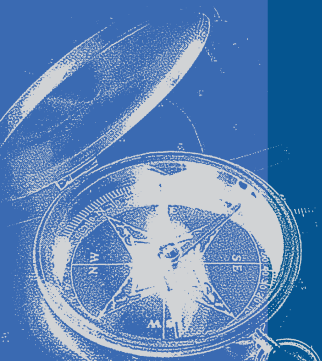


Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini

UCINA



LA NUOVA LEGGE SULLA NAUTICA

con i commenti di UCINA
ottobre 2003



La nuova Legge per la Nautica: Istruzioni per l'uso

La nuova legge per la nautica da diporto rappresenta, nei suoi 15 articoli, un elemento essenziale per lo sviluppo del turismo nautico in Italia, nonché il definitivo riconoscimento della nautica come settore produttivo fondamentale e strategico nel sistema economico italiano.

Tra i principi ispiratori della nuova legge - che si possono sintetizzare nell'allineamento della normativa italiana alla normativa comunitaria, nella semplificazione delle procedure amministrative e nell'alleggerimento del carico fiscale - il legislatore ha voluto introdurre alcuni elementi di innovazione che rendono il sistema nautico italiano nel suo complesso competitivo rispetto ad altri paesi, creando le premesse di un sviluppo duraturo del mercato interno. In questo senso, assumono particolare rilievo **il registro dei Super Yachts, la disciplina del noleggio per le imbarcazioni da diporto e la creazione del Codice Unico della nautica da diporto.**

La legge quindi può e deve essere interpretata sotto un duplice aspetto:

Cosa è cambiato già nella stagione estiva 2003 per il diportista:

- Abolizione definitiva della tassa di stazionamento per tutte le unità da diporto.
- Chi compra un natante (barca di lunghezza inferiore ai 10 metri, sia a vela sia a motore) può metterlo in

acqua direttamente: ovvero non c'è obbligo di immatricolazione.

- Il natante può superare la distanza delle 12 miglia dalla costa, se la tipologia di imbarcazione lo permette.
- Per le imbarcazioni le procedure di immatricolazione sono state notevolmente semplificate ed è prevista la possibilità di rilasciare una licenza provvisoria per sei mesi (unitamente al certificato di sicurezza definitivo), senza attendere notaio e ufficio del registro, in attesa della presentazione del titolo di proprietà da effettuarsi a cura dell'intestatario della fattura entro i 180 giorni successivi.
- La legge introduce una norma "salva vacanze" che premette a coloro che hanno smarrito, o sono stati derubati dei documenti della barca, di poter circolare nei porti italiani con la denuncia.
- La nuova legge permette di installare a bordo un VHF fisso, esonerandolo dal collaudo e dalle ispezioni, semplicemente verificando, al momento dell'acquisto, che questo sia omologato.
- La legge introduce maggiore omogeneità e uniformità nella emissione delle ordinanze e determina la competenza della Guardia Costiera nell'effettuazione dei controlli.
- La guida senza patente è punita severamente: può comportare il ritiro della licenza fino a 30 giorni; ma la legge abolisce la possibilità di arresto.
- La legge tende a garantire una uniforme identificazione dei limiti di navigazione delle aree marine protette, facilitando la fruibilità nel rispetto dell'ambiente. Le infrazioni, in mancanza di adeguata indicazione, non comporteranno sanzioni penali.
- Per i carrelli la legge permette l'adozione di una targa "ripetitrice" (ovvero quello dell'auto che traina) in luogo di una targa autonoma con numero progressivo distinto.

- In linea con la normativa europea, la legge attribuisce al responsabile conduttore, o al proprietario totale, discrezionalità sui componenti dell'equipaggio.
- Ugualmente, al conduttore è attribuita maggior responsabilità nella scelta della tipologia di navigazione.

Cosa cambierà nel medio periodo per la nautica italiana

- Verrà costituito un codice unico per la nautica da diporto, questo passo determina la definitiva emancipazione della disciplina nautica dal codice della navigazione.
- Sarà disciplinato il noleggio di imbarcazioni da diporto creando le premesse per la diffusione professionale dello stesso con maggiori margini di sicurezza e l'istituzione di titoli professionali ad hoc
- Per i charter yacht sarà istituito un registro innovativo che detta requisiti di sicurezza a valenza internazionale e introduce nuovi titoli di conduzione professionale

La struttura della nuova legge per la nautica

La legge si compone di 15 articoli di cui il primo – dopo più di 30 anni – modifica sostanzialmente la legge n. 50 del 1971 eliminando numerose norme in funzione.

I successivi articoli introducono le “novità della legge”:

L'articolo 2 disciplina definitivamente l'attività di noleggio di imbarcazioni da diporto completando e affiancando i processi di defiscalizzazione della stessa, attuata dall'Agenzia delle Entrate nel corso del 2002.

L'articolo 3 crea le premesse per il nuovo registro degli yacht. È un contenuto fortemente innovativo.

L'articolo 4 tende a garantire una uniforme identificazione dei limiti delle aree marine protette, facilitando la fruibilità nel rispetto dell'ambiente.

L'articolo 5 non riguarda la nautica da diporto, interessando il settore marittimo.

L'articolo 6 introduce l'adozione del Codice unico della nautica da diporto, estraendo definitivamente tutta la materia nautica dal Codice della Navigazione. L'articolo conferisce delega al Governo per la redazione di un decreto legislativo che, recependo lo spirito della semplificazione ed allineamento alla normativa europea, potrà avere la valenza di un vero e proprio Codice della Nautica da Diporto.

Si tratta di una preziosissima opportunità per la nautica, che, attraverso tale decreto, potrà fruire di ulteriori semplificazioni in materia di gestione amministrativa, iscrizione, visite certificato di sicurezza, abolizione obbligo stazzatura, rinvio ulteriore alle norme armonizzate, nuova tabella tributi, semplificazione ulteriore uso VHF, eliminazione competenze uffici marittimi e motorizzazione, vigilanza produzione dotazioni di sicurezza, snellimento tempistica, patenti comunitarie, formazione nautica. Il Codice dovrà essere adottato entro l'anno, con la possibilità di emanare, entro un ulteriore anno, le eventuali modifiche ed integrazioni.

L'articolo 7 introduce le barche di valore storico. Questo concetto è innovativo per la nautica da diporto e contempla la riconduzione a beni culturali delle unità da diporto “storiche” e, comunque, con particolari valori nella storia della nautica e della marineria.

Gli articoli 8 e 9 introducono rispettivamente maggiore omogeneità e uniformità nella emissione delle ordinanze e determinano la competenza della Guardia Costiera nell'effettuazione dei controlli.

L'articolo 10 semplifica la normativa dei carrelli, esonerando tutti i rimorchi stradali, con massa fino a 3,499 tonnellate, dall'obbligo dell'iscrizione al PRA e della vidimazione del notaio per gli atti di vendita e/o i passaggi di proprietà.

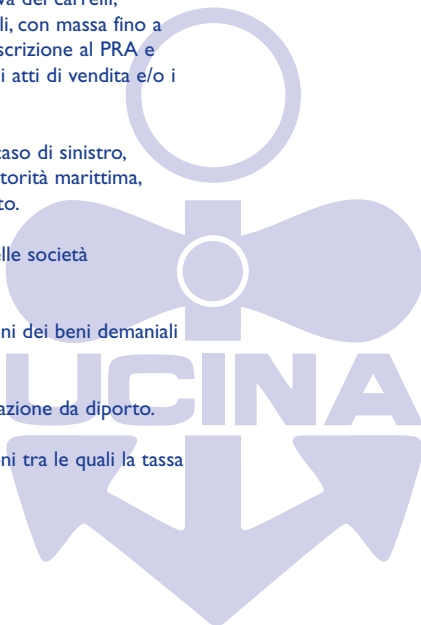
L'articolo 11 rende facoltativa, in caso di sinistro, l'inchiesta formale da parte dell'autorità marittima, evitando di fatto il ritiro del libretto.

L'articolo 12 disciplina le azioni delle società concessionarie dei porti turistici.

L'articolo 13 riguarda le concessioni dei beni demaniali marittimi.

L'articolo 14 non riguarda la navigazione da diporto.

L'articolo 15 specifica le abrogazioni tra le quali la tassa di stazionamento.





DISPOSIZIONI PER IL RIORDINO E IL RILANCIO DELLA NAUTICA DA DIPORTO E DEL TURISMO NAUTICO

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 sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro.

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

a) unità da diporto; ogni costruzione di qualunque

Il comma 1. e 2. risultano inalterati.

(Nota Bene: la cancellazione del precedente comma 3 della legge 50 elimina la riconduzione immediata al Codice della Navigazione “., per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge,..”. Si ritiene tuttavia che nel caso di eventuali contestazioni, il Codice della Navigazione possa ancora costituire un elemento legislativo di riferimento. In caso di “vuoto” normativo creato dalla nuova legge, è probabile che l’Autorità assuma tale interpretazione). A questo proposito risulta significativo l’Art.6 “Delega al Governo per l’emanazione del Codice sulla nautica da diporto”. In tale codice, unitamente alle norme attuative di cui all’art 54, potranno essere inserite tutte le precisazioni necessarie allo scorporo definitivo dal Codice della Navigazione)

Il comma 3. fornisce le nuove definizioni, tra le quali quella del nuovo natante a 10 metri di lunghezza (con un rimando al nuovo art.13 della legge 50).Va precisato che per

tipo e con qualunque mezzo di propulsione; destinata alla navigazione da diporto;

- b) nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati;
- c) imbarcazione da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza da 10 a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati;
- d) natante da diporto: le unità individuate ai sensi dell'articolo 13 della presente legge.

