

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2338

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(COLOMBO VITTORINO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(GAVA)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(BOSCO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(GUI)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(GASPARI)

E COL MINISTRO DEL TURISMO E DELLO SPETTACOLO
(SCAGLIA)

Norme sulla navigazione da diporto e ad uso privato

Presentato alla Presidenza il 10 febbraio 1970

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È noto che, come nei paesi più progrediti, anche in Italia, la navigazione da diporto, sia marittima sia in acque interne, è in fase di rapido sviluppo. Si calcola, infatti, che le unità destinate al diporto aumentano ad un tasso annuale non inferiore al 10 per cento e che attualmente il loro numero si aggira sulle 130.000 unità, secondo le valutazioni più attendibili.

La produzione industriale dei mezzi del diporto nautico, sviluppatasi con dimensioni sempre maggiori, interessa ora molte migliaia di dipendenti specializzati. Infine, data la dif-

fusione del fenomeno, essa, costituendo un'attività terziaria con intenso impiego di mano d'opera, contribuisce ad alleviare fortemente il fenomeno della disoccupazione nei nostri tradizionali centri marittimi.

Molti sono perciò i segni della fitta rete d'interessi, economici e sociali, sportivi e di svago, costituitasi rapidamente, e tutto ciò comporta molteplici problemi da regolare ed avviare a sistematica soluzione.

Occorre, pertanto, provvedere con sollecitudine ad affrontarli, valutando razionalmente le varie ipotesi su cui fondare le proiezioni

dell'attuale curva di ascesa con spirito realistico, ossia rifiutando di considerare il fenomeno come una conseguenza pura e semplice della tendenza verso consumi voluttuari e superflui. Occorre, invece, ricondurre tale fenomeno nel quadro di una economia in fase di rapida espansione, tendente a raggiungere un alto livello di benessere, così come si sta verificando per il nostro paese.

L'incompletezza della disciplina, che passava quasi inosservata quando le imbarcazioni da diporto ammontavano a poche migliaia di unità, si è rivelata nei suoi veri termini solo da qualche tempo. Si è imposta così la revisione dell'attuale normativa, per un suo ammodernamento e per la eliminazione di vaste lacune, che avevano dato luogo, tra l'altro, ad errate interpretazioni, specie per ciò che concerne i limiti delle abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto.

In particolare, i concetti orientativi nella redazione del presente disegno di legge sono stati i seguenti:

a) eliminare i vincoli e le restrizioni superflue;

b) snellire e semplificare le procedure;

c) porre limiti e suddivisioni adeguati nel campo della navigazione da diporto. È stato dato principale rilievo alla navigazione nel Mediterraneo ed alle costruzioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate; mentre per la navigazione delle navi da diporto cioè di quelle di stazza lorda superiore a tale tonnellaggio, effettuata fuori del Mediterraneo, non si è ritenuto discostarsi in eguale misura dalla tradizionale tendenza legislativa;

d) sviluppare nel diportista una responsabile autodisciplina, e meglio qualificarne gli obblighi ai fini della capacità a condurre i mezzi, attraverso una graduazione delle abilitazioni ed una più severa verifica delle sue attitudini nautiche in sede di esami.

In tal modo si è inteso contemperare i vari complessi interessi da tutelare: preminenti quelli di ordine pubblico, con particolare riguardo a quelli inerenti alla sicurezza delle persone, nonché gli altri concernenti l'impiego dei lavoratori imbarcati e dei costruttori.

L'eliminazione degli esistenti vincoli è suggerita notevolmente dal proposito di assicurare la realizzazione di quelle prospettive di sviluppo promettenti già evocate, che interessano il lavoro di numerosissime maestranze ed il potenziamento di un grande settore economico quale si presenta oggi quello del turismo di massa.

Inoltre, non è stato trascurato il ruolo decisivo che il fattore tecnico gioca in rapporto all'efficienza ed alla adeguatezza della legge, ed ai mutamenti di esigenze che si potranno verificare con il passar del tempo, in quanto sussiste una marcata fluidità, dovuta, al ritmo del progresso tecnico, dello sviluppo della industria e della evoluzione della società italiana.

