

3) per il personale di equipaggio sono previste ampie possibilità di avvalersi dell'opera delle persone imbarcate in qualità di ospiti purché abbiano l'età stabilita dalle norme;

4) le sistemazioni di bordo sono centralizzate per cui è possibile la conduzione da un solo posto di comando, per cui è addirittura scomparsa l'abilitazione per conduttori di motori per il diporto.

Per tutte queste considerazioni è sembrato opportuno, ai sensi della lettera *g-ter*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997, sopprimere il procedimento che designa l'autorità che rilascia i documenti di navigazione a stabilire, al momento del rilascio, il numero delle persone di equipaggio a propria discrezione. D'altra parte questa discrezionalità non si può neanche fare derivare dal codice della navigazione che non la prevede neanche per le navi mercantili. L'articolo 317, infatti, recita: « Il comandante del porto provvede all'applicazione delle disposizioni di legge (...) riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi, nonché la composizione e la forza minima dell'intero equipaggio ». D'altra parte i nuovi principi della normativa, sia nazionale che comunitaria, tendono alla responsabilizzazione diretta agli interessati, e, legando le dotazioni di sicurezza non più all'abilitazione del mezzo, ma alla navigazione effettivamente svolta, trasferiscono la responsabilità dell'accertamento della loro effettiva presenza a bordo dall'autorità che rilascia i documenti di navigazione al comandante

dell'unità. Voler determinare teoricamente la composizione dell'equipaggio di una unità da diporto al momento del rilascio dei documenti di navigazione significherebbe solo gravare i cittadini di costi più elevati dei benefici conseguibili nella stragrande maggioranza delle navigazioni effettivamente eseguite, lasciandolo magari scoperto in quei pochi casi in cui un più qualificato equipaggio sarebbe utile. Questo, pertanto, è sembrato il tipico caso che impone l'applicazione di quanto prevede la lettera *g-ter*), prima menzionata: « sostituzione dell'attività amministrativa diretta con forme di autoregolamentazione da parte degli interessati ».

L'articolo 35 è stato sostituito per renderlo coerente alle osservazioni svolte per il comma 3 dell'articolo 33.

L'articolo 37 è stato riformulato per:

a) precisare che le unità da diporto non hanno l'obbligo di tenere a bordo il ruolo di equipaggio a meno che lo richiedano per poter imbarcare persone dell'equipaggio iscritte nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna;

b) trasferire al capo del Dipartimento della navigazione marittima ed interna l'approvazione del modello del ruolo di equipaggio anche allo scopo di differenziarlo da quello destinato alle navi mercantili;

c) precisare il contenuto del documento e il periodo di validità.

L'articolo 39, commi 1, 2 e 3, riproduce sostanzialmente l'articolo vigente.

L'articolo 40 è stato abrogato in quanto la Corte costituzionale con la sentenza n. 121 del 1970 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale degli articoli 1238, 1242, 1243, 1246 e 1247 del codice della navigazione, concernenti la giurisdizione penale del comandante di porto, alla quale si riferisce l'articolo 40.

L'articolo 49, e successive modificazioni, è stato così modificato:

a) il comma 1 riproduce il vigente primo comma;

b) al comma 2, in base alla citata lettera *g-quater*), del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997, per adeguarsi ai nuovi principi della normativa nazionale e comunitaria, le parole: « abilitate alla navigazione » sono state sostituite dalle seguenti: « che effettuano la navigazione ». L'adeguamento è stato reso possibile perché il comma 3 dell'articolo 49 in vigore ha introdotta la possibilità di utilizzare VHF di tipo portatili. Questa possibilità è stata prevista dal nuovo comma 2;

c) il vigente comma 3 è stato suddiviso, per maggiore chiarezza, nei commi 3 e 4;

1) nel nuovo comma 3, sempre in base alla citata lettera *g-quater*), è stato sostituito il regime concessorio della licenza di esercizio con quello autorizzatorio per maggiore semplificazione, come risulterà chiaro dalle considerazioni sul comma 4;

2) nel comma 4 si dettano le norme per la riduzione (un mese) dei termini di conclusione del procedimento di autorizzazione di esercizio [lettera *b*)], per la regolazione dei suoi procedimenti (oggi la licenza provvisoria è rilasciata dagli uffici di iscrizione e quella definitiva, senza alcun'altra formalità, da parte dell'ispettorato del Ministero delle comunicazioni) che si svolgono presso i Ministeri delle comunicazioni e delle infrastrutture e dei trasporti [lettera *c*)] con la conseguente riduzione del numero di procedimenti; per la soppressione di quei procedimenti (collaudi oggi sostituiti dalla nuova normativa con le autocertificazioni) che risultino non più rispondenti alle finalità e agli obiettivi della legislazione di settore [citata lettera *g-bis*)] e che comportino costi più elevati dei benefici [lettera *g-ter*)]. Inoltre, con il nuovo comma 4 vengono automaticamente aboliti, in base alla citata lettera *g-quinquies*), le ispezioni ordinarie e i collaudi anche per gli apparati che svolgono traffico di corrispondenza pubblica. Risulterebbe infatti incomprensibile il perché si voglia penalizzare proprio i cittadini che