4. Le unità da diporto possono essere utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

5. Ai fini della presente legge, per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio, come definita dalla norma armonizzata adottata con decreto del Ministro delle attività produttive ai sensi dell'allegato II, punto 4, del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni.

6. Per ogni singolo motore il costruttore, ovvero il suo legale rappresentante o rivenditore autorizzato stabilito nell'Unione europea, rilascia la dichiarazione di potenza su modulo conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;"

lunghezza si intende lunghezza dello scafo come definita nello standard armonizzato (ISO 8666).

(Nota Bene: la cancellazione del comma 5 della legge 50, elimina di fatto la definizione di unità da diporto a vela con motore ausiliario e di motoveliero ai sensi della normativa italiana. Al di là del fatto che tali definizioni perdono rilevanza, essendo abolita la tassa di stazionamento, si ritiene comunque che ogni eventuale definizione in questo senso dovrà far riferimento agli standard armonizzati)

(Nota Bene: l'eliminazione del comma 6 della legge 50, scaturisce dall'aver precedentemente eliminato il comma 3 che riconduceva al Codice della Navigazione)

Il comma 4. fornisce la possibilità di utilizzare le unità da diporto (quindi nello stesso regime giuridico) mediante contratti di locazione e noleggio, per l'insegnamento della navigazione da diporto e come unità appoggio sub a scopo ricreativo e sportivo. Il legislatore ha inteso precisare (ampliando gli impieghi) quanto già previsto in questo dalla relativa legislazione (per noleggio e locazione vedi art.10, comma 10 e 11, della legge 23/12/1996 n.647).

Il comma 5. sostituendo il comma 7. della vecchia legge 50, definisce la potenza massima di esercizio, in conformità alle norme EU (requisito essenziale n.4 della direttiva 94/25/CE, standard ISO 8666)

Il comma 6. sostituisce i comma 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15. della vecchia legge 50. Anche in questo caso il legislatore ha precisato quanto già previsto da una circolare del Ministero dei Trasporti del 24 Marzo 2000.

b) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

“ART. 5. - 1. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto. Il modello dei registri è approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I registri delle imbarcazioni da diporto tenuti dagli uffici marittimi minori sono accentrati presso la sede delle capitanerie di porto o degli uffici circondariali marittimi da cui dipendono.

2. Con proprio decreto, adottato ai sensi dell'art. 17 comma 3 della Legge 23 Agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti designa, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, gli uffici provinciali del Dipartimento dei Trasporti terrestri ed per i sistemi informativi e statistici autorizzati a tenere i registri d'iscrizione delle unità da diporto.

3. Prima di mettere in servizio una unità da diporto, l'acquirente deve chiedere l'assegnazione del numero di immatricolazione presentando domanda ad uno degli uffici detentori dei registri di cui al comma 1. Alla domanda deve essere allegata:

- a) copia della fattura attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa;
- b) dichiarazione di conformità;

Il comma 1. *accentra alle Capitanerie di Porto, agli uffici circondariali marittimi, agli uffici della ex-motorizzazione civile (autorizzati dal Ministero dei Trasporti e Infrastrutture in accordo al comma 2) l'iscrizione delle imbarcazioni; alle sole Capitanerie di porto l'iscrizione delle navi. Vengono quindi eliminati accentrando, i registri degli uffici minori per le imbarcazioni e degli uffici circondariali per le navi.*

Il comma 2. *contempla l'adozione di un decreto che definisca quali uffici della ex-motorizzazione siano autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni.*

I comma 3., 4. e 5. *risultano assolutamente innovativi e vanno a sostituire tutta la legislazione precedente in materia di atti amministrativi ai fini dell'iscrizione delle unità da diporto (Art.315 Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione, D.P.R. 15.2.1952 n.328, circolare n.266512 del 15.6.98 e n.267733 del 15.7.98) e (Disposizioni integrative della legge 50, di cui al DL 14.8.1996 n 436, come modificato dal DL 11.6.1997 n 205).*

- c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo di propulsione installati a bordo
- d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'unità stessa fino alla data della presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 4.

4. L'assegnazione del numero di immatricolazione determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà da effettuare a cura dell'intestatario della fattura entro e non oltre sei mesi dalla data dell'assegnazione stessa. Contestualmente all'iscrizione sono rilasciati una licenza provvisoria di navigazione e il certificato di sicurezza.

5. Decorsi sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza devono essere restituiti all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione allegando il titolo di proprietà e la documentazione prevista dalle lettere b) e c) del comma 3.

6. Per trasferire ad altro ufficio l'iscrizione di una unità da diporto e le eventuali trascrizioni a suo carico, l'avente diritto, o un suo legale rappresentante, deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione;

7. L'avente diritto che intende alienare o trasferire all'estero la propria unità da diporto deve chiedere l'autorizzazione alla dismissione di bandiera.

Vengono elencati i documenti necessari e viene contemplata la possibilità di rilascio di una licenza provvisoria per 6 mesi (unitamente comunque al certificato di sicurezza definitivo), senza attendere notaio e ufficio del registro, in attesa della presentazione del titolo di proprietà da effettuarsi a cura dell'intestatario della fattura entro i 180 giorni successivi.

Il comma 6. *contempla che la domanda di trasferimento ad altro ufficio di iscrizione debba essere presentata al nuovo ufficio di iscrizione.*

Il comma 7. *contempla che colui che intenda trasferire all'estero la propria unità debba chiedere l'autorizzazione alla dismissione di bandiera.*

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

- a) per perdita effettiva o presunta;
- b) per demolizione;
- c) per trasferimento o vendita all'estero;
- d) per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti.”

c) 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. Il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.

4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendono iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da

Il comma 8. *definisce i casi in cui l'avente diritto può richiedere la cancellazione.*

Il comma 1. *non introduce novità rispetto al comma 2. della vecchia legge 50 (per cittadini o società straniere che vogliono iscrivere unità in Italia, è obbligatorio avere domicilio o eleggerlo in Italia presso l'autorità consolare o proprio rappresentante).*

Il comma 2. *previene l'applicazione del Capo IX del codice Civile, precisando che il domicilio non costituisce stabile organizzazione in Italia. Precisa anche che l'eventuale elezione di domicilio presso agenzia marittima, “...non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4/4/1977, n. 135.”.*

Il comma 3. *precisa che un eventuale rappresentante straniero debba essere soggiornante in Italia.*

Il comma 4. *contempla la necessità per i cittadini italiani residenti all'estero, che intendano iscrivere unità in Italia, di*

diporto di loro proprietà nel registro di cui all'articolo 5 devono nominare 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.”

nominare un proprio rappresentante in Italia (il comma 4. della legge 50 obbligava all'elezione del domicilio in Italia)

d) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

“ART. 8. - 1. Alle navi da diporto, 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 ne autorizza la navigazione in acque marittime ed interne senza alcun limite, nonché il certificato di sicurezza di cui all'articolo 12, che ne attesta lo stato di navigabilità.

***Il comma 1.** contempla il rilascio, da parte degli uffici autorizzati a detenere i registri di iscrizione per le navi, della licenza che autorizza alla navigazione senza alcun limite e del certificato di sicurezza che ne attesta lo stato di navigabilità.*

2. Alle imbarcazioni da diporto, 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 al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione rilevate dalla dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell'Unione europea, nonché il certificato di sicurezza di cui all'articolo 12, che ne attesta lo stato di navigabilità.

***Il comma 2.** contempla il rilascio, da parte degli uffici autorizzati a detenere i registri di iscrizione per le imbarcazioni, della licenza che autorizza alla navigazione in accordo alle caratteristiche tecniche e del certificato di sicurezza 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 del Dipartimento dei trasporti terrestri ed i Servizi informativi e statistici sono riconosciuti validi anche per le acque marittime.

***Il comma 3.** contempla il mutuo riconoscimento tra gli uffici autorizzati, per acque interne e marittime.*

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

a) per le unità senza marcature CE:

- 1) senza alcun limite nelle acque marittime e in quelle interne;
- 2) fino a sei 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 annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436 e successive modificazioni;
- 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 annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436 e successive modificazioni;
- 4) per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e onde di altezza significativa fino a 0,50 metri, per la categoria di progettazione D) di cui all'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436 e successive modificazioni;"

e) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

“ART. 9. -1. Le licenze di navigazione sono redatte su moduli conformi ai modelli approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con allegato il certificato di sicurezza di cui all'articolo 12.

2. Sulla licenza di navigazione, oltre ai dati previsti dall'articolo 33 e alle annotazioni per le attività di locazione, di noleggio e insegnamento della

Il comma 4. definisce le specie di navigazione previste per le imbarcazioni. Per quanto concerne le unità marcate CE, le specie di navigazione sono interamente funzione della categoria di progettazione, quindi delle relative condizioni meteo senza alcun prefissato limite di distanza dalla costa. **(Nota Bene: l'art. 8 della vecchia legge 50 risultava integrato dal DL 14.8.1996 n 436, come modificato dal DL 11.6.1997 n 205 e dall'art.12 della legge 30.11.1998 n.413. Tali disposizioni contemplavano che le unità rientranti nella categoria dei natanti non potessero superare il limite di 12 miglia dalla costa, salvo essere ricondotti immatricolandoli allo status di imbarcazioni. Si ritiene che tale limite risulti abolito dalla legge)**

I comma 1. e 2. contemplano la riedizione dei moduli della licenza di navigazione ed i relativi dati contenuti nelle stesse (numero massimo persone trasportabili, eventuali annotazioni per attività di locazione e noleggio e insegnamento, numero e sigla di iscrizione, tipo e caratteristiche principali, nome del proprietario, nome unità se richiesto, ufficio iscrizione e tipo di navigazione autorizzata).

navigazione da diporto, 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 gli altri diritti reali e di godimento e di garanzia sull'unità di cui è stata chiesta la trascrizione.

