

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2900

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CARLI, MAZZARELLO, SUSINI, ALBONETTI,
DE LUCA, GAMBINI, GIACCO**

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

Presentata il 25 giugno 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — La nautica da diporto è uno dei settori di maggiore interesse per lo sviluppo dell'economia di grandi aree del nostro Paese. Nonostante ciò la legislazione vigente non è adeguata al compito di dare certezza operativa alle imprese del settore ed appare sempre più urgente l'approvazione di una legge quadro delle disposizioni che disciplinano la navigazione da diporto nelle sue molteplici attività ricreative, sportive, agonistiche, di locazione e noleggio.

La presente proposta di legge si propone di aggiornare la legge 11 febbraio 1971, n. 50, creando una vera e propria normativa quadro per il settore della nautica da diporto, nel rispetto della norma-

tiva 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, ed in sintonia con lo 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. Nel tempo è tuttavia divenuto evidente che la natura speciale di questo tipo di navigazione richiedeva una disciplina propria, spesso inconciliabile con le norme di un codice nato per altri scopi. Per tali ragioni, nel 1971, è stata emanata la legge 11 febbraio 1971, n. 50, che ha riconosciuto la pecu-

liarità del settore ed ha provveduto ad una sua specifica regolamentazione, pur non distaccandosi completamente dal codice della navigazione. Tale scelta non ha consentito un intervento più incisivo in grado di ridurre l'incompatibilità tra la legge n. 50 del 1971 ed il codice della navigazione che, negli anni, ha costretto il legislatore ad apportare una serie di modifiche alla legge quadro per adattarla alle sempre nuove esigenze di un settore in costante e rapida evoluzione. Tale situazione ha prodotto una serie crescente di provvedimenti tra i quali, oltre al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, ed alla più volte citata legge 11 febbraio 1971, n. 50, la legge 14 agosto 1971, n. 823; la legge 14 agosto 1974, n. 378; la legge 6 marzo 1976, n. 51; la legge 26 aprile 1986, n. 193; la legge 5 maggio 1989, n. 171; il decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, ed il 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 ha recepito la citata direttiva 94/25/CE, delegandone l'attuazione al Governo. La Comunità europea imponeva all'Italia di passare da una normativa sostanzialmente centralistica, che incideva dalla fase di progettazione fino all'uso finale del mezzo nautico, ad una disciplina che riserva allo Stato esclusivamente il compito di fissare i requisiti essenziali di sicurezza e di sorvegliare e controllare affinché tali requisiti siano pienamente e correttamente soddisfatti.

I tempi prescritti per l'emanazione del decreto di attuazione caddero, tuttavia, nel pieno del periodo transitorio (16 giugno 1994 - 16 giugno 1998) fissato dalla direttiva. L'Amministrazione fu, perciò, costretta a mantenere in atto due normative parallele:

una per le unità marcate CE, conforme alla direttiva 94/25/CE;

l'altra per le unità senza marcatura CE, conforme alla normativa della legge n. 50 del 1971, e successive modificazioni.

Tale situazione ha avuto come conseguenza che gli innumerevoli provvedimenti legislativi sopra elencati rimasero in essere e, anzi, la lista si è andata ulteriormente allungando nel continuo sforzo di sopprimere alle sempre nuove esigenze imposte dall'evoluzione del settore che male tollerava il doppio binario normativo. Furono pertanto emanati il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della citata direttiva 94/25/CE; il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205; il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647; la legge 30 novembre 1998, n. 413; la legge 7 dicembre 1999, n. 472; la legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000). In tal modo l'originaria legislazione nazionale di settore ha subito una continua evoluzione delle norme fondamentali, tanto da giustificare e rendere improrogabile 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 ritiene che i tempi siano maturi per una profonda revisione della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni.

In sintesi sono state soppresse le norme ormai obsolete se non addirittura in contrasto con il nuovo ordinamento giuridico; sono state adeguate le parti ancora non conformi alla normativa comunitaria; sono state accorpate le norme che si riferiscono alla medesima attività, attualmente disperse in una miriade di provvedimenti di non semplice reperibilità e lettura.

Al capo I della presente proposta di legge, che reca modifiche ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, di seguito denominata « legge n. 50 », sono riformulati gli articoli 1, 2, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 33, 35, 37, 39, 47, 48 e 49 della predetta legge, mentre sono abrogati, anche ai sensi del capo III, gli articoli 3, 34, 39, 40, 41 e 42.

L'articolo 1 della legge n. 50 è modificato, lasciando invariato il primo comma, mentre il secondo comma è 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. L'adeguamento alla normativa comunitaria prevede il riconoscimento dell'utilizzo commerciale delle unità da diporto da parte del proprietario, mediante la stipula di contratti di noleggio e locazione, non influenzando ciò sulla natura della navigazione effettuata dall'utilizzatore, che continua ad essere a scopo ricreativo e da diporto.