hanno affidati i propri apparati a una concessionaria della amministrazione. Se ispezioni si devono effettuare, queste devono essere rivolte al responsabile della gestione e non certo al cittadino che, per legge, è stato obbligato ad affidarla al concessionario. Per quanto attiene all'abolizione del collaudo è bene precisare che il suo mantenimento avrebbe creato le premesse per un'azione di infrazione, in quanto sarebbe stato in conflitto con il principio comunitario della libera circolazione dei prodotti, per garantire la quale l'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 94/25/CE recita: « nel proprio territorio gli Stati membri non vietano, limitano od impediscono l'immissione in commercio e la messa in servizio delle imbarcazioni da diporto recanti la marcatura CE ». Un caso analogo si è presentato per i motori entro-bordo: è stato necessario abolire il procedimento di omologazione (vedi articolo 1, commi da 4 a 8). D'altra parte, se per la messa in servizio di una unità da diporto si imponesse un collaudo, anche se limitato a un suo solo impianto, automaticamente si rientrerebbe nel regime di infrazione per limitazione e impedimento alla messa in servizio che, oltretutto, configurerebbe un ostacolo alla libertà di concorrenza da parte di uno Stato membro. Dato che al momento il diporto non è soggetto alla normativa Solas, è il principio dell'autocertificazione, sancito dalla normativa comunitaria, che fa testo e, pertanto, anche in questo caso sarà il costruttore a illustrare le caratteristiche dell'impianto nella documentazione tecnica, di cui all'allegato IX annesso al decreto legislativo n. 436 del 1996, e nel manuale del proprietario, di cui al punto 2.5 dell'allegato II annesso al medesimo decreto legislativo, rilasciando alla fine una dichiarazione di conformità alla norma comunitaria, se esiste, o nazionale, che ha adottata. Resta naturalmente il diritto-dovere della amministrazione sulla sorveglianza e il controllo come previsto nel comma 7;

d) il comma 4 dell'articolo 49 è già stato abrogato dall'articolo 14, comma 1, della legge n. 413 del 1998.

Gli articoli 50 e 51 sono stati abrogati dall'articolo 33, comma 1, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica n. 431 del 1997.

L'articolo 52 è stato abrogato dall'articolo 16 della legge n. 171 del 1989.

L'articolo 2 della proposta di legge, al comma 1 prevede l'abolizione totale della tassa di stazionamento per tutte le unità da diporto. La proposta è così motivata:

a) la legge 23 dicembre 1999, n. 488, ha abolito la tassa di stanzionamento per i natanti da diporto (unità a motore di lunghezza fino a metri 7,50 e a vela di lunghezza fino a metri 10);

b) l'articolo 2-bis del citato decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, stabilisce che per la navigazione in acque interne alle imbarcazioni si applicano le disposizioni di legge e di regolamenti vigenti per i natanti. Pertanto anche per esse è abolita la tassa di stazionamento. Si è venuta a creare così una situazione paradossale per cui una stessa unità paga o non paga la tassa di stazionamento a seconda che navighi in acque marittime o interne. La situazione è ancora più paradossale se si riflette sul fatto che la tassa di stazionamento è dovuta solo per navigazioni in acque nazionali, cosa che avviene sempre per le acque interne e solo parzialmente per quelle marittime:

c) solo la totale abolizione della tassa di stazionamento elimina oggi disparità. Il provvedimento, oltretutto, è anche giustificato dall'esiguità delle entrate erariali dovute alla tassa rimasta (non si raggiungono i 20 miliardi di lire l'anno) rispetto all'impegno richiesto all'amministrazione per gestirla. Dai dati forniti dagli uffici dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione depositari dei registri di iscrizione, le unità da diporto soggette alla tassa di stazionamento sono circa 70 mila. Anche supponendo che un 20 per cento non scenda in acqua, restano sempre 56 mila bollettini di versamento da controllare per accertare la regolarità dei versamenti che, data la complessità delle norme, molto spesso sono errati. Una volta

accertata l'infrazione, spesso con il coinvolgimento degli uffici periferici di iscrizione per accertare le reali caratteristiche dell'unità, è necessario determinare la somma complessiva da pagare (somma evasa più la penale pari a tre volte la somma evasa) e comunicarla agli interessati. In caso di irreperibilità dell'interessato o in mancanza di oblazione, è necessario trasmettere la pratica agli uffici periferici per la ricerca e l'emissione delle ingiunzioni di pagamento. Tutto questo richiede una mole di lavoro sproporzionato rispetto agli importi complessivi della tassa, che distrae un cospicuo numero di funzionari (centrali e periferici) da altri servizi magari di maggior interesse pubblico.

Il comma 2 chiude il ciclo senza possibilità di ulteriori contenziosi.

L'articolo 3 dà la certezza del diritto a tutti coloro che vogliono destinare aree private alla costruzione di strutture ricettive nautiche. In passato, mancando riferimenti legislativi, l'amministrazione riteneva di poter incorporare al demanio le aree private ricadenti nell'ambito di una concessione solo per il fatto che venivano messe in comunicazione con il mare attraverso manufatti costruiti su aree demaniali. La dottrina e molte sentenze hanno però dimostrato l'inesattezza della procedura, per cui ultimamente sia numerose iniziative parlamentari, che la stessa amministrazione, con diversi disegni di legge, decaduti purtroppo per fine legislatura, avevano tentato di risolvere il problema in modo del tutto simile a quello oggi proposto. Il turismo nautico, una delle maggiori risorse per la nostra economia e per l'occupazione, specie giovanile, richiede sempre più infrastrutture ricettive nautiche. È necessario quindi incentivare al massimo l'utilizzo di aree private sia per avere strutture più idonee per ampiezza di aree disponibili, che per salvaguardare gli arenili che vanno sempre più assottigliandosi per l'uso pubblico balneare. Con il comma 3 si vuole attuare la riforma a costo zero per l'erario in quanto si prevede il pagamento dei canoni in atto fino alla fine della concessione. Con il comma

4 si eliminano eventuali contenziosi in quanto si sancisce che le aree acquisite per concessioni scadute prima della data di entrata in vigore della legge restano allo Stato. Infine con il comma 5 si salvaguarda la giurisdizione statale per quanto attiene ai poteri di vigilanza e di polizia dell'autorità marittima.

