

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2149

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FELICI, DI VAGNO, BIANCO, GIGLIA, BUFFONE, LEZZI, CINGARI, DAGNINO, CURTI, SENESE, PINTUS, AMADEI GIUSEPPE, NUCCI, DALL'ARMELLINA, DE POLI, PRINCIPE, ORLANDI, CAVALIERE, BRANDI, RUSSO FERDINANDO, VENTURINI, BOVA, DI LEO, MATTARELLI, CORTI, GERBINO, PELLICANI, URSO, ARIOSTO, FORTUNA, BALDANI GUERRA, TAMBRONI, LAFORGIA, DRAGO, MERLI, MAROTTA, AMADEO, CIAIATI, DI LISA, FUSARO, SALVATORE, ALLOCCA, BECCARIA, ALESSANDRINI, COMPAGNA, BIASINI, VAGHI, BOSCO, SIMONACCI, FABBRI, GRANELLI, QUERCI, COTTONE, CALDORO, PALMIOTTI, CIAFFI, AVERARDI, BARDOTTI, NAPOLITANO FRANCESCO, NAPOLI, MERENDA, MAZZA, SGARLATA, LOBIANCO, SPERANZA, CICCARDINI, ZAMBERLETTI, FRACASSI, LONGO PIETRO, USVARDI, SANGALLI, DE MEO, SILVESTRI, DELLA BRIOTTA, RUFFINI, CATTANEI, SERVADEI, BALLARDINI, GALLONI, MACCHIAVELLI, DE MITA, GREGGI, MAMMI, MUSSA IVALDI VERCELLI, SCARASCIA MUGNOZZA, LEPRE, CARENINI, BOLOGNA, QUILLERI, LIMA, LOSPINOSO SEVERINI, DI PRIMIO, MORO DINO

Presentata il 19 dicembre 1969

Norme per le imbarcazioni da diporto

ONOREVOLI COLLEGHI! — È noto come la navigazione da diporto sia marittima che in acque interne sia in fase di rapido sviluppo. Secondo le valutazioni più attendibili si calcola che le unità destinate al diporto e all'uso privato aumentano con un tasso annuale del 10 per cento e che attualmente il loro numero supera le 150.000 unità, involgendo l'attività di oltre 350.000 lavoratori ed operatori del settore.

È anche noto che la produzione industriale dei mezzi del diporto nautico va sviluppandosi su dimensioni sempre maggiori con effetti collaterali non indifferenti. Infine data la diffusione del fenomeno, esso, costituendo un'at-

tività terziaria con intenso impiego di manodopera, contribuisce ad alleviare fortemente il problema dell'occupazione nei nostri tradizionali centri marittimi nei quali, per ragioni ovvie e conosciute si è costituita, con carattere endemico, una notevole massa di disoccupati nell'industria dell'armamento da traffico e da pesca.

Interessi economici e sociali hanno creato problemi che vanno affrontati con spirito realistico valutando razionalmente le varie ipotesi su cui fondare le proiezioni dell'attuale curva d'ascesa. Occorre ricondurre il fenomeno della navigazione da diporto nel quadro di una economia in fase di espansione

e predisporre i mezzi legislativi adatti alla portata del fenomeno stesso.

Il naviglio da diporto sotto bandiera italiana è destinato a raggiungere, nel prossimo futuro, una consistenza dell'ordine delle centinaia di migliaia di unità. Mentre, però, il diporto sta diventando un fenomeno di massa, la sua disciplina è ancorata ad un gruppo di norme del codice della navigazione e relativo regolamento (navigazione marittima e navigazione in acque interne) ed a quelle contenute nel regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, e nel decreto ministeriale 31 dicembre 1933 non facendo menzione di altre disposizioni che riguardano campi scientifici ed accessori. Si tratta di una disciplina informata sostanzialmente ai concetti tradizionali della navigazione mercantile, mentre ora è necessaria una qualificazione autonoma che per l'ampiezza del fenomeno rispecchi e contempli la reale situazione della navigazione da diporto con la necessità di adeguarla a criteri di liberalizzazione.

L'incompletezza della disciplina si è rilevata nei suoi vari termini solo da qualche tempo. Il problema delle bandiere ombra si è acuito con l'intensificarsi del numero delle imbarcazioni da diporto e a noi sembra che lo stesso vada anche e soprattutto inquadrato nelle deficienze e limitazioni delle vecchie norme.