Il terzo comma è abrogato 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 quarto comma è 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, adegua la normativa nazionale a quella comunitaria.

Il quinto comma è 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.

Il sesto comma è abrogato per gli stessi motivi formulati per il quinto comma.

L'abrogazione del settimo comma è consequenziale all'abrogazione del terzo comma.

I commi dall'ottavo al sedicesimo sono 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 preve-

donò, 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 della legge n. 50 è stato modificato 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. Si è comunque ritenuto opportuno mantenere la possibilità di dichiarare la costruzione di unità da diporto quale strumento di pubblicità navale per coloro i quali abbiano necessità di trascrivere atti inerenti la proprietà o altri diritti reali di godimento relativi alla costruzione stessa (contratto di appalto per stati di avanzamento, iscrizione di ipoteche per finanziamenti ed agevolazioni alla costruzione, eccetera). Per molti costruttori navali questo è un importante strumento di lavoro. L'articolo 3 della legge n. 50 è 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'organismo 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 re-

sponsabilità, dalle persone di sua fiducia che ritiene idonee.

L'articolo 4 della legge n. 50 è abrogato, insieme all'articolo 217 del codice della navigazione, dall'articolo 3 della legge n. 193 del 1986. L'articolo 5 della legge n. 50 si può forse considerare uno dei più importanti, infatti con l'articolo 13, ha aperto la strada al 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 ». Inoltre 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 n. 50 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. Per quanto concerne le navi ed imbarcazioni da diporto pare opportuno rendere obbligatoria, vincolandola peraltro a precisi limiti temporali, la pubblicità navale prevedendo al contempo la semplificazione dei relativi procedimenti per la trascrizione degli atti con contestuale alleggerimento degli oneri contributivi. Tale regolamentazione specialmente per le navi ed imbarcazioni che effettuano navigazione internazionale unisce alla esigenza di semplificazione dei procedimenti amministrativi, l'altra non meno importante di garantire i controlli di pubblica sicurezza per la prevenzione dei traffici illeciti, a quelli sulla sicurezza della navigazione, nonché la tutela dei diritti di terzi, in primo luogo del personale marittimo imbarcato.

Per il combinato disposto delle lettere *g-bis*) e *g-ter*) del comma 5 dell'articolo 20 della legge n. 59 del 1997, si ritiene opportuno semplificare i procedimenti di iscrizione e 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*]). Inoltre, 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 n. 50, con il comma 5 si ritiene comunque opportuno salvaguardare eventuali interessi legati a queste utilizzazioni, conservando l'istituto della pubblicizzazione di titoli di proprietà e di altri diritti reali. Per quanto attiene ai

costi dell'amministrazione, per le unità destinate a questi particolari utilizzi, 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 materialmente il passaggio di possesso dell'unità (costruttore, importatore, venditore), o da un suo rappresentante, ritenendosi tale procedura più semplice e sicura per garantire che il referente indicato nella domanda di iscrizione sia effettivamente il vero possessore dell'unità.

L'articolo 5 è stato quindi 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 il comma 1 stabilisce che le imbarcazioni e le navi da diporto siano iscritte 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 dalle capitanerie di porto per le navi da diporto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a seconda del tipo di imbarcazioni.

Il comma 2 prevede che i registri di iscrizione delle unità da diporto tenuti dagli uffici minori non più abilitati alla loro tenuta siano accentrati presso la sede delle capitanerie di porto o degli uffici circondariali marittimi da cui dipendono. Al fine comunque di evitare, in fase di prima applicazione, un ingiustificato allungamento dei tempi di espletamento delle formalità per le unità già iscritte nei registri tenuti dagli uffici minori (delegazioni di spiaggia e uffici locali marittimi), pare opportuno demandare ad apposita

normativa regolamentare la determinazione delle modalità temporali e dei criteri per l'accentramento e la conseguente unificazione dei registri.

Il comma 3 prevede che con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti designi, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione autorizzati a tenere i registri d'iscrizione delle unità da diporto.

Nel comma 4 sono accorpati 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 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); alla dichiarazione di conformità, decreto legislativo n. 436 del 1996, articolo 11, comma 3, lettera *b*), e allegato VIII.

Nei commi 5, 6, 7 e 8 sono accorpati gli articoli 250, 251, 252, 253 e 254 del codice della navigazione. Nel comma 9 si prevede che i predetti atti siano costituiti da sentenze o da contratti pubblici, ovvero da scritture private o da dichiarazione o fattura dell'alienante contenente le caratteristiche tecniche dell'unità, entrambe con sottoscrizione autenticata, ed, infine, che gli atti possano essere presentati in copia autenticata se si tratta di contratti pubblici e di sentenze oppure di scritture private e dichiarazioni dell'alienante depositate in un pubblico archivio o negli atti di un notaio.