3. Le licenze di navigazione 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. La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti dalla presente legge sono mantenuti a bordo in originale o in copia autentica, se la navigazione avviene tra porti dello Stato. La copia della denuncia di furto o di smarrimento o di distruzione dei documenti, unitamente ad un documento che attesti la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione tra porti nazionali per la durata di 30 giorni, a condizione che il certificato di sicurezza dell'unità sia in corso di validità.

5. Per lo svolgimento delle procedure amministrative i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio anche mediante mezzi elettronici o informatici;"

(Nota Bene: decade definitivamente la stazza come elemento di identificazione dell'unità da diporto)

Il comma 3. contempla che le licenze siano rinnovate solo in caso di cambio del numero e sigla dell'ufficio di iscrizione, modifiche del tipo e caratteristiche principali di scafo e apparato motore, e del tipo di navigazione.

Il comma 4. prevede che la licenza di navigazione e gli altri documenti previsti dalla legge 50 possano essere mantenuti a bordo in copia autentica (per navigazione tra porti dello Stato). La copia della denuncia di furto, smarrimento o distruzione, unitamente a documento di copertura assicurativa possono sostituire i documenti per 30 giorni (per navigazione tra porti dello Stato).

Il comma 5. contempla la possibilità che i documenti utili allo svolgimento delle pratiche amministrative possano essere inviati tramite mezzi elettronico o informatici. (Nota Bene: l'art. 9 della vecchia legge 50 risultava integrato dal DL 14.8.1996 n 436, come modificato dal DL 11.6.1997 n 205. Tali disposizioni contemplavano che i natanti avessero l'obbligo di tenere a bordo il manuale del proprietario. Si ritiene che tale obbligo risulti abolito dalla nuova legge).

f) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

“ART. 12. - I. Il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto attesta lo stato di navigabilità delle unità e fa parte dei documenti di bordo. Esso 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;”

L'articolo non introduce novità, salvo contemplare univocamente che il certificato di sicurezza attesti la navigabilità sia per navi che imbarcazioni, e ricondurre le modalità di rilascio, convalida e rinnovo in accordo al DM 5/10/1999 n.478 (si tratta del Regolamento di Sicurezza). (Nota Bene: il successivo articolo 6 – riassetto normativo contempla, tra le altre cose, anche la possibilità di modificare il succitato DM)

g) l'articolo 13 è sostituito dal seguente:

“ART. 13. - I Sono natanti:

- a) le unità da diporto a remi;
 - b) le unità da diporto di lunghezza dello scafo pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati;
 - c) ogni unità da diporto di cui alla lettera a) e alla lettera b), destinata dal proprietario alla sola navigazione in acque interne.
2. I natanti sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 5, della licenza di navigazione di cui all'articolo 9 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 12. I natanti da diporto, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

Il comma 1. *definisce il natante (riconfermando quanto citato nel nuovo art.1 sia per quanto attiene alla nuova lunghezza di 10 metri, sia per la definizione di lunghezza).*

Il comma 2. *non introduce novità, salvo confermare che un natante può, a richiesta, essere immatricolato come imbarcazione, assumendone il regime giuridico.*

3. I natanti non marcati CE possono navigare:

- a) entro 6 miglia dalla costa, ad eccezione di quelli 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 entro un miglio dalla costa, nonché degli acquascooter o moto d'acqua e mezzi similari,

Il comma 3. *norma la navigazione per i natanti non marcati CE. Viene tuttavia richiesta la maggior età per la conduzione degli acquascooter.*

disciplinati con ordinanze delle competenti autorità marittime e della navigazione interna; per la conduzione degli acquascooter o moto d'acqua e mezzi similari sono richieste la maggiore età e la patente nautica, secondo quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, e le predette ordinanze ne disciplinano restrittivamente la navigazione entro un miglio dalla costa.

- 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 o notificato; in tal caso durante la navigazione deve essere tenuto a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità, ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo.

4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato II annesso al decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436 e successive modificazioni.

5. L'utilizzazione dei natanti da diporto finalizzata alla locazione o al noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale è disciplinata, per quanto concerne le modalità della loro condotta, con ordinanza del capo del circondario."

Il comma 4. sancisce quanto prima affermato, nei commenti all'articolo 8, in merito alla navigazione per i natanti CE. Il comma riconduce tale navigazione ai limiti "...stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza, di cui all'allegato II annesso al DL 14/8/1996, n.436..". Ciò significa che non esiste pregiudizio giuridico alla navigazione oltre le 12 miglia per un natante marcato CE, qualora le condizioni meteo siano idonee in relazione alla categoria di progettazione assegnata.

Il comma 5. riconduce le modalità di utilizzazione dei natanti adibiti a locazione o noleggio e usi turistici, alle ordinanze "...del capo del circondario."

h) l'articolo 33 è sostituito dal seguente:

“ART. 33. - I. Per le navi e le imbarcazioni da diporto, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa 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 delle persone trasportabili è documentato come segue:
- a) per le unità munite di 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 non munite di marcatura CE:
 - 1) se omologate, da copia del certificato di omologazione e dalla dichiarazione di conformità del costruttore;
 - 2) Se non omologate, ai sensi dell'art. 13 del regolamento di cui al Decreto del Ministro dei Trasporti e della navigazione 5 Ottobre 1999, n. 478.
 3. È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di 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 dei porti sicuri;”

***Il comma 1.** contempla che il numero massimo di persone trasportabili per navi e imbarcazioni sia annotato dall'autorità sulla licenza di navigazione sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica (manuale del proprietario o certificazione a seconda dei casi per le imbarcazioni, certificato di sicurezza per le navi).*

***Il comma 2.** definisce il numero massimo di persone trasportabili per i natanti marcati CE (in funzione di manuale del proprietario e targhetta CE) e per i natanti non marcati CE (in funzione dell'eventuale omologazione prototipo o della dichiarazione dell'ente tecnico come previsto dal R.S. 5/10/1999 n. 478).*

***Il comma 3.** attribuisce al comandante o conduttore dell'unità la responsabilità di “..verificare prima della partenza la presenza a bordo di 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”*

(Nota Bene: rispetto al precedente articolo 33 della legge 50, esiste una grossa innovazione. Veniva previsto un emanando decreto che dettasse il numero minimo delle persone componenti l'equipaggio, sia per navi, sia per imbarcazioni. In attesa di tale decreto, l'interpretazione dei requisiti

i) l'articolo 35 è sostituito dal seguente:

“ART. 35. – I. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni 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.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.
3. I servizi complementari di bordo di camera e cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto, in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età;”

l) l'articolo 37 è sostituito dal seguente:

“ART. 37. - I. Il proprietario di una unità da diporto, qualora intenda imbarcare quali membri dell'equipaggio marittimi 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 della marina mercantile 20 marzo 1973,

fu demandata all'autorità, che fissò in tre il numero minimo per le navi ed autorizzò i singoli uffici, ai sensi dell'articolo 34 delle legge 50, a contemplare un solo membro per le imbarcazioni. Il nuovo articolo lascia pertanto facoltà al comandante o conduttore della nave o dell'imbarcazione, di decidere sotto la propria responsabilità l'entità dell'equipaggio).

Il comma 1. non introduce innovazioni (i servizi di bordo per le imbarcazioni possono già essere svolti da ospiti purché almeno sedicenni per coperta, camera e cucina e almeno diciottenni per macchina).

Il comma 2. e 3. analogamente non introducono innovazioni (i servizi di bordo per le navi devono già essere svolti da personale iscritto nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, fatto salvo i servizi complementari che possono essere svolti da ospiti, anche non italiani, purché almeno sedicenni).

L'articolo non introduce novità, salvo contemplare che l'iscrizione di eventuali membri dell'equipaggio iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, avvenga sul modello “..di cui al DM 20/3/1973 pubblicato sulla GU n 134 del 24/5/1973.

pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 134 del 24 maggio 1973, ai fini dell'iscrizione dei nominativi del personale marittimo imbarcato e per gli altri dati indicati nello stesso documento;"

m) l'articolo 39 è sostituito dal seguente:

“ART. 39. - 1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto senza aver conseguito la prescritta abilitazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.066 a euro 8.263; la stessa sanzione si applica a chi assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto senza la prescritta abilitazione perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti. La sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

Il comma 1. *depenalizza il reato di conduzione senza patente per le unità da diporto, aumentando la sanzione (già prevista da un milione a due) ad una cifra da 2.066 a 8.263 euro.*

Nota Bene: la sanzione è raddoppiata in caso di nave da diporto

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto con una abilitazione scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 207 a euro 1.033.

Il comma 2. *riduce la sanzione di cui al comma precedente ad una somma da 207 a 1.033 euro se la patente è scaduta.*

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento, o un provvedimento legalmente emanato 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 del pagamento di una somma da euro 207 a euro 1.033. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

Il comma 3. *riduce anche le sanzioni comminate per la non osservanza di regolamenti demaniali o di sicurezza (con esclusione delle aree marine protette), per i natanti, portandole alla metà della somma (103/516) (nella vecchia legge 50 erano contemplate da 400.00 lire a due milioni).*

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 presente legge è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 500.

