

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4619

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato DURAND de la PENNE

Presentata l'8 febbraio 1963

Norme per la nautica da diporto

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel momento attuale la nautica da diporto interessa ed interesserà sempre più l'industria delle costruzioni e i numerosi settori economici ad essa connessi, con sempre maggiori riflessi finanziari, sportivi, turistici ed anche sociali.

È noto che le categorie di persone interessate allo sviluppo della nautica da diporto sono numerosissime: dalle maestranze dell'industria cantieristica specializzata agli artigiani addetti alla costruzione e manutenzione degli scafi, in conclusione a tutti coloro i quali hanno la loro attività connessa a tale settore.

L'espansione della navigazione da diporto e del turismo nautico è fonte di ricchezza per l'economia nazionale in quanto determina afflusso di valuta estera, ed inoltre contribuisce a valorizzare località difficilmente raggiungibili ed a provocare il sorgere di nuove iniziative turistiche e nautico-sportive lungo le coste del continente e delle isole.

Inoltre lo sviluppo della nautica da diporto, ispirando nei giovani la passione per il mare, contribuirà ad incrementare il numero di aspiranti alle carriere marittime militari-mercantili, numero che, attualmente è da considerare del tutto insufficiente.

Occorre soprattutto snellire l'attuale pesante struttura burocratica e dare un'unica sede alla disciplina della nautica da diporto con l'abrogazione di tutte le norme attuali e la emanazione di leggi *ad hoc*, contenenti i principi essenziali e che demandi i dettagli alla regolamentazione riducendo però al minimo il sistema delle circolari che spesso tradiscono l'intento del legislatore.

Mi rendo, al riguardo, perfettamente conto che la preparazione di uno schema di legge presenta enormi difficoltà ma ciò nonostante, ritengo indispensabile procedere ugualmente alla sua formulazione in quanto è da tutti riconosciuto che l'attuale legislazione sulla navigazione da diporto è monca, inidonea e comunque arretrata.

A rendere maggiormente impegnativa la opera del legislatore e più difficile la possibilità di realizzare una nuova legge è l'esistenza di una «specie» di legislazione attualmente in vigore.

Essa è confusa, spesso contraddittoria; è vecchia — un mosaico di concetti e di regole alle volte inattuati e superate — ma una legislazione esiste, e questo conforta molte coscienze.

Molta la burocrazia — poca l'organizzazione e pochissimi i mezzi a disposizione dell'autorità che deve occuparsi di troppe pratiche, imposte ancora da concetti del passato di carattere poliziesco e di protezione della sicurezza nazionale.

Si ha spesso la sensazione — pur essendo in mare — di sentire costretta la propria libertà.

Norme che erano allora giustificate da una particolare situazione politica e in seguito dallo stato di guerra e potevano andare più o meno bene quando le barche erano poche e l'autorità molta.

La guerra è finita da un pezzo, l'Italia è oggi un paese democratico ove lo Stato non si occupa che del benessere, della libertà e del rispetto dei diritti dei cittadini.

Quindi la situazione è insostenibile: le barche sono migliaia i metri di banchina po-

chi, le attrezzature assolutamente inadeguate: un sempre maggior numero di persone desidererebbe avere un proprio mezzo, ma molti si scoraggiano quando si rendono conto a quali difficoltà andrebbero incontro se osassero appagare le loro aspirazioni.

Malgrado tutto, forse perché il mare è anche scuola di coraggio, il numero di chi vuole ad esso dedicarsi è in continuo aumento.

È quindi doveroso finalmente agire e riuscire a convincere chi dovrà esaminare ed approvare questa legge, della sua importanza e del fatto che tali provvedimenti si richiedono non per dare particolari privilegi ai fortunati possessori di imbarcazioni, ma in funzione di interessi nazionali che fanno parte del bene comune.

Scendendo ai particolari, la proposta di legge da me preparata riguarda la *definizione* delle imbarcazioni da diporto, la loro classificazione, la costruzione, l'immatricolazione, l'abilitazione alla condotta, i documenti di navigazione, le formalità di arrivo e partenza, le agevolazioni di iscrizione alle imbarcazioni straniere.

Nell'approntare tale proposta di legge mi sono ispirato al concetto di abbattere le paratie divisorie tra navigazione marittima e navigazione interna dando alle imbarcazioni da diporto naviganti in acque marittime od interne un'unica disciplina, ma escludendo da questa le unità da diporto di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate, che rientrano nella normativa generale prevista dal Codice della navigazione.