L'articolo 4 vuole evitare che il gestore delle infrastrutture nautiche, date in concessione su aree demaniali, all'avvicinarsi della scadenza della concessione non si senta più incentivato alla manutenzione, in genere molto costosa, delle opere che devono essere cedute allo Stato.

L'articolo 5 è volto a incentivare la costruzione di nuovi posti barca e ristrutturare al diporto le aree dei porti commerciali non più adoperate per l'uso a cui erano destinate. La carenza di posti barca, anche se meno drammatica del passato, è ancora molto sentita e frena il turismo nautico. Per rendersi conto del grave danno per la nostra economia basta citare un dato Censis: 100 nuovi occupati nel turismo nautico promuovono 991 posti di lavoro nell'indotto.

L'articolo 6 si rivolge all'universo di imprese che ruotano intorno al turismo nautico ma non riescono ad avere quel riconoscimento turistico che meriterebbero per l'apporto che danno allo sviluppo del settore. Non bisognerebbe mai dimenticare che anche grazie al loro apporto il turismo nautico può oggi vantare moltiplicatori di oltre 7 rispetto al prodotto interno lordo nazionale e di oltre 10 rispetto all'occupazione.

L'articolo 7 vuole fare chiarezza sull'ormai « fumoso » articolo 2-bis del citato decreto-legge n. 478 del 1994, che viene troppo spesso letto riduttivamente. La navigazione interna ha potenzialità poco conosciute in Italia, mentre potrebbe fare tanto specie per la valorizzazione di corsi d'acqua e di territori oggi tagliati fuori dallo sviluppo turistico. È vero che la nostra rete di vie fluviali non ha le dimensioni che ha in Francia, Germania e Regno Unito, ma questo non giustifica certo l'estremo abbandono di quello che pure abbiamo. Il legislatore quando ha

approvato questo articolo voleva dare un incentivo ai proprietari delle unità maggiori, quelle cioè che maggiormente promuovono il turismo, affinché le destinassero permanentemente alla navigazione interna. Quando perciò ha scritto che a queste unità si « applicano le disposizioni di legge e di regolamento vigenti per i natanti » aveva piena coscienza dei vantaggi che offriva. Oggi invece, facendo finta di non capire che quella frase non dovrebbe far pensare ad esclusioni, si tende al contrario, finendo per ipotizzare che in

realtà non si debba applicare niente. Occorre quindi da parte del legislatore una interpretazione autentica dato che questa disposizione potrebbe anche aprire nuovi orizzonti. Con le debite proporzioni, sarebbe bene ricordare che cosa fossero in passato le nostre coste, specie quelle del sud, prima che le « barche » da diporto le frequentassero.

L'articolo 8 reca modifiche alla legislazione vigente.

L'articolo 9 stabilisce la copertura finanziaria della legge.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Modifiche alla legge  
11 febbraio 1971, n. 50).*

1. Alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

« ART. 1. — 1. Le disposizioni della presente legge si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne.

2. È navigazione da diporto quella effettuata a scopi:

a) sportivi o ricreativi, dai quali esula il fine di lucro;

b) di noleggio e di locazione finalizzati al diporto.

3. Ai fini della presente legge, le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a) unità da diporto: ogni unità di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) nave da diporto: ogni unità di lunghezza superiore ai 24 metri;

c) imbarcazione da diporto: ogni unità di lunghezza pari o inferiore ai 24 metri iscritta nei registri di cui all'articolo 5;

d) natante da diporto: ogni unità esente dall'obbligo di iscrizione ai sensi dell'articolo 13.

4. Ai fini della presente legge, la potenza del motore è quella massima di esercizio definita e accertata in base alla norma armonizzata, di cui al punto 4

dell'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni, adottata con decreto del Ministro delle attività produttive.

5. Per ogni singolo motore, il costruttore, o un suo mandatario stabilito nell'Unione europea, rilascia una dichiarazione della relativa potenza, stabilita ai sensi del comma 4, su un modulo conforme al modello di cui all'allegato A annesso alla presente legge.

6. Il Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, esercita l'attività di controllo sui motori e può effettuare verifiche sia presso le fabbriche costruttrici, sia presso le sedi di vendita situate nel territorio nazionale.

7. I funzionari preposti alle verifiche sono muniti di apposita delega del Ministro delle attività produttive ed hanno libero accesso nei locali di costruzione e di vendita e, se lo ritengono necessario, possono prelevare campioni da sottoporre a prove.