Il comma 4. non introduce novità. Mantiene le sanzioni diverse dalle precedenti ad un valore tra euro 50 e euro 500.

5. Nelle ipotesi di cui al comma 1, si applica la sanzione della sospensione della licenza di navigazione per trenta giorni. Il periodo di sospensione della navigazione è riportato sulla licenza di navigazione medesima;"

Il comma 5. Introduce la sospensione della licenza di navigazione per 30 giorni.

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

"1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 1, comma 3 della presente legge è regolata dall'articolo 2054 del codice civile;"

Il comma 1. prevede che le unità adibite a noleggio, locazione e istruzione siano regolate, per quanto concerne la responsabilità civile dall'articolo 2054 del codice civile.

o) il primo ed il secondo comma dell'articolo 48 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le disposizioni della legge 24 Dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano alle unità da diporto, come definite all'articolo 1, comma 3, della presente legge, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.

2. 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;"

Il comma 1. e 2. contemplano l'applicazione della legge 24/12/1969 n. 990 a tutte le unità e a tutti i motori amovibili. Viene cioè estesa anche alle navi l'assicurazione obbligatoria.

p) l'articolo 49 è sostituito dal seguente:

“ART. 49. - 1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore a 24 metri è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonìa ad onde ettometriche secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. A tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore a 24 metri, che navigano a distanza superiore alle 6 miglia dalla costa, è fatto obbligo di essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

3. Tutti 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, rilascia una dichiarazione attestante la conformità dell'apparato alla normativa vigente ovvero, se trattasi di unità proveniente da uno Stato non comunitario, alle norme di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo. Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo da parte dell'autorità competente.

4. L'istanza per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico, rivolta all'autorità competente e corredata della dichiarazione di conformità, è presentata all'ufficio di iscrizione dell'unità, che provvede:

- a) all'assegnazione del nominativo internazionale;
- b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;
- c) alla trasmissione all'autorità competente della documentazione per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.

***Il comma 1.** contempla l'obbligo, per le navi, di installare un impianto ricetrasmittente ad onde ettometriche (immutato rispetto alla legge 50)*

***Il comma 2.** contempla l'obbligo, per le unità di lunghezza inferiore ai 24 metri in navigazione oltre le sei miglia, di essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF) anche portatile (la vecchia legge 50 non contemplava il portatile)*

***Il comma 3.** esonera il VHF dal collaudo e dalle ispezioni qualora l'apparecchio sia dichiarato conforme ai sensi della normativa vigente. Solo se sprovvisti di certificazione di conformità è previsto il collaudo da parte delle PPTT*

***Il comma 4.** detta le azioni necessarie per il rilascio della licenza di esercizio del VHF, demandando all'ufficio di iscrizione dell'unità l'assegnazione del nominativo internazionale, della licenza provvisoria di esercizio, la trasmissione alle PPTT della documentazione per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.*

5. La licenza provvisoria di esercizio resta valida fino al rilascio della licenza definitiva; la licenza è riferita all'apparato radiotelefonico di bordo ed è sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato stesso.
6. La domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico installato a bordo dei natanti, corredata della dichiarazione di conformità è presentata all'ispettorato regionale avente la giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità in cui l'apparato viene installato.
7. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo dell'unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo di affidamento della gestione ad una società concessionaria e di corresponsione del relativo canone.
8. I contratti per l'esercizio di apparati radioelettrici stipulati con le società concessionarie possono essere disdetta alla scadenza nei termini stabiliti. Copia della disdetta è inviata all'autorità competente, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso ai soli fini di emergenza e per la sicurezza della navigazione.
9. La licenza di esercizio, rilasciata per il traffico di corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.
- Il comma 5.** evidenzia che la licenza di esercizio è relativa all'apparecchio (e non al proprietario dell'unità come previsto nella normativa precedente)
- Il comma 6.** detta le azioni necessarie per il rilascio della licenza di esercizio del VHF, nel caso di natanti (in cui non essendo prevista l'immatricolazione non è possibile demandare ai sensi del precedente comma 4. tali operazioni all'ufficio di iscrizione dell'unità). In tal caso l'ufficio competente risulta l'ispettorato regionale che provvede ad assegnare un codice identificativo di chiamata, indipendente dall'unità.
- Il comma 7.** ribadisce la non necessità di pagare il canone e l'affidamento del VHF ad una società concessionaria quando non si effettua traffico di corrispondenza.
- Il comma 8.** detta le condizioni per disdire l'eventuale contratto di concessione del VHF
- Il comma 9.** precisa che l'eventuale contratto di concessione autorizza implicitamente all'impiego del VHF ai fini della sicurezza.

10. 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;"

q) l'articolo 54 è sostituito dal seguente:

“ART. 54. - I. Con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'art. 17, comma 1 della Legge 23 Agosto 1988, n. 400, sono emanate entro il 30 Settembre 2003, le norme di attuazione della presente legge;”

r) dopo l'articolo 54, è aggiunto il seguente:

“Art. 54. - bis. I. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro 20 giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

2. Fino alla data di entrata in vigore delle norme di attuazione di cui all'art. 54 della Legge 11 Febbraio 1971, n. 50, come sostituito dal comma 1, lettera q), del presente articolo, continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili con le disposizioni della presente legge, le norme di attuazione previgenti.”

Il comma 10. contempla visite ed accertamenti (anche a bordo) da parte del Ministero delle comunicazioni e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L'articolo connette il mandato al Ministero Infrastrutture e Trasporti di emanare le norme di attuazione entro il 30 Settembre 2003.

(Nota bene: le norme di attuazione in questione, non consistono solamente nei decreti attuativi esplicitamente richiesti dal nuovo articolato, ma risultano essere tutti quei provvedimenti che si rendono ad esempio necessari avendo incorporato il regime amministrativo della nautica dal Codice della Navigazione)

Il nuovo articolo 54-bis obbliga a portare a termine tutti i procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto entro 20 giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

Il comma 2. prevede l'applicazione delle norme precedenti in assenza dei provvedimenti di attuazione.

(Nota bene: ciò significa di fatto l'applicazione del Codice della Navigazione per gli aspetti giuridici ed amministrativi che non risultino regolati da nuove norme attuative).

ART. 2

(Unità da diporto impiegate in attività di noleggio)

1. La lettera b) del comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 21 Ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla legge 23 Dicembre 1996, n. 647, è sostituita dalla seguente:
 - b) per noleggio di unità da diporto, il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.
2. È istituita la qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio.
3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della Legge 23 Agosto 1988, n. 400, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono emanati uno o più regolamenti concernenti:
 - a) il conseguimento della qualificazione professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio di cui al comma 2;
 - b) la disciplina in materia di sicurezza delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio, nonché la determinazione del numero minimo dei componenti l'equipaggio, d'intesa con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;

L'articolo 2 va a modificare la normativa precedente (DL 21/10/1996 n. 535, convertito con modificazioni dalla legge 23/12/1996 n. 647) in materia di noleggio e locazione:

Il comma 1. fornisce una nuova definizione del noleggio di unità da diporto (nel noleggio non è più obbligo da parte di una delle parti ...compiere...una determinata navigazione..", ma è ammesso che una delle parti metta "...a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto..")

(Nota Bene: il precedente comma 8 lettera b) del DL sopra citato limitava ad avere a bordo "...non più di dodici passeggeri..". La nuova lettera b) elimina tale obbligo)

Il comma 2. istituisce la qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio.

Il comma 3. contempla l'emanazione, entro 120 giorni, di un apposito decreto che di fatto regolerà il noleggio sotto il profilo della sicurezza. I requisiti dettati risulteranno relativi a:

- modalità della qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita a noleggio
- disciplina in materia di sicurezza e determinazione del numero minimo dei componenti l'equipaggio
- titoli e qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo
- modalità del titolo professionale di conduttore per imbarcazioni da diporto adibite al noleggio (attuazione dell'art. 10 del DL 21/10/96)

- c) i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio e delle navi da diporto;
- d) l'attuazione delle disposizioni dell'art. 10 del decreto-legge 21 Ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 Dicembre 1996, n. 647, come modificato dal presente articolo.

4. Il comma 13 dell'articolo 10 del decreto-legge 21 Ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 Dicembre 1996, n. 647, è abrogato.
5. Le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto impiegate in attività di noleggio sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

6. Fermo restando quanto disposto dal testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 Luglio 1998, n. 286, come modificato dalla legge 30, Luglio 2002, n. 189, il rapporto di lavoro del personale non comunitario imbarcato a bordo delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio è disciplinato dalle disposizioni vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del marittimo non comunitario a scelta delle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro per il settore del lavoro marittimo.

Per quanto attiene alla “disciplina in materia di sicurezza”, va evidenziato che la Direttiva 94/25/CE già detta le norme tecniche di costruzione e progettazione per tutte le unità da diporto, comprese quelle adibite al noleggio, di lunghezza fino ai 24 metri. Pertanto la succitata delega in materia di sicurezza delle unità da diporto adibite al noleggio aventi lunghezza fino ai 24 metri, si potrà esprimere negli ambiti delle specie di navigazione, dotazioni di sicurezza, esercizio dei contratti di noleggio, tipologia e periodicità delle visite di sicurezza, ma non dei requisiti di progettazione, costruzione e delle relative procedure di valutazione della conformità. Quanto sopra tuttavia non vale per le navi da diporto adibite al noleggio, per le quali, in assenza di una norma europea, vige il regolamento di sicurezza italiano.