Con tale norma viene unificato il tonnellaggio massimo delle imbarcazioni sia a vela che a motore.

Ho suddiviso le imbarcazioni da diporto in tre grandi gruppi, di cui il primo include tutte le piccole imbarcazioni, e gli altri due sono in funzione del mezzo principale di propulsione (a vela od a motore).

Nei riguardi della costruzione della imbarcazione, ho tenuto presente la necessità di ridurre i controlli ai soli prototipi, nonché di rendere facoltativa la dichiarazione di costruzione e la pubblicità del relativo contratto per le imbarcazioni di piccolo tonnellaggio, mantenendo così la iscrizione al solo fine di poter ottenere credito sulla costruzione.

Per quanto concerne l'immatricolazione, partendo dal principio di separare nettamente

il naviglio da diporto da quello mercantile, ho ritenuto necessaria la istituzione di apposito registro delle imbarcazioni da diporto, e tenendo inoltre presente la realtà odierna dei motori amovibili, ho previsto la immatricolazione separata di scafi e di motori.

Per quanto riguarda l'abilitazione alla condotta, la legge rinvia al Regolamento la fissazione delle relative norme.

Si è estesa la esenzione della abilitazione per la condotta delle imbarcazioni da diporto a vela, con o senza motore ausiliario sino alle 7 tonnellate (in luogo delle 3 tonnellate attuali), nonché per la condotta delle imbarcazioni a vela fino a 25 tonnellate durante gli allenamenti per le regate. A tale proposito colgo l'occasione per ricordare che questa Camera ha già approvato una mia proposta intesa ad autorizzare i giovani di età compresa fra i 14 ed i 18 anni alla condotta di imbarcazioni a vela di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, *non solo durante le regate* (come attualmente consentito) *ma anche durante gli allenamenti preparatori alle regate stesse*.

La proposta trovasi ora all'esame del Senato.

Per quanto riguarda i documenti di navigazione, ho tenuto presente la necessità di semplificare al massimo, riducendoli ad uno solo denominato « carta di libera circolazione », contenente tutti gli elementi dell'atto di nazionalità e del ruolo equipaggio, ed indicante l'attitudine alla navigazione alturiera o costiera.

Per le imbarcazioni di minor tonnellaggio dovrebbe essere sufficiente il solo certificato d'immatricolazione.

Anche nel campo delle formalità di arrivo e partenza ho cercato di snellire ed unificare al massimo l'attuale procedura, estendendo le norme vigenti per le barche a vela fino a 25 tonnellate di stazza lorda a tutte le imbarcazioni da diporto fino a 50 tonnellate (e cioè esenzione di ogni formalità, salvo il caso di arrivo o partenza per l'estero o eventi straordinari) pur stabilendo opportune cautele nel campo delle comunicazioni per l'assistenza in mare.

Infine ho tenuto presente la necessità di liberalizzare l'iscrizione di imbarcazioni da diporto appartenenti a cittadini stranieri, finora non consentita dal Codice della Navigazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizione).

Imbarcazione da diporto è quella costruzione galleggiante e mobile che, sia nelle acque marittime, sia in quelle interne, non esercita traffici aventi scopi e caratteri commerciali.

ART. 2.

(Classificazione).

Le imbarcazioni da diporto si suddividono nei seguenti gruppi:

- 1°) *piccole imbarcazioni*, a vela, fino a metri 6,50 di lunghezza, ed imbarcazioni a remi;
- 2°) *imbarcazioni a vela* con o senza motore ausiliario;
- 3°) *imbarcazioni a motore* con o senza vela ausiliaria.

ART. 3.

(Costruzione).

La costruzione delle imbarcazioni da diporto deve essere eseguita in cantieri e stabilimenti i cui direttori siano muniti della prescritta abilitazione.

La costruzione delle imbarcazioni da diporto monotipi oppure in materie plastiche di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate può essere eseguita in cantieri e stabilimenti i cui direttori non siano muniti dell'abilitazione di cui al precedente comma, purché le singole imbarcazioni prodotte siano conformi ad un prototipo preventivamente approvato dall'organo tecnico competente.

I soci delle associazioni nautiche autorizzate e riconosciute dalle competenti autorità nazionali possono progettare e costruire imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate.

ART. 4.

(Dichiarazione di costruzione).