Nel comma 10 sono riportate le informazioni che dovranno essere contenute nelle note di trascrizione. Nel comma 11 sono accorpate le disposizioni attinenti l'iscrizione e la trascrizione della proprietà di una unità da diporto proveniente da un Paese estero. Nel comma 12 sono accorpate le disposizioni attinenti al noleggio e alla locazione, di cui all'articolo 15 della legge n. 171 del 1989, e all'articolo 11, comma 2, del decreto legislativo n. 436 del 1996. È stato inoltre riconosciuto l'utilizzo

commerciale delle unità da diporto mediante contratti di noleggio e locazione. Tale utilizzo, comportando ulteriori responsabilità nei confronti dei terzi e la possibilità di usufruire di agevolazioni fiscali specifiche, è sottoposto ad alcune formalità aggiuntive che permettono un maggior controllo da parte delle autorità competenti. Nel comma 13 sono accorpate le disposizioni attinenti il trasferimento dell'iscrizione di una unità da diporto ad altro ufficio nazionale: articoli 319, 320, 329 e 330 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Nei commi 14, 15, 16 e 17 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. Con il comma 18 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.

Nei commi 19, 20 e 21 sono accorpate le disposizioni attinenti la dismissione di bandiera per le unità da diporto di bandiera nazionale vendute o trasferite all'estero. In particolare sono state conglobate le disposizioni contenute nell'articolo 156 del codice della navigazione e nell'articolo 28 della legge n. 193 del 1986, eliminando inoltre il rilascio del nulla-osta alla dismissione di bandiera e distinguendo i procedimenti relativi alle unità destinate in altri Stati membri (cancellazione immediata) da quelli relativi alle unità destinate fuori dell'Unione europea (comunicazione alla dogana competente e cancellazione in base alla documentazione doganale di esportazione). L'articolo 7 è stato modificato eliminando i richiami al

codice della navigazione e completando le previsioni della norma aggiungendo alla ipotesi di nuova iscrizione anche quella relativa al mantenimento dell'iscrizione. È stato inoltre chiarito come l'elezione di domicilio in base a tale articolo, non costituisca stabile organizzazione in Italia dello straniero o della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporti nomina a raccomandatario marittimo come prevista ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 135 del 1977. L'articolo 8 è stato sostituito per semplificare e coordinare meglio le procedure adeguandole, inoltre, ai nuovi principi della legislazione di settore. In particolare 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. 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.

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 n. 50 e dal terzo comma dell'articolo 169 del codice della navigazione, non basta annotare sulla li-

cenza gli estremi di questo certificato, ma è necessario conservarlo a bordo allegato alla licenza. 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.

Nel comma 4, 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 pre-

sentata 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.

Nel comma 4, 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.

L'articolo 9, comma 1, accorpa i vigenti commi primo e secondo e stabilisce che sono trasferite al capo del Dipartimento della navigazione marittima e interna le competenze per l'approvazione dell'unico modello delle licenze di navigazione (data l'unicità del registro, gli attuali tre stampati di licenza di navigazione, modelli MM57, MM58 e MM63), sono conglobati in un unico modello, riducendo i costi per la riproduzione e semplificando l'utilizzo. Inoltre per fini di praticità all'interno delle licenze di navigazione viene incorporato il certificato di sicurezza eliminando la necessità di avere a bordo due documenti distinti rendendo più agevoli e immediati i controlli. Il comma 2 accorpa 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. 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. 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 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 autorizzato, 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*); 2) il nuovo regolamento di sicurezza di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999, 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; 3) 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 regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999).

L'articolo 13 della legge è stato solo in parte modificato, conservando alcune norme del vigente articolo. Il comma 1 riproduce sostanzialmente il vigente primo

comma, con la soppressione [citata lettera *g-bis*)] nella lettera *b*) della voce motoveicoli in quanto la normativa comunitaria non prevede questa voce conglobata nella più vasta unità a vela. Il comma 2 accorpa il vigente terzo comma e il comma 2 dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 436 del 1996. Il comma 3 accorpa i vigenti commi quarto e quinto e il comma 3 dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 436 del 1996. Per i natanti a motore è introdotta la limitazione di potenza fino a 40,8 CV.

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. 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.

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 citato regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 478 del 1999. 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.