Il comma 5. rimanda al contratto collettivo di arruolamento e nazionale di lavoro il trattamento (economico, normativo, previdenziale e assicurativo) dei marittimi italiani e comunitari imbarcati.

Il comma 6. nel caso di arruolamento di personale extra-ce, rimanda il rapporto di lavoro alle disposizioni vigenti in Italia o nello Stato di appartenenza del marittimo non ce, a scelta delle parti (comunque nel rispetto delle convenzioni internazionali pertinenti).

ART. 3
**(Navi destinate esclusivamente al noleggio
per finalità turistiche)**

1. Possono essere iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 e successive modificazioni, ed essere assoggettate alla relativa disciplina, le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.
2. Le navi di cui al comma 1, iscritte nel registro internazionale:
 - a) sono abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a 12, escluso l'equipaggio;
 - b) sono munite di certificato di classe rilasciato da uno degli organismi autorizzati ai sensi del decreto legislativo 3 Agosto 1998, n. 314, come modificato dal decreto legislativo 19 maggio 2000, n. 169;
 - c) sono sottoposte alle norme tecniche e di conduzione previste dal regolamento di sicurezza di cui al comma 3.
3. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 Agosto 1988, n. 400, è emanato il Regolamento di sicurezza recante le norme tecniche e di conduzione cui sono sottoposte le navi di cui al comma 1.

L'articolo 3 riconduce l'iscrizione delle navi citate nel comma 1 al Registro internazionale di cui all'articolo 1 del DL 30/12/1997 n. 457, convertito con modificazioni della legge 27/2/1998 n. 30.

Il comma 1. definisce le navi oggetto di tale iscrizione (navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore alle 1000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche)

Il comma 2. limita il numero di passeggeri a 12 (escluso l'equipaggio). Obbliga, ai fini dell'abilitazione, al rilascio di un Certificato di Classe da parte di uno degli organismi oggi riconosciuti in Italia (ABS, BV e RINA).
Obbliga al rispetto di un emanando regolamento di sicurezza (entro 180 giorni) che detti i requisiti tecnici (costruttivi) e di conduzione (titoli e qualifiche comandante ed equipaggio)

Il comma 3. contempla l'istituzione di un Regolamento di sicurezza, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, che detti le norme di progettazione e costruzione, ma anche di conduzione (titoli ed abilitazioni professionali)

4. Le navi di cui al comma 1 sono armate di norma con equipaggio di due persone, più il comandante, di nazionalità italiana o di altro Stato membro dell'Unione europea. Qualora lo ritenga necessario il comandante può aggiungere all'equipaggio componenti di altra nazionalità.
5. Alle navi di cui al comma 1 non si applica la limitazione concernente i servizi di cabotaggio disposta dall'articolo 1, comma 5, del decreto legge 30 Dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 e successive modificazioni e integrazioni.
6. Le disposizioni del presente articolo, ad eccezione di quelle di cui al comma 3, hanno effetto a decorrere dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del regolamento di cui al comma 2, lettera c.
7. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 4,338 milioni di euro per l'anno 2003, 7,288 milioni di euro per l'anno 2004 e 6,024 milioni di euro a decorrere dall'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, 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 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.
8. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio."

Il comma 4. *contempla che il personale imbarcato consista di tre persone di nazionalità italiana o CE.*

Il comma 5. *precisa la non applicabilità delle limitazione del cabotaggio di cui all'articolo 1 comma 5 del DL 30/12/1997 n. 457*

(Nota bene: la riconduzione al cosiddetto Registro Bis di tali yachts introduce, a fronte di un sensibile incremento delle norme di sicurezza e dei titoli di conduzione, una serie di benefici fiscali e contributivi che si allineano a quanto previsto dagli altri Paesi Europei. Seppur a titolo non esaustivo, questi i principali elementi:

- *non imponibilità IVA delle operazioni relative a cessione delle unità e dei suoi componenti e dotazioni, forniture e rifornimento di bordo, prestazioni di servizi in genere, compreso manutenzione e riparazione*
- *riduzione della base imponibile IRPEF ed IRPEG, pari all'80% del reddito, per le imprese armatrici*
- *credito d'imposta pari all'IRPEF dovuta sulle retribuzioni al personale di bordo*
- *esonero dai contributi previdenziali per il personale di bordo)*

ART. 4
(Segnalazione delle aree dei parchi e delle riserve marine)

1. All'articolo 2 della legge 6 Dicembre 1991, n. 394, dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

“9-bis. I limiti geografici delle aree protette marine entro i quali è vietata la navigazione senza la prescritta autorizzazione sono definiti secondo le indicazioni dell'Istituto Idrografico della Marina ed individuati sul territorio con mezzi e strumenti di segnalazione conformi alla normativa emanata dall'Association Internationale de Signalisation Maritime - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (AISM-IALA).”

Il comma 1. prevede che i limiti geografici delle aree marine protette, nei quali sia vietata la navigazione, sono definiti ed indicati con mezzi internazionalmente riconosciuti (AISM-IALA)

2. All'articolo 30 della legge 6 Dicembre 1991, n. 394, dopo il comma 1, è inserito il seguente:

“1-bis. Qualora l'area protetta marina non sia segnalata con i mezzi e gli strumenti di cui all'articolo 2, comma 9-bis, chiunque, al comando o alla conduzione di un'unità da diporto, che comunque non sia a conoscenza dei vincoli relativi a tale area, violi il divieto di navigazione a motore di cui all'art. 19, comma 3, lettera e), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 200 euro a 1.000 euro.”

I comma 2. e 3. vanno a modificare la legge quadro contemplando la depenalizzazione e la riduzione dell'ammenda per coloro che non osservino i requisiti della legge quadro stessa o dei regolamenti degli enti gestori, limitatamente alle navigazione, qualora l'area marina protetta non risulti segnalata come previsto.

Nota Bene: tali semplificazioni non si applicano quando la persona al comando/conduzione sia a conoscenza dei vincoli dell'area.
(Nota bene: nelle circostanze sopra descritte, il reato di navigazione all'interno delle aree protette viene punito con ammenda, non esiste reato penale, né confisca del mezzo)

3. All'articolo 30 della legge 6 Dicembre 1991, n. 394. dopo il comma 2, è inserito il seguente:

“2-bis. La sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 2 è determinata in misura compresa tra 25 euro e 500 euro, qualora l'area protetta marina non

sia segnalata con i mezzi e gli strumenti di cui all'articolo 2, comma 9-bis e la persona al comando o alla conduzione dell'unità da diporto non sia comunque a conoscenza dei vincoli relativi a tale area.”

ART. 5

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al comma 1 dell'articolo 146 del codice della navigazione, le parole “e degli altri uffici designati dal Ministro per le comunicazioni” sono sostituite dalle seguenti: “sedi di direzione marittima. Le matricole tenute dai compartimenti marittimi che non siano sede di direzione marittima e dagli altri uffici sono accentrare presso le direzioni marittime sovraordinate”.

2. Dopo il primo comma dell'articolo 1164 del codice della navigazione, è aggiunto il seguente:

“Salvo che il fatto costituisca reato o violazione della normativa sulle aree marine protette chi non osserva i divieti fissati con ordinanza dalla pubblica autorità in materia di uso del Demanio marittimo per finalità turistico-ricreative dalle quali esuli lo scopo di lucro, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento della somma da 100 euro a 1000 euro.”

Il comma 1. contempla l'accentramento alle rispettive direzioni marittime per le matricole tenute dagli uffici di compartimento che siano direzioni

(Nota Bene:Tale comma è applicabile alle navi maggiori, e non interessa le unità da diporto)

Il comma 2. riduce la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 1164 del codice della navigazione per coloro che non rispettino i divieti in materia di demanio per finalità turistico ricreative. La somma passa da “da due a sei milioni” (vecchio articolo 1164 già emendato) a “da euro 100 a euro 1.000”.

(Nota Bene: il reato era già stato depenalizzato dal DL 30/12/1999 n.507)

ART. 6

(Delega al Governo per l'emanazione del Codice sulla nautica da diporto. Disposizioni varie)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, su

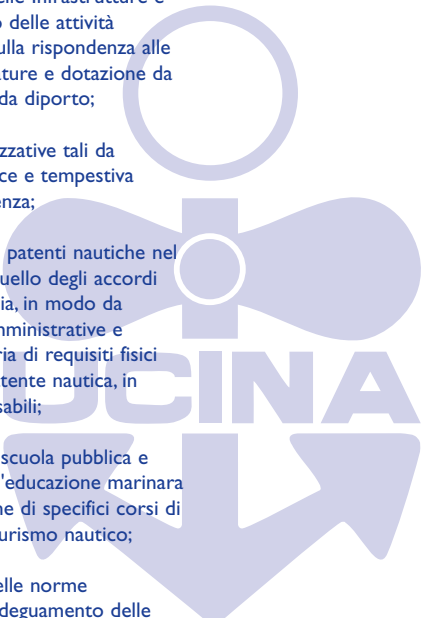
L'articolo conferisce delega al Governo per la redazione di un decreto legislativo che, recependo lo spirito della semplificazione ed allineamento alla normativa europea, potrà avere la valenza di un vero e proprio Codice della Nautica da Diporto. Si tratta di una preziosissima

proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con gli altri Ministri interessati, un decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto, in conformità ai seguenti principi e criteri direttivi:

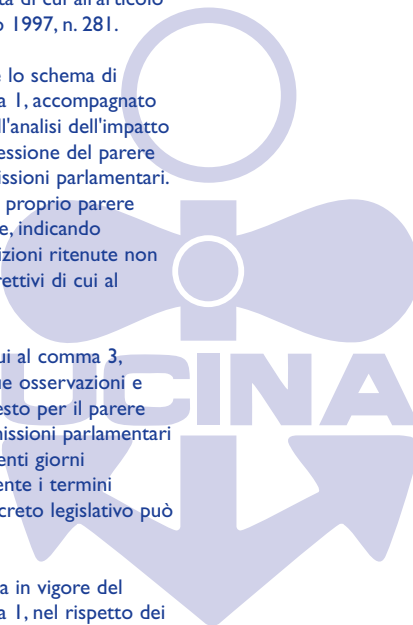
- a) coordinamento ed armonizzazione di tutte le normative nazionali e comunitarie comunque rilevanti nella materia della nautica da diporto;
- b) semplificazione e snellimento delle procedure tenendo conto anche delle seguenti misure:
 - 1) semplificazione e snellimento del procedimento di iscrizione e di trascrizione nei registri delle imbarcazioni e delle navi da diporto e delle procedure attinenti al rilascio e al rinnovo del certificato di sicurezza nonché alla istituzione di registri nazionali;
 - 2) revisione dell'obbligo di stazzatura per le unità da diporto;
 - 3) rinvio alle norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto e alle norme EN/ISO 8665 per l'accertamento della potenza dei relativi motori, ai sensi della direttiva 94/25/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 Giugno 1994, e successive modificazioni ;
 - 4) previsione di una nuova tabella unica in materia di tributi per le prestazioni e i servizi resi dagli organi dello Stato competenti in materia di navigazione da diporto, che sostituisca le tabelle previste da precedenti disposizioni;
 - 5) semplificazione degli adempimenti amministrativi relativi all'utilizzo, per le sole esigenze di soccorso, delle stazioni radiotelefoniche in dotazione alle unità da diporto;

opportunità per la nautica che attraverso tale decreto potrà fruire di ulteriori semplificazioni in materia di gestione amministrativa, iscrizione, visite certificato di sicurezza, abolizione obbligo stazzatura, rinvio ulteriore alle norme armonizzate, nuova tabella tributi, semplificazione ulteriore uso VHF, eliminazione competenze uffici marittimi e motorizzazione, vigilanza produzione dotazioni di sicurezza, snellimento tempistica, patenti comunitarie, formazione nautica. Il Codice dovrà essere adottato entro 1 anno, con la possibilità di emanare entro un ulteriore anno le eventuali modifiche ed integrazioni.

(Il Codice, semplificando ulteriormente la materia, darà la possibilità di dotarsi di una nuova legge chiara e sintetica che possa definitivamente estrarre dal Codice della Navigazione tutta la materia nautica).

- 
- c) eliminazione delle duplicazioni di competenza sulla base delle seguenti ulteriori misure:
- 1) revisione delle competenze degli uffici marittimi e della motorizzazione civile in materia di nautica da diporto;
 - 2) affidamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero delle attività produttive della vigilanza sulla rispondenza alle norme tecniche di attrezzature e dotazione da utilizzare a bordo di unità da diporto;
- d) previsione di soluzioni organizzative tali da garantire una completa, efficace e tempestiva informazione a favore dell'utenza;
- e) revisione della disciplina delle patenti nautiche nel contesto comunitario ed in quello degli accordi internazionali stipulati dall'Italia, in modo da coordinare le competenze amministrative e definire nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili;
- f) previsione dell'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione marinara anche prevedendo la creazione di specifici corsi di istruzione per il settore del turismo nautico;
- g) previsione dell'emanazione delle norme regolamentari necessarie all'adeguamento delle disposizioni attuative in materia di nautica da diporto, ivi incluse quelle in materia di sicurezza della navigazione, prevedendo, tra l'altro, l'uso obbligatorio di dispositivi di sicurezza elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;

- h) indicazione espressa delle norme da intendere abrogate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo.
2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.
 3. Il Governo trasmette alle Camere lo schema di decreto legislativo di cui al comma 1, accompagnato dall'analisi tecnico-normativa e dall'analisi dell'impatto della regolamentazione, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro venti giorni dall'assegnazione, indicando specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui al presente articolo.
 4. Il Governo, esaminati i pareri di cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari che deve essere espresso entro venti giorni dall'assegnazione. Decorsi inutilmente i termini previsti dal presente comma, il decreto legislativo può comunque essere emanato.
 5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dal presente articolo, il Governo può emanare, con la procedura di cui al presente articolo e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, disposizioni integrative o correttive del medesimo decreto legislativo.



6. Gli uffici competenti a ricevere il rapporto previsto dall'art. 17, primo comma, della legge 24 Novembre 1981, n. 689, relativamente agli illeciti amministrativi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 Luglio 1982, n. 571, e al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 Marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 3 Aprile 2001, n. 78, sono le Capitanerie di porto.

7. A decorrere dal 1° Luglio 2004, le attribuzioni relative ai beni del demanio marittimo, già trasferite alla Regione Sicilia ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 1° Luglio 1977, n. 684, sono esercitate direttamente dall'Amministrazione regionale.

8. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

Art. 7 (Unità navali storiche)

1. Sono considerati beni culturali, ai sensi e per gli effetti del testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, di cui al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, le navi e i galleggianti di cui all'articolo 136 del codice della navigazione e le unità da diporto di cui all'articolo 1 della legge 11 Febbraio 1971, n. 50, come da ultimo modificato dalla presente legge, compresi i beni navali che ne siano dotazione o accessorio, che abbiano più di 25 anni di età dal momento della costruzione e presentino almeno uno dei seguenti requisiti:

***Il comma 6.** identifica nelle capitanerie di porto gli uffici competenti a ricevere il rapporto previsto dai provvedimenti di depenalizzazione per le violazioni relative al codice della navigazione.*

***Il Comma 7.** riconduce all'amministrazione regionale siciliana le attribuzioni relative ai beni del demanio marittimo*

L'articolo 7 è innovativo per la nautica da diporto e contempla la riconduzione a beni culturali delle unità da diporto "storiche" e comunque con particolari valori nella storia della nautica e della marineria.

***Il comma 1.** considera beni culturali (DL 29/10/1999 n. 490) "...le navi ed i galleggianti di cui all'articolo 136 del codice della navigazione e le unità da diporto di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n.50..." con più di 25 anni di età e che possiedano particolari requisiti in merito a peculiarità progettuale, tecnica o ingegneristica nella costruzione e nei materiali adottati; traguardi sportivi o tecnici; interesse storico o etnologico; sviluppo sociale ed economico del Paese; riproduzioni storiche.*

- a) rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, architettonica o ingegneristica della costruzione o per la scelta dei materiali impiegati;
- b) abbiano raggiunto traguardi sportivi o tecnici che li abbiano resi conosciuti ovvero 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 utilizzate 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 citato testo unico di cui al decreto legislativo 29 Ottobre 1999, n. 490.

***Il comma 2.** assoggetta tali unità al DL n. 490 del 1999.*

3. Il Ministro per i beni e le attività culturali, con proprio decreto, nomina una commissione incaricata di esprimersi obbligatoriamente su:

***Il comma 3.** definisce una commissione che esprima opinione sull'assolvimento dei requisiti richiesti e sull'individuazione di eventuali interventi di restauro e recupero, nonché le relative professionalità atte ad intervenire in tal senso.*

- a) il possesso dei requisiti di cui al comma 1;
- b) i provvedimenti di individuazione, di tutela, di valorizzazione, di conservazione, di restauro ed 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. Dall'attuazione del comma 3 non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

5. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è emanato il regolamento per l'attuazione delle disposizioni del presente articolo.

Il comma 5. richiede il decreto di cui al comma precedente.

(Nota Bene: il DL 29/10/1999 n. 490 regola tutte gli eventuali prerogative, opportunità ed obblighi connessi all'identificazione di bene culturale. I risvolti per un'unità navale o da diporto possono essere molteplici: dalla possibilità di contributi al restauro alle misure conservative, dalla mobilità del mezzo all'impiego in mostre, dalla possibilità di contributi per ricerca al premio per il ritrovamento, dall'esproprio all'impiego per scopi scolastici e didattici, dalla contraffazione ai danneggiamenti e alle relative sanzioni).

ART. 8 (Ordinanze di polizia marittima)

1. In deroga all'articolo 59 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, le ordinanze di polizia marittima concernenti la disciplina dei limiti di navigazione rispetto alla costa sono emanate dal Capo del compartimento marittimo.

Il comma 1. accentra le competenze in materia di ordinanze di polizia marittima e limiti di navigazione al Capo del compartimento marittimo (in luogo del Capo del circondario previsto dall'art. 59 del DPR 15/2/1952 n. 3328). Si riduce di fatto il numero delle Autorità titolate ad emettere tali provvedimenti, a vantaggio di una migliore uniformità degli stessi.

ART. 9 (Disposizioni inerenti i controlli di sicurezza della navigazione)

1. I controlli relativi alla sicurezza della navigazione rientrano nella preminente competenza del Corpo delle capitanerie di porto – guardia costiera.

Il comma 1. riconduce al Corpo delle capitanerie di porto la „preminente competenza.” nei controlli relativi alla sicurezza della navigazione.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica, con specifiche direttive, i criteri per lo svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto.

Il comma 2. contempla l'emanazione di specifiche direttive da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti relative ai criteri di svolgimento di tali controlli.