8. Le prove sono effettuate in contraddittorio con il costruttore o con il venditore, ovvero con persone di loro fiducia munite dei poteri di rappresentanza. Gli oneri relativi alle prove sono a carico della ditta presso cui è in corso la verifica. È fatto obbligo al costruttore o all'importatore di fare cessare ogni eventuale infrazione riscontrata »;

b) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — 1. Le imbarcazioni e le navi da diporto sono iscritte, ai soli fini dell'identificazione, nei registri per unità da diporto, conformi al modello approvato con decreto del capo del Dipartimento della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuti:

a) dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi per le navi da diporto, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera b);

b) dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici



locali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e dei galleggianti, nonché dagli uffici dell'unità di gestione della navigazione marittima ed interna del Dipartimento di cui all'alinea per le imbarcazioni da diporto, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera c).

2. Prima di mettere in servizio una unità da diporto, il costruttore o l'importatore o il rivenditore deve chiedere l'assegnazione del numero di identificazione presentando domanda, anche tramite mezzi telematici, ad uno degli uffici detentori dei registri di cui al comma 1. Alla domanda deve allegare:

a) copia della fattura contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale della persona o della società o della associazione a cui vende l'unità e la descrizione della stessa;

b) dichiarazione di conformità;

c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo di propulsione installati a bordo, di cui al comma 4 dell'articolo 1.

3. L'ufficio che riceve la domanda, di cui al comma 2, iscrive l'unità sui registri di cui al comma 1 assegnandole il numero d'ordine progressivo del rispettivo registro, su cui annota anche il nome e il domicilio del possessore quale referente dell'amministrazione per tutto quanto attiene all'unità.

4. La dichiarazione di conformità, di cui alla lettera b) del comma 2, deve essere rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell'Unione europea e:

a) per le unità marcate CE deve essere conforme a quanto stabilito dall'allegato VIII annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, ed essere accompagnata, se prevista, dall'attestazione « CE del tipo », di cui all'allegato VI annesso al medesimo decreto legislativo n. 436 del 1996, e successive modificazioni, rilasciata da un organismo notificato;

b) per le unità non marcate CE costruite in serie deve essere redatta sul retro dell'attestato di idoneità del prototipo rilasciato da un organismo tecnico riconosciuto dall'amministrazione;

c) per le unità non marcate CE costruite in un singolo esemplare la dichiarazione è costituita dall'attestato di idoneità rilasciato da un organismo tecnico riconosciuto dalla amministrazione.

5. I possessori di unità da diporto, qualora lo desiderino, possono chiedere la pubblicizzazione degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali presentando domanda di trascrizione all'ufficio d'iscrizione dell'unità. Alla domanda devono essere allegati gli atti di cui si chiede la trascrizione e la relativa nota di trascrizione.

6. L'ufficio che riceve la domanda di cui al comma 5, ne prende nota in un repertorio e trascrive il contenuto della nota nei registri di cui al comma 1, nello spazio a ciò predisposto, facendo menzione del giorno e dell'ora di ricezione della domanda.

7. Gli atti di cui al comma 5 sono costituiti da sentenze o da contratti pubblici, ovvero da scritture private o da dichiarazione dell'alienante, entrambe con sottoscrizione autenticata. Gli atti possono essere presentati in copia autenticata se si tratta di contratti pubblici e di sentenze oppure di scritture private e dichiarazione dell'alienante depositate in un pubblico archivio o negli atti di un notaio. In particolare, per i natanti, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera d), già in possesso del richiedente, il titolo di proprietà, se mancante, è sostituito da un atto di notorietà registrato, redatto ai sensi dell'articolo 47 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e contenente le caratteristiche tecniche dell'unità. La stessa procedura si applica alle unità di cui all'articolo 1, comma 3, lettera g), del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436. In tale caso l'atto di notorietà deve anche contenere la dichiarazione della costruzione in proprio

e gli estremi dei documenti fiscali relativi all'acquisto dei materiali impiegati.

8. La nota di trascrizione, in doppio originale o su supporto informatico o trasmessa mediante mezzi telematici deve contenere:

a) il cognome, il nome, il luogo e la data di nascita, il numero di codice fiscale delle parti, nonché il loro regime patrimoniale, se coniugate; oppure la denominazione o ragione sociale, la sede e il numero di codice fiscale delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni;

b) l'indicazione dell'atto o della dichiarazione del quale si chiede la pubblicità e la data del medesimo;

c) il nome del pubblico ufficiale che ha ricevuto l'atto o che ha autenticato le firme, ovvero l'indicazione dell'autorità giudiziaria che ha pronunciato la sentenza;

d) gli elementi di individuazione della unità da diporto;

e) eventuali termini o condizioni, ancora validi al momento in cui l'atto si trascrive, a cui sono sottoposti l'acquisto, la rinuncia o la modificazione del diritto.

9. Qualora l'iscrizione e la trascrizione riguardino una unità da diporto proveniente da un Paese estero, i documenti previsti dai commi 2 e 4 devono essere equivalenti a quelli nazionali e redatti in lingua italiana oppure tradotti da interpreti autorizzati o dall'autorità consolare. Qualora l'unità sia già in servizio all'estero, è necessario presentare anche un certificato di cancellazione dal registro di provenienza o, in alternativa, una dichiarazione del proprietario attestante che l'unità non era soggetta a iscrizione.