Il comma 3 stabilisce che con decreto da emanare da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia determi-

nato il numero minimo di persone che dovranno essere presenti a bordo durante la navigazione, contemplando una sostanziale differenziazione tra le imbarcazioni e le navi. Infatti, mentre per le imbarcazioni si parla di numero minimo di persone presenti a bordo e viene introdotta una parziale discrezionalità di decisione anche al conduttore/comandante in base al tipo di navigazione ed alle condizioni meteo-marine, per le navi da diporto è prevista la composizione di un equipaggio formato da personale marittimo professionale. Questo porta a molteplici vantaggi:

a) una maggiore tranquillità riguardante la sicurezza della navigazione;

b) maggiori possibilità di impiego di personale marittimo professionale;

c) riconoscimento della professionalità del personale marittimo da diporto italiano e comunitario (cosa che sta già avvenendo da parte di altri Paesi comunitari);

d) limitazione di eventuali altri fattori valutativi quali quelli economici o di mancanza di esperienza. Sempre per un migliore riconoscimento professionale del personale marittimo da diporto, la navigazione effettuata su unità di lunghezza superiore a 24 metri viene riconosciuta valida ai fini del conseguimento di titoli o certificazioni professionali.

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 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; 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; precisare il contenuto del documento e il periodo di validità.

L'articolo 39, comma 1, prevede che, salvo che il fatto costituisca più grave reato, chi assume o ritiene il comando o la condotta di unità da diporto senza la prescritta abilitazione sia punito con il sequestro dell'unità da diporto o con l'ammenda da 2.500 euro a 5.000 euro e, in caso di recidiva, con la confisca dell'unità, mentre i commi 2 e 3 riproducono 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 costituzione 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 è stato in parte modificato. Il comma 1 riproduce il vigente primo comma. 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 navigano a distanza ».

L'adeguamento è stato reso possibile perché il comma 3 dell'articolo 49 in vigore ha introdotto la possibilità di utilizzare VHF di tipo portatili. Questa possibilità è stata prevista dal nuovo comma 2. Il vigente comma 3 è stato suddiviso, per maggiore chiarezza, nei commi 3 e 4. 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. 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 [la 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 vogliano penalizzare proprio i cittadini che hanno affidato 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). Resta naturalmente il diritto-dovere della amministrazione sulla sorveglianza e il controllo come previsto nel comma 7.

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.

Il capo II della presente proposta di legge reca disposizioni per il noleggio e la locazione da diporto. In particolare l'articolo 2 tratta del contratto di noleggio di unità da diporto. Con una modifica al decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, si stabilisce che, anche per ragioni fiscali, le attività di noleggio e di locazione siano riconfermate annualmente mediante istanza ed annotate annualmente sul registro e sulla licenza di navigazione.

L'articolo 3 reca disposizioni in merito al trattamento economico, normativo, previdenziale e assicurativo dei marittimi imbarcati su unità da diporto, stabilendo che le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto impiegate nel noleggio sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro. Il rapporto di lavoro del personale extracomunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio è regolamentato dalle disposizioni di legge vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del soggetto extracomunitario, in base alla scelta effettuata dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro in materia di lavoro marittimo.

L'articolo 4 si occupa dell'equipaggio delle unità da diporto, stabilendo che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti il numero minimo dei componenti l'equipaggio, nonché i titoli e le qualifiche professionali per il comando e per lo svolgimento degli altri servizi a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio. A differenza di quanto precedentemente esposto nelle osservazioni relative all'articolo 33 della legge n. 50, nel caso di utilizzo commerciale per noleggio o locazione, viene stabilito che per tutte le unità da diporto l'equipaggio dovrà essere comunque composto da personale marittimo professionale. La navigazione effettuata su tali

unità, a prescindere dalla loro lunghezza, viene riconosciuta valida ai fini del conseguimento di titoli o certificazioni professionali.

Il capo III della presente proposta di legge reca disposizioni varie.

L'articolo 5 reca misure per l'utilizzo di fondi per la realizzazione o il completamento di strutture dedicate alla nautica da diporto, come 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, stabilendo, in particolare, che possono essere utilizzati i fondi statali e dell'Unione europea destinati al finanziamento del settore navale.

L'articolo 6 prevede l'abolizione della tassa di stazionamento per tutte le unità da diporto. La legge 23 dicembre 1999, n. 488, ha abolito la tassa di stazionamento per i natanti da diporto (unità a motore di lunghezza fino a metri 7,50 e a vela di lunghezza fino a metri 10); 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 regolamento 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. Solo la totale abolizione della tassa di stazionamento elimina ogni disparità. Il provvedimento, oltretutto, è anche giustificato dall'esiguità delle entrate erariali dovute alla tassa rimasta (non si raggiungono i 10 milioni di euro 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 sproporzionata rispetto agli importi complessivi della tassa, che distrae un cospicuo numero di funzionari (centrali e periferici) da altri servizi magari di maggior interesse pubblico. Va inoltre ricordato che l'articolo 117 della Costituzione come riformulato dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, ha inserito i porti tra le materie di legislazione concorrente tra Stato e regioni e che ogni realtà locale potrà comunque prevedere il pagamento dei servizi eventualmente offerti dalla pubblica amministrazione ai natanti: la soppressione della tassa a livello nazionale non incide, quindi, su poteri e competenze degli enti locali.