(Nota Bene: la legge non poteva esprimere un livello più esplicito, salvo ricorrere ad un decreto interministeriale che interessasse, tra l'altro, anche il Ministero dell'Interno, con evidenti complicazioni. Va tuttavia evidenziato che la possibilità di dotarsi di una linea guida, attraverso le richiamate direttive, per lo svolgimento dei controlli, può certamente influenzare quei Corpi che, operando già ai limiti delle proprie competenze, saranno portati ad intervenire comunque non in discordanza con quanto la Capitaneria - Guardia Costiera contempera).

ART. 10

(Modifica all'art. I del Regio Decreto 29 Luglio 1927, n. 1814)

I. All'articolo I del regio decreto 29 Luglio 1927, n. 1814, il terzo comma è sostituito è dal seguente:

“I rimorchi con massa uguale o superiore a 3,5 tonnellate sono iscritti nel registro di cui al n. I, del primo comma, in appositi volumi, con fogli aventi numerazione progressiva propria, distinta da quella dei volumi per le autovetture, gli autocarri e gli altri veicoli ad essi assimilabili.”

Il comma 1. modifica l'articolo I del regio decreto 29/7/1927 n. 1814 esonerando di fatto, dalla iscrizione al PRA tutti i rimorchi stradali fino a 3,499 tonnellate e semplificando quindi la procedura nei passaggi di proprietà e/o negli atti di vendita che non necessitano più della vidimazione del notaio. Ciò comporta una targa con numerazione progressiva e relativo libretto di circolazione e la targa ripetitrice della vettura.

Per i carrelli appendice (fino a 600 kg) la procedura è rimasta invariata, ovvero riportano la targa ripetitrice dell'auto che li traina e la registrazione sul libretto di circolazione della vettura dei dati dell'appendice.

ART. 11

(Disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali)

I. In caso di sinistro concernente in modo esclusivo unità da diporto non adibite al noleggio, ove dal fatto non derivi l'apertura di procedimento penale,

L'articolo rende facoltativo (con eccezione per il noleggio) l'inchiesta formale (prevista dall'articolo 579 del codice della navigazione) in caso di sinistro.

l'inchiesta formale di cui all'articolo 579 del codice della navigazione è disposta solo ad istanza degli interessati.

Art. 12

(Azioni emesse da società concessionarie di porti o approdi turistici)

- I. Le azioni emesse da società concessionarie di porti o approdi turistici le quali attribuiscono il diritto all'utilizzo di posti di ormeggio presso tali strutture non costituiscono strumento finanziario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, lettera a), del testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58.

L'articolo conferisce la facoltà, per le società concessionarie di porti turistici le cui azioni diano diritto all'utilizzo dei posti barca, di pubblicizzare la commercializzazione di tali azioni senza sottostare alle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria di cui al DL 24/2/1998, n. 58.

ART. 13

(Disposizioni concernenti le concessioni di beni demaniali marittimi per finalità turistico-ricreative nonché l'esercizio di attività portuali)

- I. Le parole "Le concessioni di cui al comma "1" di cui al comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, come modificato dall'articolo 10 della legge 16 marzo 2001, n. 88, si interpretano nel senso che esse sono riferite alle sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative, quali indicate nelle lettere da a) ad f) del comma 1 del medesimo articolo 1.

L'articolo riguarda le concessioni dei beni demaniali marittimi rilasciate per l'esercizio di attività diverse quali la gestione di stabilimenti balneari, esercizi di ristorazione, noleggio nautico, strutture ricettive e ricreative, conduzione di strutture ad uso abitativo.

L'articolo modifica la durata del periodo di concessione e le modalità della concessione stessa per alcune delle attività sopra citate.

2. Al comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 400 del 1993, convertito, con modificazioni, della legge n. 494 del 1993, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le disposizioni del presente comma non si applicano alle concessioni rilasciate nell'ambito delle rispettive circoscrizioni territoriali dalle autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".
3. Dopo il comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 400 del 1993, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 494 del 1993, è aggiunto il seguente comma:
- "2-bis. Le concessioni di cui al comma 2 che siano di competenza statale sono rilasciate dal capo del compartimento marittimo con licenza".
4. Al comma 7 dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto il seguente periodo: "Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo".

ART. 14 (Sgravi contributivi)

1. I benefici di cui all'art. 21, comma 10, della legge 27 Dicembre 2002, n. 289, possono essere accordati anche in misura superiore al 25 per cento qualora consentito dagli stanziamenti allo scopo previsti.

Si tratta di benefici, relativi al biennio 2003-2005, a favore delle imprese armatoriali per le navi che esercitano, anche in via non esclusiva, per l'intero anno, attività di cabotaggio, ad esclusione delle navi di proprietà dello Stato o di imprese che hanno in vigore con esso convenzioni o contratti di servizio. Non riguarda la navigazione da diporto

ART. 15

(Disposizioni abrogative)

- I. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono abrogati:
 - a) gli articoli 2, 3,29,34,40,41,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'art. 1 della legge 12 Luglio 1991, n. 202 e successive modificazioni
 - e) i commi 6 e 12 bis dell'art. 65 del decreto legge 30 Agosto 1993, n. 331 convertito con modificazioni dalla legge 29 Ottobre 1993, n. 427
 - f) l'art. 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, 18 comma 2 e 19 comma 3 del decreto legislativo 14 Agosto 1996, n. 436 e successive modificazioni
2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge la tassa di stazionamento, di cui all'art. 17 della legge 6 Marzo 1976, n. 51, abrogato dal comma 1, lettera b, del presente articolo non è più dovuta.
3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 2, pari a 10.870.000 euro annui a decorrere dall'anno 2003, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2003-2005, 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 2003, allo scopo utilizzando:

L'importanza dell'abolizione di alcuni articoli è già stata sottolineata nel contesto dei singoli articoli sostituitivi.

Il comma 2. *provvede ad abolire la tassa di stazionamento a far data dall'entrata in vigore della legge.*

Il comma 3. *detta le modalità di stanziamento per garantire la copertura finanziaria necessaria.*

- a) quanto a 2.941.000 euro per l'anno 2003, 2.120.000 euro per l'anno 2004 e 5.791.000 euro a decorrere dall'anno 2005, l'accantonamento relativo al medesimo Ministero;
 - b) quanto a 7.929.000 euro per l'anno 2003, 5.456.000 euro per l'anno 2004 e 5.079.000 euro a decorrere dall'anno 2005, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno;
 - c) quanto a 3.294.000 euro per l'anno 2004, l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.
4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.





NUOVA LEGGE SULLA NAUTICA

I decreti attuativi

	Articolo legge della nautica	Specie	Tempistica prevista dalla legge
L E G G E	Art. 1 comma 6	Modello approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti per la dichiarazione di potenza del motore	entro 30/9/2003
	Art. 5 comma 1	Modello approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti per i registri di iscrizione	entro 30/9/2003
	Art. 5 comma 2	Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti di designazione degli uffici autorizzati a tenere i registri di iscrizione	entro 30/9/2003
	Art. 9 comma 1	Modello approvato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti per la licenza di navigazione	entro 30/9/2003
50/71	Art. 54	Decreti attuativi della Nuova legge da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti	entro 30/9/2003

	Articolo legge della nautica	Specie	Tempistica prevista dalla legge
N U O V A L E G G E	Art. 2 comma 3	Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti per i regolamenti concernenti: <ul style="list-style-type: none"> - conseguimento della qualificazione professionale di comandante di nave adibita a noleggio - disciplina in materia di sicurezza - determinazione numero minimo componenti l'equipaggio - qualifiche professionali per i servizi di bordo - attuazione delle disposizioni art. 10 DL 21 Ottobre 1996, n. 535 	entro 120 giorni
	Art. 3 comma 3	Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti regolamento di sicurezza che detta le norme tecniche e di costruzione cui sono sottoposte le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche	entro 180 giorni
	Art. 6 comma 1	Decreto legislativo (Delega al Governo su proposta del Ministero Infrastrutture e Trasporti) Codice delle disposizioni legislative della nautica da diporto contenente anche semplificazioni e snellimento delle procedure	entro un anno
	Art. 6 comma 5	Disposizioni integrative (Delega al Governo su proposta del Ministero Infrastrutture e Trasporti)	entro un anno dal testo unico
	Art. 7 comma 5	Decreto del Presidente Repubblica che emana il Regolamento per l'attuazione delle disposizioni relative all'art. 7 (unità navali storiche)	termini di legge
	Art. 9 comma 2	Direttiva del Ministero Infrastrutture e Trasporti che indica i criteri per lo svolgimento dei controlli di sicurezza	termini di legge

UCINA risponde:

Compro una barca lunga meno di 10 metri, devo assoggettarla a immatricolazione ?

La nuova legge ha innalzato il limite del natante - sia a motore sia a vela - a 10 metri; pertanto al di sotto di questo limite non è richiesta l'immatricolazione. Tra l'altro, poiché la nuova legge (articolo 1, punto d, comma 4) definisce anche le specie di navigazione previste per le imbarcazioni - che per quelle con marcatura CE sono stabilite sulla base delle categorie di progettazione e, quindi, delle relative condizioni meteo senza alcun prefissato limite dalla costa - si ritiene abolito il limite, per i natanti non immatricolati, di navigare entro le 12 miglia dalla costa.

Compro una barca e voglio immatricolarla in tempi brevi, la nuova legge ha previsto una procedura "veloce"?