10. Qualora una unità da diporto iscritta nei registri di cui al comma 1 sia utilizzata per finalità di locazione e di noleggio, tale utilizzazione deve essere annotata nel registro con l'indicazione dei soggetti, ditte individuali o società, che esercitano l'attività e degli estremi della

loro iscrizione nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati anche sui documenti di navigazione. Con uno o più decreti del capo del Dipartimento della navigazione marittima e interna sono disciplinate le attività di noleggio e di locazione esercitate da unità da diporto.

11. Per trasferire l'iscrizione di una unità da diporto, e le eventuali trascrizioni a suo carico, ad altro ufficio, l'interessato, o il suo legale rappresentante, deve presentare, anche tramite mezzi telematici, domanda all'ufficio di iscrizione, che provvede a trasmettere all'ufficio destinatario l'estratto del registro di iscrizione e la documentazione di cui al comma 2 e, se è stata presentata, quella di cui al comma 5. L'ufficio destinatario iscrive l'unità nei propri registri in base alle risultanze dell'estratto ricevuto, riportando letteralmente le eventuali annotazioni relative alla proprietà e agli altri diritti reali, e comunica, anche con mezzi telematici, la data e il numero della nuova iscrizione all'ufficio di provenienza. Questo provvede alla cancellazione dell'unità, riportando sul registro il motivo della cancellazione, il nome del nuovo ufficio e la data e il numero della nuova iscrizione. Contemporaneamente comunica, se possibile tramite mezzi telematici, all'interessato il nuovo numero di iscrizione e lo invita a procedere al rinnovo dei documenti di navigazione presso il nuovo ufficio.

12. L'avente diritto può chiedere la cancellazione della propria unità dal registro di cui al comma 1 nei seguenti casi:

a) per perdita effettiva o presunta, previa denuncia all'autorità competente o a quella consolare;

b) per demolizione, previo nulla osta dell'autorità competente;

c) per trasferimento o vendita all'estero, previa dismissione di bandiera;

d) per trasferimento dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti qualora l'unità abbia i requisiti di cui all'articolo 13, comma 1, della presente

legge, oppure, ai sensi dell'articolo 2-*bis* della legge 8 agosto 1994, n. 498, e successive modificazioni, qualora il possessore ne limiti permanentemente la navigazione nelle sole acque interne.

13. Per ottenere la cancellazione di cui al comma 12, l'avente diritto deve presentare, anche con mezzi telematici:

a) domanda contenente le generalità complete, il codice fiscale e la firma autenticata nei modi di legge;

b) dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante il regime giuridico patrimoniale vigente tra i coniugi, se coniugato, e, nel caso ci siano stati imbarchi di personale iscritto tra la gente di mare, la posizione assicurativa nei confronti degli istituti previdenziali e assistenziali.

14. La cancellazione di cui al comma 12, è subordinata alla regolarizzazione delle posizioni previste dalla lettera b) del comma 13 e, nel caso siano stati trascritti, alla estinzione dei diritti di credito o di godimento.

15. La cancellazione comporta la restituzione dei documenti di bordo all'ufficio che l'ha effettuata.

16. Contestualmente alla cancellazione, possono essere richiesti l'estratto del registro di iscrizione e il rilascio del certificato d'uso dei motori entro bordo.

17. L'avente diritto, che intende alienare o trasferire all'estero la propria unità da diporto, deve allegare alla domanda di cancellazione se trattasi di alienazione, anche la dichiarazione di vendita, autenticata con le modalità previste dal testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, senza ulteriore formalità.

18. L'ufficio di iscrizione, accertato che siano stati soddisfatti sia gli eventuali diritti di credito o di godimento trascritti, sia gli obblighi derivanti dalle situazioni previste dalla lettera b) del comma 13, concede il nulla osta alla dismissione della bandiera nazionale. Contemporaneamente:

a) se trattasi di esportazione in Paesi extracomunitari, ne dà comunicazione,

anche tramite mezzi telematici, alla competente dogana, che provvede, anche con mezzi telematici, a trasmettere copia dei documenti *export*, alla cui ricezione l'ufficio di iscrizione provvede alla cancellazione dell'unità dai registri;

b) se trattasi di Paesi membri dell'Unione europea o del suo spazio economico, la cancellazione si effettua in base agli estremi della nuova iscrizione trasmessi dall'ufficio di iscrizione del Paese di destinazione o comunicati con una dichiarazione rilasciata congiuntamente dal venditore e dall'acquirente. Nel caso il Paese di destinazione non preveda l'obbligo dell'iscrizione è sufficiente la dichiarazione in tale senso degli interessati.

19. I documenti di bordo devono essere restituiti all'ufficio di iscrizione o per ritiro diretto da parte dell'ufficio o tramite gli uffici del porto dove avviene la dismissione di bandiera »;

c) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

« ART. 8. 1. Alle unità da diporto di lunghezza superiore ai 24 metri, gli uffici che detengono i registri di iscrizione di cui all'articolo 5, all'atto dell'iscrizione rilasciano la licenza di navigazione di cui all'articolo 9, che le autorizza alla navigazione in acque marittime e interne senza alcun limite, e il certificato di sicurezza, di cui all'articolo 12, che ne attesta lo stato di navigabilità.

2. Alle unità da diporto di lunghezza uguale o inferiore ai 24 metri, gli uffici che detengono i registri di cui all'articolo 5, all'atto dell'iscrizione rilasciano la licenza di navigazione di cui all'articolo 9, che le autorizza al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione rilevate dalla dichiarazione di conformità, di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b), e il certificato di sicurezza di cui all'articolo 12, che ne attesta lo stato di navigabilità.