L'articolo 7 si occupa di unità da diporto d'epoca, stabilendo che sono considerati beni culturali, ai sensi e per gli effetti del testo unico di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, le navi e i galleggianti, di cui agli articoli 136 e seguenti del codice della navigazione, e le unità navali da diporto, di cui all'articolo 1 della legge n. 50, e successive modificazioni, compresi i beni navali che ne siano dotazione od accessorio, che abbiano più di 25 anni di età dal momento della costruzione ed annoverino uno o più dei seguenti requisiti:

rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, archi-

tettonica, ingegneristica della costruzione o per la scelta dei materiali impiegati;

abbiano raggiunto traguardi sia sportivi che tecnici che li abbiano resi conosciuti o siano stati protagonisti di eventi particolari;

rivestano un interesse storico o etnologico o derivante dalle personalità che li hanno posseduti;

abbiano contribuito attivamente allo sviluppo sociale ed economico del Paese;

siano fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche, purché utilizzati come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici.

I predetti beni sono soggetti alla disciplina di cui ai capi I e II del titolo I del citato testo unico di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, in quanto applicabile. Il Ministro per i beni e le attività culturali nomina, con proprio decreto, una commissione che si esprime obbligatoriamente sull'effettivo possesso

dei predetti requisiti, sui provvedimenti di individuazione, di tutela, di valorizzazione, di conservazione, di restauro e su eventuali altri interventi sui predetti beni; sul possesso dei requisiti di professionalità e di affidabilità da parte dei cantieri navali nazionali e degli artigiani maestri del legno, compresi i maestri d'ascia e assimilati, che possono procedere agli interventi di restauro dei predetti beni. Con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è emanato il regolamento per l'attuazione delle disposizioni dell'articolo in oggetto.

Il capo IV reca le disposizioni abrogative e finali. L'articolo 8 abroga, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, numerose norme riformulate o soppresse in conseguenza dell'opera di revisione attuata dalla medesima legge. L'articolo 9 reca la copertura finanziaria, destinando 15.500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2002 all'attuazione della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

CAPO I

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

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 esuli 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 costruzione 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, misurata secondo gli opportuni *standard* armonizzati;

c) imbarcazione da diporto: ogni unità di lunghezza pari o inferiore ai 24 metri, misurata secondo gli opportuni *standard* armonizzati, iscritta nei registri di cui all'articolo 5;

d) natante da diporto: ogni unità esente dall'obbligo di iscrizione ai sensi di quanto stabilito dall'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. Le certificazioni di potenza per i motori prototipi o della serie omologata, rilasciate dagli enti tecnici sulla base delle disposizioni vigenti prima della data di entrata in vigore della presente disposizione, mantengono la loro validità.

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 2 è sostituito dal seguente:

« ART. 2. — 1. Per le tutte unità da diporto la dichiarazione di costruzione è

facoltativa. Qualora il costruttore decida di procedere alla dichiarazione della costruzione, la stessa viene resa sotto la diretta responsabilità del costruttore »;

c) l'articolo 3 è abrogato;

d) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — 1. Le imbarcazioni e le navi da diporto sono iscritte 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 per le navi da diporto, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera *b)*;

b) dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi nonché dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per le imbarcazioni da diporto, di cui all'articolo 1, comma 3, lettera *c)*.

2. I registri di iscrizione delle unità da diporto tenuti dagli uffici minori non più abilitati alla loro tenuta sono accentrati presso la sede delle capitanerie di porto o degli uffici circondariali marittimi da cui dipendono.

3. Con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti determina i criteri e le modalità di unificazione e di rinumerazione delle unità iscritte nel Registro italiano dighe tenuti dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia e designa, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle unità da diporto.

4. 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, allegando la seguente documentazione:

a) copia della fattura contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale della persona o della società o dell'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.

5. L'ufficio che riceve la domanda, di cui al comma 4, iscrive l'unità sui registri di cui al comma 1 assegnandole il numero d'ordine progressivo del registro, su cui annota anche il nome e il domicilio del proprietario quale referente dell'amministrazione per tutto quanto attiene all'unità.