Si è così avvertita la necessità della revisione dell'attuale normativa per un suo ammodernamento almeno parziale e per l'eliminazione di vaste lacune.

È vero che presso il Ministero della marina mercantile è in corso l'elaborazione di un nuovo testo radicalmente innovativo, ma è diffuso il timore che nonostante la buona volontà del Ministro tale normativa non possa venire all'attenzione del Parlamento e divenire legge prima di alcuni mesi il che esclude la possibilità di porre rimedio agli inconvenienti più gravi (alcuni dei quali recentemente denunciati dallo stesso Ministro) prima della prossima stagione estiva.

Accade così che la difficoltà di accesso al turismo nautico in condizioni di parità legislativa con altri Stati rischia di compromettere le sorti non soltanto del settore produttivo, ma anche di quello terziario gravitante su tale attività con pregiudizievole riflessi sull'occupazione di maestranze altamente specializzate.

Molte delle su cennate difficoltà dipendono dal fatto che le imbarcazioni da diporto con bandiera nazionale od estera vengono da un lato considerate dalle autorità marittime. do-

ganali e di pubblica sicurezza alla stregua delle navi commerciali e quindi assoggettate a tutte le prescrizioni formali relative e, dall'altro, come incomodi e fastidiosi occupanti tratti di banchina portuale da posporre a chiacchieria.

In attesa che una nuova normativa preconstituisca le fondamenta giuridiche di una semplificazione di procedure di iscrizione e di controllo che valga anche a modificare gli atteggiamenti di fatto delle competenti autorità, tenendo presente che chi possiede una imbarcazione non è un volgare malfattore così come non lo è chi possiede un appartamento od un villino al mare, sembra intanto opportuno e necessario risolvere con urgenza il più spinoso dei problemi della nautica: quello dei documenti di abilitazione.

Si tratta di un problema che, in generale, interessa tutti sotto il profilo della sicurezza onde evitare che ai rischi naturali della navigazione si aggiungano quelli derivanti dalla sconoscenza delle norme tecniche, giuridiche e consuetudinarie indispensabili a garantire la sicurezza della vita in mare. In particolare, poi, esso investe il tema delle bandiere ombra a cui in pratica sono obbligati tutti coloro che vogliono condurre le proprie imbarcazioni da turismo a motore superiori a 25 tonnellate e con apparati motori di potenza rilevante altrimenti obbligati — per la legge vigente — ad ingaggiare comandanti e direttori di macchina per i quali soltanto rimarrebbe spazio abitabile a bordo.

In sostanza si tratta sia di accertare in modo rigoroso l'idoneità dei conduttori, sia di consentire il ritorno alla bandiera nazionale di quelle unità che per forza maggiore se ne sono private.

Con ciò non saranno risolti tutti gli altri problemi, che è auspicabile trovino adeguata soluzione nella normativa ministeriale, e che pure sono di vitale importanza come ad esempio:

a) semplificazione delle procedure di costruzione, collaudo, iscrizione e controllo in arrivo e partenza;

b) accertamenti tributari non punitivi, effettuati sulla base dei valori correnti (come per tutti gli immobili a cui i natanti sono assimilati) e non già di quelli presuntivi talvolta fantainduttivi;

c) costruzione di porticcioli e approdi riservati preminentemente al diporto nautico, condizione prima per l'auspicata surrogazione della tassa di ancoraggio alla iniqua tassa di circolazione attuale.

È sembrato altresì necessario — al fine di dare nuovo impulso alle attività cantieristiche di produzione di imbarcazioni di costo basso e medio — di stabilire per un decennio la surrogazione dell'imposta di circolazione, iniqua e poco redditizia, con la tassa di ancoraggio, vero corrispettivo di un servizio goduto ed altresì la sospensione dei dazi doganali sui motori diesel di fabbricazione straniera di potenza superiore a 100 cavalli vapore che l'industria nazionale produce ancor oggi a costi troppo elevati.