3. I documenti di navigazione rilasciati dagli uffici marittimi sono riconosciuti validi anche per le acque interne; quelli rilasciati dagli uffici dell'unità di gestione della navigazione marittima ed interna

sono riconosciuti validi anche per le acque marittime.

4. Le specie di navigazione previste per le unità di cui al comma 2 sono:

a) per le unità senza marcatura CE;

1) senza alcun limite nelle acque marittime e in quelle interne;

2) fino a 6 miglia dalla costa nelle acque marittime;

b) per le unità con marcatura CE;

1) senza alcun limite, per la categoria di progettazione A) di cui all'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;

2) con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a 4 metri (mare agitato), per la categoria di progettazione B) di cui all'allegato II citato al numero 1);

3) con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a 2 metri (mare molto mosso), per la categoria di progettazione C) di cui all'allegato II citato al numero 1);

4) per la navigazione in acque protette con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,5 metri, per la categoria di progettazione D) di cui all'allegato II citato al numero 1).

5. Le unità da diporto iscritte nei registri di cui all'articolo 5 possono essere autorizzate, a richiesta, per una specie di navigazione inferiore a quella di progettazione »;

d) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

« ART. 9. — 1. Le licenze di navigazione sono redatte su moduli conformi ai modelli approvati con decreto del capo del Dipartimento della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Oltre ai dati previsti dall'articolo 33 e alle annotazioni per le attività di locazione e di noleggio stabilite dal comma 10 dell'articolo 5, sulle licenze di navigazione, di cui al comma 1 del presente articolo, sono riportati il numero e la sigla di iscrizione, il

tipo e le caratteristiche principali dell'unità, il nome del proprietario, il nome dell'unità, se richiesto, l'ufficio di iscrizione e il tipo di navigazione autorizzata. Sono inoltre annotati gli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali e di godimento e di garanzia sull'unità, previsti dall'articolo 2657 e seguenti, del codice civile, dei quali è stata chiesta la trascrizione nei registri di iscrizione dell'unità. Per le unità di lunghezza non superiore ai 24 metri, per la trascrizione è sufficiente una dichiarazione dell'alienante con sottoscrizione autenticata, di cui all'articolo 2703 del codice civile.

3. Le licenze di navigazione di cui al comma 1, sono rinnovate in caso di cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione, ovvero di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo, dell'apparato motore, del nome dell'unità e del tipo di navigazione autorizzata.

4. Tutti i documenti di bordo prescritti devono essere tenuti a bordo in originale. Nelle navigazioni tra porti nazionali può essere tenuta a bordo una loro copia autenticata a norma di legge, oppure da un ufficio marittimo o dell'unità di gestione della navigazione marittima ed interna. Resta fermo l'obbligo di presentare gli originali all'autorità competente, qualora questa ne faccia richiesta, entro il termine dalla medesima stabilito »;

e) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

« ART. 12. — 1. Il certificato di sicurezza per le imbarcazioni e le navi da diporto, di cui all'articolo 8, commi 1 e 2, attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo. È rilasciato, convalidato o rinnovato con le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 1999, n. 478 »;

f) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

« ART. 13. — 1. Sono natanti:

a) ogni unità da diporto a remi;



b) ogni unità da diporto di lunghezza non superiore a 7,50 metri se a motore o a 10 metri se a vela, anche se con motore ausiliario;

c) ogni unità da diporto, di lunghezza superiore a quelle previste dalla lettera b), ma non superiore a 24 metri, destinata dal proprietario alla sola navigazione in acque interne.

2. I natanti sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione di cui all'articolo 5, della relativa licenza di navigazione di cui all'articolo 9 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 12, ma, su richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni. In tale caso assumono il regime giuridico di queste ultime.

3. I natanti non marcati CE possono navigare:

a) entro 6 miglia dalla costa, ad eccezione dei tipi denominati *jole*, pattini, sandolini, mosconi, *pedalò*, tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, che possono navigare solo entro un miglio dalla costa, e degli *acquascooter* o moto d'acqua, e mezzi simili, che sono disciplinati con ordinanze delle competenti autorità marittime o della navigazione interna;

b) entro 12 miglia dalla costa se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico autorizzato. Durante la navigazione è obbligatorio tenere a bordo una copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità.

4. I natanti con marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza, di cui al numero 1) dell'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni »;

g) l'articolo 33 è sostituito dal seguente:

« ART. 33. — 1. Per le navi e le imbarcazioni da diporto, l'autorità che rilascia

la licenza di navigazione annota su di essa il numero massimo delle persone trasportabili sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica presentata per l'iscrizione dell'unità.

2. Per i natanti da diporto il numero massimo trasportabile di persone è documentato:

a) per le unità con marcatura CE dalla targhetta del costruttore o dal manuale del proprietario, di cui ai punti 2.2 e 2.5 dell'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;

b) per le unità senza marcatura CE:

1) se omologate, da una copia del certificato di omologazione e della dichiarazione di conformità del costruttore;

2) se non omologate, ai sensi dell'articolo 13 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 1999, n. 478.