6. La dichiarazione di conformità di cui alla lettera *b)* del comma 4 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, e successive modificazioni, ed essere accompagnata, se prevista, dall'attestazione "CE del tipo", di cui all'allegato VI annesso al medesimo decreto legislativo n. 436 del 1996, 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 autorizzato 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 autorizzato dall'amministrazione.

7. I proprietari di unità da diporto, entro e non oltre novanta giorni dalla data della sentenza di cui al comma 9, o della registrazione raccolta o, in mancanza, della registrazione presso l'ufficio delle entrate, devono 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.

8. L'ufficio che riceve la domanda di cui al comma 7, ne prende nota in un repertorio e trascrive il contenuto della nota nei registri di cui al comma 1, nello spazio a tal fine predisposto, facendovi menzione del giorno e dell'ora di ricezione della domanda.

9. Gli atti di cui al comma 7 sono costituiti da sentenze o da contratti pubblici, ovvero da scritture private o da dichiarazione o fattura dell'alienante contenente le caratteristiche tecniche dell'unità, 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, fatture o dichiarazioni 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, la trascrizione a titolo di proprietà, se mancante, è sostituita 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 nonché le complete generalità e il codice fiscale dell'interessato. La stessa procedura si applica alle unità storiche o costruite per proprio uso, di cui all'articolo 1, comma 3, lettere *e*) e *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.

10. 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; non è richiesto il numero di codice fiscale allorché una delle parti sia soggetto non residente, ferma restando l'elezione di domicilio prevista dall'articolo 7;

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 dell'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.

11. Qualora l'iscrizione e la trascrizione riguardino una unità da diporto proveniente da un Paese estero, i documenti previsti dai commi 4 e 6 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 una dichiarazione del proprietario attestante che l'unità è stata cancellata dal registro di provenienza o, in alternativa, che non era soggetta a iscrizione.

12. Qualora una unità da diporto iscritta nei registri di cui al comma 1 sia utilizzata esclusivamente per finalità commerciali mediante contratti 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. Lo svolgimento di tale attività deve essere annualmente confermato mediante il rinnovo delle annotazioni di cui al presente comma. 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.

13. 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 4 e quella, se presentata, di cui al comma 7. 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, procede al rinnovo dei documenti di navigazione 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.

14. 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'ufficio di iscrizione o all'autorità consolare;

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

c) 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.

15. Per ottenere la cancellazione di cui al comma 14, 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 fra la gente di mare, la posizione assicurativa nei confronti degli istituti previdenziali e assistenziali.

16. La cancellazione di cui al comma 14 è subordinata alla regolarizzazione delle posizioni previste dalla lettera *b)* del comma 15 e alla estinzione degli eventuali diritti trascritti.

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

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

19. 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.

20. L'ufficio di iscrizione, accertato che siano stati soddisfatti sia gli eventuali diritti trascritti, sia gli obblighi derivanti dalle situazioni previste dalla lettera *b)* del comma 15:

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, procede alla cancellazione in base alla dichiarazione, rilasciata congiuntamente o disgiuntamente dal venditore e dall'acquirente, circa la volontà di iscriverla in registro di altro Paese membro. La medesima dichiarazione è sufficiente nel caso in cui il Paese di destinazione non preveda l'obbligo dell'iscrizione.

21. I documenti di bordo devono essere restituiti all'ufficio di iscrizione »;

e) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

« ART. 7. — 1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nel registro di cui all'articolo 5, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante, che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135.

3. Nel caso che il rappresentante scelto ai sensi del comma 1 sia straniero, deve trattarsi di persona regolarmente soggiornante in Italia.

4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendono iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nel registro di cui all'articolo 5 devono eleggere domicilio in Italia »;

f) 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 al citato articolo 5, comma 4, 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 provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione 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. Il proprietario può scegliere il tipo di navigazione che preferisce purché sia compatibile con le caratteristiche della propria unità »;

g) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

« ART. 9. — 1. Le licenze di navigazione sono redatte su un unico modulo conforme al modello approvato con decreto del Capo del Dipartimento della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; tale modulo unifica i modelli MM57, MM58 e MM63, e contiene il certificato di sicurezza previsto dall'articolo 12.

2. Oltre ai dati previsti dall'articolo 33 e alle annotazioni per le attività di locazione e di noleggio stabilite dal comma 12 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.

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 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 della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Resta fermo l'obbligo di presentare gli originali all'autorità competente, qualora questa ne faccia richiesta, entro i venti giorni successivi alla data prevista per il rientro nel porto di residenza.

5. Nei casi di smarrimento, sottrazione o distruzione dei documenti di bordo, deve essere presentata denuncia all'autorità di pubblica sicurezza che rilascia l'attestazione della denuncia resa. Qualora l'unità sia in possesso della certificazione di sicurezza in regolare corso di validità, la copia della denuncia costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione nelle acque territoriali nazionali per la durata di un mese.

6. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio anche mediante mezzi elettronici o informativi »;

h) 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 »;

i) 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 pari o inferiore a 10 metri e comunque con una potenza massima complessiva non superiore a 40,8 CV;

c) ogni unità da diporto, di lunghezza superiore a quella prevista 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 »;

1) 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. Con decreto emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilito il numero minimo di persone che devono essere presenti a bordo durante la navigazione, determinato sulla base delle caratteristiche tecniche, strumentali e strutturali dell'unità.

4. Per le unità di lunghezza inferiore o pari a 24 metri è comunque responsabilità del conduttore dell'unità da diporto verificare, prima della partenza, di avere a bordo personale qualificato e sufficiente per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

5. Per le unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri, l'equipaggio deve essere composto da personale marittimo munito di titoli professionali in conformità a quanto stabilito dalle vigenti convenzioni internazionali in materia ed, in particolare, dalla convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739, emendata il 7 luglio 1995 (*Standards of training certification watchkeeping for seafarers - STCW*), qualunque sia il tipo di navigazione effettuata.

6. Al fine del conseguimento dei titoli e delle certificazioni professionali, la navigazione effettuata ai sensi del comma 5 è da considerare equiparata alla navigazione sulle navi commerciali adibite al traffico.

7. Le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

8. Il rapporto di lavoro del personale extracomunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto è regolamentato dalle disposizioni di legge vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del soggetto extracomunitario, in base alla scelta effettuata dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro in materia di lavoro marittimo »;

m) 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 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 »;

n) 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 matricole 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 »;

o) l'articolo 39 è sostituito dal seguente:

« ART. 39. — 1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chi assume o ritiene il comando o la condotta di unità da diporto senza la prescritta abilitazione è punito con il sequestro dell'unità da diporto o con l'ammenda da 2.500 euro a 5.000 euro; in caso di recidiva l'unità è confiscata.

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 del pagamento di una somma da 207 euro a 1.033 euro; in caso di recidiva l'unità è sequestrata.

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'impiego di unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 414 euro a 2.066 euro. La sanzione è fissata nel pagamento di una somma da 206 euro a 1.032 euro se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto.

4. Chiunque, al di fuori dei casi previsti dai commi 1 e 2, non osserva una disposizione della presente legge o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base alla medesima legge, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 50 euro a 500 euro »;

p) l'articolo 40 è abrogato;

q) il primo comma dell'articolo 47 è sostituito dal seguente:

« La responsabilità verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 1,

comma 3, è regolata dall'articolo 2054 del codice civile »;

r) i commi primo e secondo dell'articolo 48 sono sostituiti dai seguenti:

« Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano a tutte le unità da diporto, come definite dall'articolo 1, comma 3, della presente legge, escluse le unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità alla quale vengono applicati »;

s) 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 navigano a distanza superiore alle 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. Le medesime unità, qualora dotate di un apparato VHF/DSC, sono esenti, se prescritto dalle norme regolamentari, dall'obbligo della radio boa di emergenza (EPIRB).

3. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto, compreso l'EPIRB, 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 alla normativa vigente o, se trattasi di unità proveniente dall'estero, alle norme di uno dei Paesi membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo. Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo iniziale.

4. Per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico, la domanda, corredata dalla dichiarazione di conformità, deve essere rivolta al competente ispettorato regionale del Ministero delle comunicazioni e presentata all'ufficio di iscrizione dell'unità, che provvede, entro il termine massimo di un mese:

a) all'assegnazione del nominativo internazionale;

b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;

c) a trasmettere al competente ispettorato regionale la documentazione 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 è inviata direttamente al proprietario dell'unità a cura dell'ispettorato regionale del Ministero delle comunicazioni competente al rilascio. La licenza è legata all'apparato radiotelefonico di bordo e deve essere sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato.

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. Coloro che hanno stipulato un contratto per l'esercizio dell'apparato radioelettrico con una società concessionaria possono, alla scadenza, presentare domanda, anche con mezzi telematici, per la disdetta nei termini stabiliti. Copia della domanda, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di notorietà, contenente l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso nei soli casi di emergenza ed ai fini della sicurezza della navigazione, deve essere trasmessa al competente ispettorato regionale.

8. La licenza definitiva, rilasciata per il traffico per corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

9. 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. Nelle more della data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 3 dell'articolo 33 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come sostituito dal presente articolo, ai fini di cui al medesimo comma 3 si applicano i criteri stabiliti dal citato articolo 33 nella forma previgente alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. 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 sostituito dall'allegato A introdotto dalla tabella 1 annessa alla presente legge.