Riteniamo che questo primo e importante passo in avanti valga a dare impulso ad un'attività giovane e viva, di primaria im-

portanza per la soluzione dei problemi legati al tempo libero e di quelli connessi al turismo nelle coste del mezzogiorno d'Italia, dissuadendo gli attuali utenti del settore dalla fuga verso più ospitali porti stranieri e soprattutto a determinare un profondo mutamento nella mentalità degli organi esecutivi marittimi ai quali giova ricordare come alla ricerca del *Sahib* riuscì determinante il concorso di due stazioni RT di panfili privati le quali tennero il collegamento radio mentre le stazioni ufficiali non erano in grado di intervenire.

Per questi motivi raccomandiamo alla vostra approvazione, onorevoli colleghi, la presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Non occorre alcun documento di abilitazione per condurre:

a) imbarcazioni di stazza lorda fino a 2 tonnellate perché non provviste di un motore fuoribordo di cilindrata superiore ai 400 centimetri cubici o di un motore entro bordo superiore alla potenza di 10 cavalli vapore effettivi;

b) le imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 10 tonnellate ancorché provviste di motore ausiliario, di potenza inferiore a 10 cavalli vapore effettivi, a condizione che il rapporto tra superficie velica e potenza effettiva non sia superiore a 2.

Per condurre le imbarcazioni di cui alle precedenti lettere occorre aver compiuto il 16° anno di età.

ART. 2.

Al di fuori dei casi previsti dal precedente articolo non si possono condurre imbarcazioni da diporto senza aver ottenuto il prescritto titolo di abilitazione.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo o della navigazione interna possono tuttavia condurre imbarcazioni da diporto, nei limiti dell'abilitazione prevista dai rispettivi titoli.

Il documento relativo al titolo di abilitazione deve essere tenuto a bordo durante la

esplicazione delle mansioni corrispondenti al titolo stesso.

I titoli di abilitazione per la condotta di imbarcazioni da diporto sono i seguenti:

a) titolo di abilitazione di terza classe che abilita alla condotta di imbarcazioni di stazza lorda superiore a 2 tonnellate con uno o più motori fuoribordo di cilindrata complessiva superiore ai 400 centimetri cubici o con uno o più motori entrobordo o entrofuoribordo di potenza complessiva compresa fra i 10 e i 500 cavalli vapore per asse; per conseguire il titolo è richiesto un esame teorico-pratico;

b) titolo di abilitazione di seconda classe che abilita alla condotta di imbarcazioni fino a 25 tonnellate di stazza lorda provviste di uno o più motori entrobordo o entrofuoribordo di potenza superiore a 500 cavalli vapore per asse e di imbarcazioni a vela o a propulsione mista che non rientrino nella esenzione di cui alla lettera b) dell'articolo 1; per conseguire il titolo è richiesto un esame teorico-pratico;

c) titolo di abilitazione di prima classe che abilita alla condotta di imbarcazioni di stazza lorda da 25 fino a 100 tonnellate con uno o più motori entrobordo o entrofuoribordo di potenza non superiore a 1400 cavalli vapore per asse; per conseguire il titolo è richiesto un esame teorico-pratico, incluse nozioni di navigazione piana.

Sulle imbarcazioni di stazza lorda compresa fra le 50 e le 100 tonnellate debbono essere imbarcate almeno 3 persone di equipaggio compreso il comandante, delle quali 2 debbono essere munite di titolo di abilitazione di prima classe.

ART. 3.

I documenti che abilitano alla condotta di imbarcazioni da diporto in acque interne ed in quelle marittime di cui alle lettere a) e b) dell'articolo precedente sono rilasciati dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali o dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

I documenti di abilitazione alla condotta delle imbarcazioni da diporto di cui alla lettera c) del precedente articolo sono rilasciati soltanto dalle Capitanerie di porto.

Gli enti e le associazioni nautiche, riconosciuti con decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, possono essere autorizzati

con le modalità stabilite dal regolamento, a rilasciare ai propri soci con la convalida da parte degli uffici di cui al primo comma, il documento relativo all'abilitazione di cui alla lettera *a*) dell'articolo 2.

ART. 4.

I documenti di abilitazione rilasciati dalle Capitanerie di porto e dagli Uffici circondariali marittimi sono validi anche per la navigazione in acque interne e quelli rilasciati dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione e dei trasporti in concessione sono validi per la navigazione nelle acque marittime.