3. È responsabilità dal comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare, prima della partenza, di avere a bordo personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri »;

h) l'articolo 35 è sostituito dal seguente:

« ART. 35. — 1. A giudizio del comandante o del conduttore, i servizi di bordo delle unità da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, anche se non cittadini italiani, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina, e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina »;

i) l'articolo 37 è sostituito dal seguente:

« ART. 37. — 1. Il proprietario di una unità da diporto, qualora voglia imbarcare membri dell'equipaggio iscritti nelle ma-

tricole della gente di mare o della navigazione interna, deve preventivamente richiedere all'autorità competente apposito documento, redatto in conformità al modello di cui al decreto del Ministro per la marina mercantile 20 marzo 1973, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 134 del 24 maggio 1973, su cui trascrivere, all'atto dell'imbarco, i nominativi delle persone imbarcate e gli altri dati richiesti dal documento stesso »;

l) l'articolo 39 è sostituito dal seguente:

« ART. 39. — 1. Chi assume o ritiene il comando o la condotta di unità da diporto senza la prescritta abilitazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 2 milioni a lire 4 milioni.

2. Chi assume o ritiene il comando o la condotta di unità da diporto con una abilitazione la cui validità è scaduta, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 400 mila a lire 2 milioni.

3. Il responsabile di una unità da diporto che non osserva i segnali di interdizione alla navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 400 mila a lire 2 milioni.

4. Il responsabile di una unità da diporto che non osserva una disposizione prevista dalla presente legge o da un provvedimento emanato dall'autorità competente, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da lire 100 mila a lire 1 milione.

5. Il decreto legislativo 30 dicembre 1999, n. 507, non si applica alla nautica da diporto »;

m) l'articolo 49 è sostituito dal seguente:

« ART. 49. — 1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonica, ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. Tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore ai 24 metri, che effettuano la navigazione oltre le 6 miglia dalla costa, devono essere dotate

almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche di tipo portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

3. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, deve rilasciare una dichiarazione attestante che l'apparato è conforme alle norme della amministrazione o, se trattasi di unità proveniente dall'estero, alle norme dell'amministrazione di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo.

4. L'autorità marittima, ricevute dall'interessato le istanze per il rilascio delle licenze provvisoria e definitiva di esercizio, corredate dalla dichiarazione di conformità di cui al comma 3, provvede, entro il termine massimo di un mese:

a) all'assegnazione del nominativo internazionale;

b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;

c) alla trasmissione all'ispettorato territoriale competente del Ministero delle comunicazioni della domanda per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.

5. La licenza provvisoria ha valore a tutti gli effetti fino all'emissione di quella definitiva, che viene inviata direttamente al proprietario dell'unità a cura dell'ispettorato territoriale del Ministero delle comunicazioni competente al rilascio.

6. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non hanno l'obbligo di essere affidati in gestione a una società concessionaria e di corrispondere il relativo canone.

7. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può disporre, quando lo ritenga opportuno o su richiesta degli organi di controllo dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, gli importatori, i distributori e gli utenti ».

2. L'allegato A di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lettera a), della presente legge, è introdotto dalla tabella 1 annessa alla presente legge.

3. Gli articoli 2, 3, 34, 40, 41 e 42 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sono abrogati.

#### ART. 2.

*(Tassa di stazionamento).*

1. La tassa di stazionamento prevista dall'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, come da ultimo abrogato dalla presente legge, è abolita a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Alla data di entrata in vigore della presente legge le somme che risultano pagate in eccedenza per la tassa di stazionamento non danno luogo a rimborso; le somme pagate in difetto sono condonate d'ufficio.

#### ART. 3.

*(Strutture per la nautica da diporto).*

1. Alle strutture dedicate alla nautica da diporto, ivi compresi moli, banchine e specchi acquei, realizzate mediante escavazione di aree non appartenenti al pubblico demanio, non si applicano gli articoli 28 e 29 del codice della navigazione e l'articolo 822 del codice civile.

2. Le richieste per le autorizzazioni, le concessioni, i nulla osta e gli altri atti amministrativi di assenso a vario titolo necessari per la realizzazione delle strutture di cui al comma 1, nonché la richiesta di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle necessarie vie di accesso al mare, costituiscono oggetto di procedimenti connessi e ad essi si applica la disciplina stabilita dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

3. In deroga all'articolo 49 del codice della navigazione, le strutture di cui al comma 1 in corso di realizzazione o realizzate in forza di concessioni di beni del demanio marittimo vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge non sono acquisite allo Stato. Resta fermo fino alla scadenza della concessione il pagamento dei canoni determinati ai sensi delle disposizioni di legge e di regolamento.

4. Restano acquisite allo Stato le strutture di cui al comma 1 realizzate in forza di concessioni di beni del demanio marittimo scadute alla data di entrata in vigore della presente legge, indipendentemente dalla formale iscrizione delle opere realizzate nell'elenco dei beni e delle pertinenze demaniali.

5. Le strutture di cui al comma 1 restano sottoposte ai poteri di vigilanza e di polizia dell'autorità marittima e alle disposizioni generali o speciali dalla stessa, adottate, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione e degli ormeggi.

6. L'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 30 luglio 1998, n. 343, è abrogato.

#### ART. 4.

*(Spese di manutenzione).*

1. Le spese sostenute per la manutenzione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, definite ai sensi dell'articolo 2, comma 1, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, realizzate su aree appartenenti al demanio marittimo sono detraibili nella misura del 50 per cento dall'importo delle relative fatture.