CAPO II

NOLEGGIO E LOCAZIONE DI UNITÀ DA DIPORTO

ART. 2.

(Contratto di noleggio di unità da diporto).

1. All'articolo 10, comma 8, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *b-bis*) le attività di locazione e di noleggio devono essere confermate annualmente mediante istanza ed annotate annualmente sul registro e sulla licenza di navigazione ».

ART. 3.

(Trattamento economico, normativo, previdenziale e assicurativo dei marittimi imbarcati su unità da diporto).

1. Le condizioni economiche, normative, previdenziali e assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto impiegate nel noleggio

sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

2. Il rapporto di lavoro del personale extracomunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio è regolamentato dalle disposizioni di legge vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del soggetto extracomunitario, in base alla scelta effettuata dalle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro in materia di lavoro marittimo.

ART. 4.

(Equipaggio delle unità da diporto).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo dei componenti l'equipaggio, nonché i titoli e le qualifiche professionali per il comando e per lo svolgimento degli altri servizi a bordo delle unità da diporto impiegate nel noleggio, anche sulla base di quanto stabilito dalle vigenti convenzioni internazionali in materia, ed, in particolare, dalla convenzione sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti ed alla guardia, adottata a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739, emendata il 7 luglio 1995 (*Standards of training certification watckjeeping for seafarers - STCW*).

2. Al fine del conseguimento dei titoli e delle certificazioni professionali, la navigazione effettuata in base al comma 1 è da considerare equiparata alla navigazione sulle navi commerciali adibite al traffico.

CAPO III

DISPOSIZIONI VARIE

ART. 5.

(Utilizzo di fondi per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto).

1. Per la realizzazione o il completamento delle strutture dedicate alla nautica

da diporto, come 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.

(Abolizione della 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 dal 1° gennaio 2003.

ART. 7.

(Unità da diporto d'epoca).

1. Sono considerati beni culturali, ai sensi e per gli effetti del testo unico di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, le navi e i galleggianti, di cui agli articoli 136 e seguenti del codice della navigazione, e le unità navali da diporto, di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come da ultimo sostituito dalla presente legge, compresi i beni navali che ne siano dotazione od accessorio, che abbiano più di venticinque anni di età dal momento della costruzione ed annoverino uno o più dei seguenti requisiti:

a) rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, architettonica, ingegneristica della costruzione o per la scelta dei materiali impiegati;

b) abbiano raggiunto traguardi sia sportivi che tecnici che li abbiano resi conosciuti o siano stati protagonisti di eventi particolari;

c) rivestano un interesse storico o etnologico o derivante dalle personalità che li hanno posseduti;

d) abbiano contribuito attivamente allo sviluppo sociale ed economico del Paese;

e) siano fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche, purché utilizzati come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici.

2. I beni di cui al comma 1 sono soggetti alla disciplina di cui ai capi I e II del titolo I del testo unico di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, in quanto applicabile.

3. Il Ministro per i beni e le attività culturali nomina, con proprio decreto, una commissione avente il compito di esprimere parere obbligatorio su:

a) il possesso dei requisiti di cui al comma 1;

b) i provvedimenti di individuazione, di tutela, di valorizzazione, di conservazione, di restauro e su eventuali altri interventi sui beni di cui al comma 1;

c) il possesso dei requisiti di professionalità e di affidabilità da parte dei cantieri navali nazionali e degli artigiani maestri del legno, ivi compresi i maestri d'ascia e assimilati, che possono procedere agli interventi di restauro dei beni di cui al comma 1.

4. Con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è emanato il regolamento per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo.

CAPO IV.

DISPOSIZIONI ABROGATIVE E FINALI

ART. 8.

(Abrogazioni).

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

a) gli articoli 3, 34, 39, 40, 41 e 42 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni;

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

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

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

e) 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;

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

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

ART. 9.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 15.500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, 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.

Aspirazione naturale <i>Naturally aspired</i>	Sovralimentazione meccanica <i>Supercharged</i>	Turbosovralimentazione <i>Turbocharged</i>		
Raffreddamento aria di sovralimentazione <i>Charged air cooling</i>		SI <i>Yes</i>	NO <i>No</i>	(*)
Massima contropressione allo scarico			kPa	
<i>Maximum permissible exhaus back pressure</i>				

Timbro e firma del costruttore,
del legale rappresentante
o del rivenditore autorizzato CE

*Stamp and signature of engine manufacturer,
legal representative
or authorized seller in EC*

1) La falsità della dichiarazione e/o l'utilizzo di dichiarazione falsa concretizzano le fattispecie di cui agli articoli 483 (falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico) e 489 del codice penale (uso di atto falso)

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

€ 0,72



14PDL0029780