Per ottenere uno dei titoli di abilitazione di cui all'articolo 2, occorre aver superato gli esami previsti dall'articolo stesso, secondo i programmi che saranno stabiliti nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Di massima gli esami verteranno sulle seguenti materie:

a) conoscenza delle norme per evitare gli abbordi in mare ed in particolare norme di precedenza di rotta negli incontri con altri natanti; norme di navigazione in prossimità delle spiagge, delle rive, dei porti e sulle rotte dei servizi di linea;

b) conoscenza delle norme relative agli obblighi di legge sulle formalità da eseguirsi nei porti all'atto dell'arrivo e della partenza dell'imbarcazione da diporto;

c) prevenzione antincendio e disposizioni da prendersi in caso di incendio a bordo;

d) conoscenza teorica e pratica dell'apparato motore, degli organi di manovra e degli impianti elettrico ed elettronico;

e) manovra dell'imbarcazione entro uno spazio ristretto usando la retromarcia;

f) attracco di prua, di poppa e di fianco, ad una scaletta od una banchina, e successivo distacco in virata;

g) manovre in prossimità di ostacoli;

h) nozioni di navigazione piana.

Per il conseguimento del titolo di abilitazione di terza classe è previsto l'esame teorico-pratico di cui alle lettere *a*), *c*), *d*), *e*).

Per il conseguimento del titolo di abilitazione di seconda classe è previsto l'esame teorico-pratico di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*).

Per il conseguimento del titolo di prima classe il candidato verrà sottoposto alle prove di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*), *h*).

Le patenti modello MC 246 rilasciate prima dell'entrata in vigore della presente legge sono equiparate al titolo di abilitazione di seconda classe.

ART. 5.

Per ottenere uno dei titoli di abilitazione di cui agli articoli precedenti occorre aver superato gli esami previsti secondo le modalità stabilite dal regolamento.

Per essere ammessi all'esame gli interessati devono dichiarare per iscritto di sapere nuotare e vogare e di aver compiuto:

a) anni 18, per il conseguimento dei titoli che abilitano alla condotta di imbarcazioni da diporto in acque interne ed in quelle marittime di cui all'articolo 2, lettere a) e b);

b) anni 21, per il conseguimento del titolo di abilitazione di cui alla lettera c) dell'articolo 2.

Non sono ammessi agli esami di cui all'articolo 2 i delinquenti abituali, professionali o per tendenza; e coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personale e alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

L'ammissione all'esame può essere negata alle persone diffidate ai sensi dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

Non sono ammessi all'esame per il conseguimento dei titoli che abilitano alla condotta delle imbarcazioni da diporto coloro che abbiano riportato condanna superiore ad anni 5 di reclusione, o più condanne che superano complessivamente tale limite.

Non possono essere ammessi all'esame coloro che siano affetti da malattia o minorazioni fisiche e psichiche che impediscano di svolgere con sicurezza le mansioni inerenti al titolo cui si riferisce l'esame.

I relativi accertamenti sono effettuati nei modi stabiliti dal regolamento.

I minorati fisici, la cui minorazione può essere compensata da opportuni adattamenti tecnici degli organi di condotta della imbarcazione da diporto, sono ammessi all'esame per il conseguimento delle sole abilitazioni stabilite dal regolamento in rapporto alla entità della minorazione stessa.

Il relativo accertamento è effettuato nei modi stabiliti dal regolamento.

ART. 6.

L'ufficio al quale è stata inoltrata domanda per sostenere l'esame per il conseguimento

di uno dei titoli di abilitazione di cui all'articolo 2, accertato il possesso dei requisiti fisici, psichici e morali prescritti, rilascia una autorizzazione per le esercitazioni pratiche, ove richieste, corrispondenti al titolo.

L'autorizzazione è valida per un periodo di 90 giorni, durante l'esercitazione il documento di autorizzazione deve essere tenuto a bordo.

Accanto al titolare dell'autorizzazione deve trovarsi in funzione di istruttore, persona munita di titolo di abilitazione, pari almeno a quella che l'interessato aspira a conseguire.

Chi assume la funzione di istruttore ha la responsabilità a tutti gli effetti della condotta della imbarcazione da diporto.

ART. 7.