#### ART. 5.

*(Finanziamenti).*

1. Per la realizzazione o il completamento delle strutture dedicate alla nautica da diporto, definite ai sensi dell'articolo 2,

comma 1, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, e dei relativi servizi turistici, ricettivi, culturali, di assistenza e di rimessaggio, possono essere utilizzati i fondi statali e dell'Unione europea destinati al finanziamento del settore navale.

ART. 6.

*(Imprese turistiche).*

1. Sono considerate imprese turistiche a tutti gli effetti:

a) le imprese di gestione e di esercizio di:

1) porti turistici, approdi e punti di ormeggio;

2) porzioni di porti commerciali o rifugi finalizzati al turismo;

3) esercizi e attività turistici complementari collegati alla assistenza dei turisti nautici o alla sosta, assistenza e rimessaggio delle unità da diporto;

b) le imprese esercenti attività di noleggio e di locazione di unità da diporto;

c) le imprese esercenti le intermediazioni per il noleggio e la locazione delle unità da diporto;

d) le agenzie di consulenza per la nautica da diporto;

e) i centri di immersione subacquea e di altre attività nautiche che operano nel settore turistico-ricreativo.

2. La legge 12 marzo 1968, n. 478, non si applica alla nautica da diporto.

ART. 7.

*(Imbarcazioni da diporto destinate alla sola navigazione in acque interne).*

1. L'articolo 2-bis, del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994,

n. 498, si applica ai natanti, di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dall'articolo 1 della presente legge, e a tutte le unità da diporto di lunghezza non superiore ai 24 metri a condizione che il proprietario li vincoli alla sola navigazione nelle acque interne e non li iscriva nei registri, di cui all'articolo 5 della citata legge n. 50 del 1971, come sostituito dall'articolo 1 della presente legge, o, in caso di unità già iscritte, provveda alla loro cancellazione dai predetti registri.

ART. 8.

*(Disposizioni abrogative).*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono abrogati:

a) gli articoli 15, 17 e 18 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni;

b) l'articolo 15 della legge 5 maggio 1989, n. 171, e successive modificazioni;

c) il comma 3-*bis* dell'articolo 1 della legge 12 luglio 1991, n. 202, e successive modificazioni;

d) i commi 6 e 12-*bis* dell'articolo 65 del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427;

e) l'articolo 3 del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, e successive modificazioni;

f) gli articoli 11, 12, 13, 14, 18, comma 2, e 19, comma 3, del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni.

ART. 9.

*(Disposizioni finanziarie).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 30 miliardi annue a decorrere dall'anno 2002, si prov-



vede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## TABELLA 1

(v. articolo 1,  
comma 2)«ALLEGATO A  
(v. articolo 1, comma 5)

**DICHIARAZIONE DA ESIBIRE ALL'AMMINISTRAZIONE  
AI FINI DEL RILASCIO DEL CERTIFICATO D'USO E/O DELLA LICENZA DI NAVIGAZIONE<sup>1</sup>  
POTENZA DEL MOTORE  
ENGINE POWER DECLARATION (ISO/EN 8665)**

**Costruttore del motore** \_\_\_\_\_  
Engine manufacturer

**Modello** \_\_\_\_\_  
Engine model

**Numero di serie** \_\_\_\_\_ **Anno di costruzione** \_\_\_\_\_  
Serial number Year of manufacture

**Entrobordo**  **Fuoribordo**  **Entrofuoribordo**  (\*)  
Inboard Outboard Stern Drive

**Combustibile impiegato** \_\_\_\_\_  
Specification of recommended fuel

**Potenza dichiarata** \_\_\_\_\_ **KW a** \_\_\_\_\_ **giri/min.**  
Declared rated power KW at rpm

**All'albero portaelica**  **All'albero motore**  (\*)  
Declared propeller shaft power Declared crankshaft power

**Consumo orario** \_\_\_\_\_ l/h  
Hourly consumption

**Ciclo diesel**  **Otto**  **2 tempi**  **4 tempi**  (\*)  
Cycle diesel Otto 2 tempi 4 tempi

**Numero di cilindri** \_\_\_\_\_ **In linea**  **a V**  (\*)  
Number of cylinder In linea vee type

**Alesaggio** \_\_\_\_\_ mm **Corsa** \_\_\_\_\_ mm  
Cylinder bore Piston stroke

**Cilindrata totale** \_\_\_\_\_ cm<sup>3</sup>  
Totale swept volume

**Aspirazione naturale**  **Sovralimentazione meccanica**  **Turbosovralimentazione**  (\*)  
Naturally aspirated Supercharged Turbocharged

**Raffreddamento aria di sovralimentazione** Yes  No  (\*)  
Charge air cooling

**Massima contropressione allo scarico** \_\_\_\_\_ kPa  
Maximum permissible exhaust back pressure

**Timbro e firma del costruttore, del legale rappresentante o  
del rivenditore autorizzato CEE**  
Stamp and signature of engine manufacturer, legal  
representative or authorized seller in EEC

<sup>1</sup> La falsità della dichiarazione e/o l'utilizzo di dichiarazione falsa concretizzano le fattispecie di cui agli articoli 483 c.p. (falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico) e 489 c.p. (uso di atto falso)

(\*) Marcare la voce corretta  
Tick the item which is applicable ».



Lire 1200 = € 0,62



\*14PDL0008610\*