Tra le novità della legge, è prevista (all'articolo 1, punto b, comma 4), la possibilità di rilasciare una licenza provvisoria per sei mesi (unitamente al certificato di sicurezza definitivo) senza attendere notaio e ufficio del registro, in attesa della presentazione del titolo di proprietà, da effettuarsi a cura dell'intestatario della fattura entro i 180 giorni successivi.

Ho sempre avuto il VHF portatile; alla luce della difficoltà di omologazione, posso comprare il fisso ?

Sicuramente la nuova legge permette a chi oggi ha bordo un VHF portatile, acquistato a suo tempo per

non incorrere nelle complesse procedure di collaudo dell'impianto, di installare finalmente un apparecchio fisso, semplicemente verificando, al momento dell'acquisto, che questo sia omologato. La nuova legge infatti definisce una volta per tutte la complicata questione dell'apparato ricetrasmittente ad onde metriche (comunemente detto VHF). All'articolo 1 punto p, comma 2, si conferma l'obbligo per tutte le imbarcazioni inferiori a 24 metri che navigano oltre le 6 miglia dalla costa di essere dotata di un VHF, ma si contempla la possibilità che l'apparecchio sia portatile. Inoltre, come detto, esonera il VHF dal collaudo e dalle ispezioni, nel caso in cui l'apparecchio sia dichiarato dal produttore conforme alle normative vigenti. Infine la nuova legge evidenzia che la licenza di esercizio è relativa all'apparecchio e non al proprietario e ribadisce il principio che non si deve pagare il canone e l'affidamento del VHF ad una società concessionaria quando non si effettua il traffico di corrispondenza.

Yorrei comprare un carrello quali sono le nuove norme ?

La legge, esonera tutti i rimorchi stradali, con massa fino a 3,499 tonnellate, dall'obbligo di iscrizione al PRA e prevede, per gli stessi, l'adozione di due targhe: una con numerazione progressiva e l'altra ripetitrice della vettura trainata. Il costo per l'immatricolazione del rimorchio (superiore a 3,5 tonnellate) e per l'adozione della targa è inferiore ai 50 euro; se fatto tramite agenzia, occorre aggiungere i relativi costi di agenzia.

Quante persone possono essere trasportate al massimo su una barca ?

Per il natante marcato CE il numero massimo di persone trasportabili (compreso l'equipaggio) è indicato

nella famosa “targhetta del costruttore” o, in mancanza del marchio CE, il limite è dato dalla vecchia omologazione o dalla dichiarazione di un ente certificato autorizzato.

Per le navi e le imbarcazioni da diporto, il numero massimo di persone trasportabili viene annotato dall’Autorità Marittima sulla licenza di navigazione. Tale numero scaturisce dalla documentazione tecnica che viene presentata al momento dell’immatricolazione (certificazione CE o, in mancanza di questa, vecchia omologazione o dichiarazione di sicurezza dell’Ente autorizzato).

Queste stesse norme valgono per le imbarcazioni destinate a noleggio o per le navi da diporto in charter ?

La risposta è positiva se si tratta di unità da diporto impiegate a noleggio (articolo 2 della nuova legge), in quanto tale attività è ricondotta pienamente alla disciplina della nautica da diporto.

Quando invece si tratta di navi da diporto (lunghezza oltre 24 metri) destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (articolo 3) - i così detti charter yachts - le persone trasportate, configurate come passeggeri, non possono essere superiori a 12, escluso l’equipaggio.

Ho una imbarcazione di 15 metri che uso per navigare solo sui Laghi, alla luce della nuova legge devo immatricolarla ?

La nuova legge è chiara: le acque interne vengono equiparate pariteticamente alle acque marittime, ancorché ciò rappresenti, forse, l’unico risultato restrittivo per l’utenza. La riprova sta nel fatto che da una lettura superficiale del nuovo art. 13, il comma c) parrebbe ridondante, ma a nostro parere così non è.

In realtà il nuovo comma c) elimina il precedente art. 2 bis della 498/94. In sintesi, il significato della nuova legge è che anche nelle acque interne sono natanti solo quelle unità che risultino tali nelle acque marittime (lunghezza scafo pari o inferiore a 10 m).

Sono evidentemente imbarcazioni e navi nelle acque interne tutte le altre unità in accordo alla stessa Legge 50 art. 1 comma 3.

Poiché la nuova legge conferma l’obbligo della immatricolazione per le unità da diporto di lunghezza superiore a 10 m (imbarcazioni e navi) che navigano nelle acque interne, è altresì obbligatorio il certificato di sicurezza ?

In merito al quesito in oggetto desideriamo confermare che il Certificato di sicurezza è necessario ai sensi dell’art. 8 della nuova legge sulla nautica 172/2003, che riportiamo:

ART. 8. - 1. Alle navi da diporto, 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 ne autorizza la navigazione in acque marittime ed interne senza alcun limite, **nonché il certificato di sicurezza di cui all’articolo 12**, che ne attesta lo stato di navigabilità.

2. Alle imbarcazioni da diporto, 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 al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione rilevate dalla dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell’Unione europea, **nonché il certificato di sicurezza di cui all’articolo 12**, che ne attesta lo stato di navigabilità.

I documenti di navigazione rilasciati dagli uffici marittimi sono riconosciuti validi anche per le acque interne; quelli rilasciati dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri ed i Servizi informativi e statistici sono riconosciuti validi anche per le acque marittime.

Una unità da diporto lunga esattamente 10 metri è da considerarsi natante o imbarcazione ?

Nuovo art. 1 legge 50, comma 3 - definizione di natante e di imbarcazione: il rimando non poteva che essere, come peraltro viene fatto, all'art. 13 della L. 50, che ricomprende esplicitamente nella categoria di natante "le unità da diporto di lunghezza di scafo pari o inferiore a 10 m.". Non v'è dubbio: una unità lunga esattamente 10 metri è natante ai sensi del nuovo art. 13 della legge 50.

Ho pagato il 31 Maggio 2003 la tassa di stazionamento, è possibile richiedere il rimborso ?

La nuova legge sulla nautica ha abrogato, a decorrere dalla sua entrata in vigore (29 luglio 2003), la tassa di stazionamento per le imbarcazioni e navi da diporto. Per i natanti la tassa di stazionamento era già stata abolita precedentemente.

La tassa andava pagata entro il 31 maggio di ciascun anno con importi commisurati alla lunghezza fuori tutto dell'imbarcazione o della nave da diporto risultante dalla licenza di navigazione. Ci si aspettava che la nuova legge sulla nautica fosse approvata prima del 31 maggio 2003, in modo da evitare il pagamento dell'imposta per l'anno in corso. Ciò, purtroppo, non è avvenuto, in quanto l'entrata in vigore di tale legge è avvenuta a fine luglio. Per ovviare a ciò, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha differito per l'anno in corso il termine del

31 maggio prorogandolo al 31 ottobre, in modo da stabilire una scadenza successiva all'entrata in vigore della nuova legge sulla nautica.

Il provvedimento di differimento del termine per il 2003 non ha tuttavia eliminato i problemi, in quanto molti diportisti avevano già versato il tributo prima che il decreto di proroga fosse divenuto operativo (16 giugno 2003).

Giustizia e logica vogliono che, per tali soggetti, si provveda al rimborso, che compete certamente a coloro che abbiano pagato dopo il 16 giugno. Tale soluzione sembra molto probabile anche per tutti coloro che abbiano versato la tassa per il 2003 prima del 16 giugno.

La Camera dei Deputati è orientata in tal senso, essendo stato votato un ordine del giorno con il quale si impegna il Governo a restituire la tassa di stazionamento pagata quest'anno.

Allo stesso modo, si dovrebbe giungere all'annullamento di eventuali processi verbali di constatazione, elevati dagli organi di polizia (Guardia costiera, Guardia di Finanza, Pubblica Sicurezza e Carabinieri) ai diportisti e, qualora costoro li avessero già pagati, si consiglia la presentazione di un'istanza di rimborso, di cui si fornisce un fac-simile, da presentare in carta libera al competente Ministero.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Gen. Navigazione e Trasporto Marittimo e Interno - Divisione Nav. 3
Viale dell'Arte, 16 - 00144 Roma.
Oggetto: Domanda per il rimborso di somme indebitamente corrisposte allo Stato

Il/La sottoscritto/a _____ nato/a a _____

il ___/___/_____ e residente a _____

cod.fisc. □□□□□□□□□□□□□□□□

CHIEDE

il rimborso della somma di euro _____ corrisposta per tassa di
stazionamento (art. 17 legge 06 marzo 1976, n. 51 e successive integrazioni e
modificazioni) sul c.c.p. n. 21524004 in data ___/___/___ polizzone n. _____, in
quanto la stessa risulta indebitamente corrisposta ai sensi dell'art. 15, comma 2, legge
08/07/2003, n. 172 e del Decreto Ministro Infrastrutture e Trasporti del 6 giugno 2003.

La tassa è stata pagata per l'unità da diporto _____
(riportare gli elementi di individuazione dell'unità tra cui sigla e numero di
iscrizione).

Si allega l'originale o copia autentica (parte anteriore e posteriore) della ricevuta di
versamento in conto corrente postale relativa all'anno 2003.

Firma









UNIONE NAZIONALE
CANTIERI E INDUSTRIE
NAUTICHE ED AFFINI

Piazzale J.F. Kennedy 1 • 16129 GENOVA - ITALY
Tel. +39 010 5769811 • Fax +39 010 5531104
E-mail ucina@ucina.net • www.ucina.net

con la collaborazione di



BANCA CARIGE
Cassa di Risparmio di Genova e Imperia