Gli ufficiali di vascello, delle capitanerie di porto e del GEMM servizi nautici, nonché i sottufficiali nocchieri anche di complemento che abbiano frequentato i corsi di navigazione e manovra in accademia navale ovvero nelle scuole della marina militare ed il personale delle altre forze armate e dei corpi militari abilitato alla condotta di unità militari ed equiparate possono ottenere, senza esami, i titoli di abilitazione di cui all'articolo 2 qualora siano in possesso di attestato di idoneità rilasciato dalle competenti autorità della marina militare.

Per il conseguimento dei titoli di abilitazione di cui sopra, gli appartenenti al personale militare, non in servizio, non devono essere affetti da minorazione fisica e psichica.

Art. 8.

I documenti di abilitazione hanno validità di 10 anni dalla data del rilascio ovvero di 5 anni quando abilitano personale di età superiore ai 50 anni.

La validità del documento di abilitazione può essere prorogata alla scadenza dell'ufficio che lo ha rilasciato, secondo le norme del regolamento.

Il Ministero della marina mercantile o dei trasporti e della aviazione civile possono disporre in ogni tempo, con decreto interministeriale, revisioni generali o parziali dei documenti di abilitazione.

ART. 9.

Il titolo di abilitazione è revocato se l'abilitato non è più idoneo per la perdita di re-

quisiti fisici, psichici o morali di cui all'articolo 5.

Quando l'abilitato è chiamato a nuovo esame e non si presenti senza una motivata giustificazione l'abilitazione è immediatamente sospesa.

Nel caso di condanna per i delitti di omicidio colposo e di lesioni colpose gravissime, commessi con la violazione delle norme sulla condotta delle imbarcazioni da diporto, il giudice dispone con sentenza la sospensione del titolo di abilitazione, e in casi di particolari gravità, la revoca.

Il giudice può, altresì, disporre la sospensione del titolo di abilitazione nel caso di condanna alla reclusione o all'arresto non superiori ad un anno per delitti contro la incolumità pubblica, di cui al titolo sesto del codice penale, o per i reati previsti e puniti dalla terza parte del codice della navigazione.

La sospensione non può avere la durata superiore ad un anno.

Il titolo di abilitazione è sospeso dalla Capitaneria di porto o dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in caso in cui sia iniziato il procedimento penale a carico dell'abilitato, per i delitti di omicidio colposo o lesioni gravissime colpose commessi con la violazione delle norme sulla condotta delle imbarcazioni da diporto.

Il titolo di abilitazione può essere, altresì, sospeso dalla Capitaneria di porto o dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nel caso in cui sia iniziato procedimento penale a carico dell'abilitato per delitto contro la incolumità di cui al titolo sesto del codice penale o per i reati previsti e puniti dalla parte terza del codice della navigazione.

L'inizio del procedimento penale, nei casi di cui ai commi precedenti, è comunicato dall'autorità giudiziaria a quella amministrativa competente.

La sospensione del titolo di abilitazione può essere revocata dal giudice nel corso del processo anche durante l'istruzione, nel caso in cui vengano meno gli indizi a carico dell'imputato.

La sospensione non può avere la durata superiore a tre anni.

ART. 10.

Le imbarcazioni da diporto in possesso di speciale certificato rilasciato dalla Federazione italiana motonautica ovvero da organi

sportivi di Stati esteri aderenti alla Unione internazionale motonautica possono navigare, ancorché sprovviste del documento di abilitazione alla navigazione, in occasione di gare riconosciute dalle autorità sportive nazionali e internazionali debitamente autorizzate e limitatamente al periodo delle gare medesime e dei relativi allenamenti.

In occasione di gare e durante le prove ed allenamenti che si svolgono anche oltre il limite di 20 miglia dalla costa sotto la vigilanza delle autorità marittime è consentito comandare navi a vela, a chiunque abbia compiuto il 18° anno di età ancorché non sia in possesso di alcun titolo di abilitazione.

Delle facoltà di cui al precedente comma possono tuttavia avvalersi, previo consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, i minori dei 18 anni ma non dei 15 che abbiano ottenuto apposita attestazione di idoneità rilasciata da uno degli enti o associazioni nautiche riconosciuti dal Ministero della marina mercantile e dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Per partecipare a gare o effettuare allenamenti con unità da competizione a motore, occorre essere in possesso, oltre che dell'ordinario titolo di abilitazione, della patente di pilota riconosciuta dall'organo competente o di equivalente documento valido per le competizioni internazionali.