Chi intraprende la costruzione di una imbarcazione da diporto deve farne preventiva dichiarazione all'ufficio competente del luogo dove è intrapresa la costruzione dello scafo, indicando il cantiere e lo stabilimento nei quali sarà costruito lo scafo ed il nome del direttore della costruzione.

L'ufficio prende nota della dichiarazione in apposito registro.

Tale dichiarazione è facoltativa per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, costruite da cantieri o stabilimenti.

La dichiarazione di cui al precedente comma è obbligatoria per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore alle 5 tonnellate, costruite dai soci delle associazioni nautiche riconosciute dalle competenti autorità nazionali.

ART. 5.

(Pubblicità del contratto di costruzione).

Il contratto di costruzione delle imbarcazioni da diporto deve essere reso pubblico mediante trascrizione nell'apposito registro delle costruzioni.

In mancanza l'imbarcazione si considera fino a prova contraria costruita per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione del contratto le modifiche e la revoca del medesimo non hanno effetto verso i terzi, che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sull'imbarcazione in costruzione, se non trascritte nel registro predetto.

La pubblicità del contratto di costruzione facoltativa per le imbarcazioni di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate.

ART. 6.

(Immatricolazione).

Per l'immatricolazione delle imbarcazioni da diporto è istituito un apposito registro.

Nel caso di imbarcazioni con motori amovibili gli scafi ed i motori sono immatricolati separatamente.

Per gli scafi riconosciuti atti all'applicazione dei motori amovibili dovrà essere indicata la potenza massima fiscale del motore applicabile.

ART. 7.

(Abilitazione alla condotta di imbarcazioni da diporto).

Le imbarcazioni da diporto possono essere condotte da chi abbia ottenuto l'abilitazione secondo le norme stabilite dal regolamento di esecuzione della presente legge.

L'abilitazione alla condotta delle imbarcazioni predette può essere altresì rilasciata ai propri soci dalle Associazioni nautiche autorizzate, previ esami secondo le modalità indicate dal regolamento.

L'abilitazione è valida solo a titolo sportivo-turistico, per uso privato e non a scopo di lucro.

L'abilitazione non è richiesta per la condotta delle piccole imbarcazioni, delle imbarcazioni a vela, con o senza motore ausiliario, di stazza lorda non superiore a 7 tonnellate, per le imbarcazioni a motore la cui potenza fiscale non superi 11 cavalli vapore, nonché per le imbarcazioni a vela di stazza lorda non superiori a 25 tonnellate durante gli allenamenti e le regate.

ART. 8.

(Documenti di navigazione).

Le imbarcazioni da diporto sono abilitate alla navigazione da un unico documento contenente tutti gli elementi stabiliti dal Codice della Navigazione per l'atto di nazionalità ed il ruolo dell'equipaggio ed indicante l'attitudine alla navigazione alturiera o costiera, nonché la potenza massima fiscale del motore installabile.

Le imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario di stazza lorda non superiore a 7 tonnellate, le imbarcazioni a motore di stazza lorda non superiore a 5 tonnellate e le piccole imbarcazioni che effettuano solo navigazioni costiere in acque nazionali o navigazione in acque interne sono abilitate alla navigazione da un certificato di immatricolazione, secondo quanto sarà indicato dal regolamento.

ART. 9.

(Formalità di arrivo e partenza).

Tutte le imbarcazioni da diporto, sia a vela che a motore, di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, sono esenti da ogni formalità di arrivo e partenza, tranne i casi di viaggi da o per l'estero, di eventi straordinari, o che compiano navigazioni di altura e non siano dotate di apparecchiature rice-trasmittenti per richiedere l'eventuale assistenza in mare, nei quali casi devono esibire alle Autorità marittime il documento di navigazione di cui all'articolo 8.

Il regolamento stabilirà le modalità con le quali le varie associazioni nautiche potranno collaborare con le autorità marittime per la sicurezza della vita umana in mare.

ART. 10.

(Agevolazioni per i cittadini stranieri).

I cittadini stranieri proprietari di imbarcazioni da diporto, sia a vela che a motore di stazza lorda non superiore a 50 tonnellate

possono immatricolarle nel registro italiano delle imbarcazioni da diporto.

Tale facoltà è limitata ai cittadini di quei paesi con i quali esistono apposite convenzioni di reciprocità.

ART. 11.

(Abrogazione norme incompatibili).

Sono abrogate tutte le norme che risultino in contrasto o comunque incompatibili con quelle della presente legge.

ART. 12.

Il Governo è autorizzato ad emanare con apposito regolamento le norme di esecuzione della presente legge.