Le disposizioni precedenti si applicano anche relativamente alle imbarcazioni fornite di documenti rilasciati da enti e circoli nautici esteri e munite di speciale certificato ai fini delle gare e degli allenamenti ed ai piloti ancorché siano cittadini stranieri purché in possesso del documento di cui al comma precedente.

ART. 11.

All'atto dell'immatricolazione e del rinnovo di licenza il proprietario di imbarcazioni da diporto deve dichiarare sotto la sua responsabilità, che l'imbarcazione è fornita dei mezzi di sicurezza previsti.

Le imbarcazioni di stazza lorda superiore alle 25 tonnellate devono essere munite di un apparecchio radio telefonico tale da consentire la sincronizzazione sull'onda di soccorso.

ART. 12.

Chiunque detiene il comando di imbarcazioni senza il possesso dei titoli di abilitazione alla loro condotta è punito con l'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

Salvo che il fatto non costituisca grave reato, chiunque navighi con imbarcazioni soggette alla presente legge senza avere a bordo i documenti prescritti o con documenti irregolarmente tenuti o senza osservare le disposizioni sull'uso del nome o del numero di individuazione della nave è punito con l'ammenda fino a lire 1.000.000.

Salvo che il fatto non costituisca reato più grave, chiunque impieghi una imbarcazione non abilitata alla navigazione ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità o che non abbia rispettato le norme di cui all'articolo 11 è punito con il ritiro del titolo di abilitazione e con l'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

ART. 13.

Il rilascio dei titoli di abilitazione previsti dall'articolo 2 della presente legge è soggetto al pagamento della tassa di concessione governativa:

- a) di lire 5.000 per l'abilitazione di cui alla lettera a);
- b) di lire 10.000 per l'abilitazione di cui alla lettera b);
- c) di lire 20.000 per l'abilitazione di cui alla lettera c).

ART. 14.

I documenti relativi all'abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni da diporto soggette alla presente legge, rilasciati in base alle disposizioni anteriormente vigenti, conservano la loro validità fino al termine che sarà indicato nel regolamento.

I titoli di abilitazione conseguiti in base alle disposizioni vigenti prima della entrata in vigore della presente legge devono essere sostituiti con i titoli di abilitazione equivalenti previsti dalla presente legge, entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge.

ART. 15.

Nei dieci anni successivi alla presente legge i motori diesel di potenza effettiva superiore a 100 cavalli vapore di fabbricazione straniera e destinati ad essere imbarcati su imbarcazioni da diporto, sono esenti dal pagamento di dazio doganale.

ART. 16.

Nei dieci anni successivi all'entrata in vigore della presente legge sono sospese tutte le norme relative al pagamento di tassa di circolazione a carico delle imbarcazioni da diporto.

È istituita in suo luogo e per lo stesso periodo di tempo una tassa di ancoraggio la cui misura non potrà essere inferiore a lire 500 giornaliera o frazione di giorno né superiore a lire 20.000 per imbarcazione.

Le misure di tale tassa saranno determinate nel regolamento in base al duplice criterio della stazza lorda e del sistema di propulsione.

ART. 17.

Per le prestazioni ed i servizi da richiedere agli organi dell'amministrazione della marina mercantile o della motorizzazione civile ai sensi della presente legge gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e compensi previsti dalla tabella VI allegata al decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito nella legge 16 febbraio 1967, n. 14.

È in facoltà dei Ministri della marina mercantile e dei trasporti e aviazione civile, con provvedimento adottato di concerto, di attribuire agli enti previsti nell'ultimo comma dell'articolo 3 la riscossione dei diritti di ancoraggio di cui all'articolo 16 nonché dei diritti e compensi di cui al primo comma del presente articolo secondo le modalità che saranno stabilite nel regolamento.

ART. 18.

Tutte le norme di legge e di regolamento contrarie o incompatibili con la presente legge cessano di avere vigore rispettivamente dalla data di entrata in vigore della presente legge e del relativo regolamento.

ART. 19.

Al regolamento di esecuzione della presente legge si provvederà con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.