Si è dovuta tener presente anche la tendenza all'incremento delle relazioni internazionali, ed in conseguenza si è mirato a dare alla navigazione da diporto un respiro più vasto, non trascurando anche quella di altura, e introducendo, con riguardo anche al fenomeno turistico, facilitazioni agli stranieri in fatto di proprietà di navi sotto bandiera italiana, di abilitazioni e di equipaggiamenti.

Con riguardo alla fase della costruzione della nave è stata realizzata una semplificazione notevole in materia di dichiarazione di costruzione. Abolendo l'obbligo ed introducendo la facoltà della dichiarazione di costruzione, è stato realizzato un congegno elastico, che lascia agli aventi diritto la possibilità di tutelare i propri interessi anche con tale procedura.

Sono state considerate le costruzioni in materie plastiche e simili, stante la peculiarità della tecnica relativa, la forte capacità di evoluzione nei criteri costruttivi ed il vasto pericolo potenziale di una inidonea progettazione del prototipo, che viene riprodotto in innumerevoli esemplari.

In materia di abilitazione della nave alla navigazione — sviluppando quanto accennato più avanti — è stato accolto il criterio dell'introduzione, nell'interno della fascia costiera delle 20 miglia (confine considerato dal codice della navigazione tra la navigazione costiera e quella di altura), della fascia di 3 miglia dalla costa, con piena equiparazione della navigazione compiuta entro tale fascia a quella esercitata in acque interne.

Sempre in materia di abilitazione alla navigazione è stato introdotto il regime dell'abilitazione provvisoria alla navigazione in acque nazionali. L'abilitazione può essere concessa anche da un ufficio diverso da quello destinato a ricevere i documenti per la iscrizione della nave. L'innovazione è intesa ad agevolare una pronta utilizzazione della nave di recente acquistata.

Novità importante è l'abolizione del requisito della proprietà in rapporto al comando delle navi a vela, adottato dall'articolo 213 del codice di navigazione, che appare superato

rispetto alle attuali condizioni del diporto nautico.

Quanto alle disposizioni penali, che integrano quelle della parte III del codice della navigazione, si è ritenuta necessaria un'opera di chiarificazione e di cernita delle disposizioni contenute nel decreto 813 più volte ricordato, attenuandone in qualche caso il rigore e introducendo più specifici riferimenti alla inosservanza delle norme che interessano la sicurezza della navigazione.

In luogo del « ritiro » delle patenti, facoltativo od obbligatorio, previsto dal decreto di cui sopra, sono stati introdotti gli istituti della revoca e della sospensione, con adeguate garanzie di forma e reciproca connessione. Per la sospensione, in considerazione di pericoli potenziali per l'incolumità pubblica, è stato previsto anche un immediato intervento di prevenzione dell'autorità amministrativa, subordinato, in ogni caso, all'inizio del procedimento penale.

Confermando la precedente normativa la legge in esame prevede altresì l'obbligo dei competenti uffici della navigazione marittima ed interna di disporre la sospensione dell'abilitazione, quando l'abilitato, con il proprio comportamento, abbia commesso atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica o da produrre danni.

Concludendo, la disciplina giuridica della navigazione da diporto, enucleata quanto alle sue disposizioni fondamentali, dal testo del codice della navigazione, realizza, con il presente corpo di norme, una sua autonomia legislativa che trova giustificazione sia nella specialità, rispetto allo stesso codice della navigazione, delle fattispecie astratte prese in considerazione, sia, ancora, nella necessità di soddisfare esigenze di ordine pratico, non ultima fra le quali, quella di rendere più agevole la conoscenza delle norme sulla navigazione da diporto.

La ricordata autonomia, tuttavia, non esclude che all'atto della entrata in vigore della legge tutte le altre norme contenute sia nel codice e nel regolamento, sia nelle altre leggi speciali, dovranno presumersi ancora applicabili, a meno che non risultino contrarie ed incompatibili con le presenti disposizioni.

Troveranno quindi piena applicazione innanzitutto le disposizioni preliminari al codice, in materia di giurisdizione della legge nazionale per atti e fatti compiuti a bordo o relativi alla navigazione, nonché per ciò che attiene alla qualificazione di « territorio nazionale della nave » nella ipotesi prevista dall'ar-

ticolo 4 delle citate disposizioni preliminari. Egualmente applicabili dovranno considerarsi tutte quelle altre norme contenute maggiormente nella parte prima del codice.

È da rilevare, infine, che, ispirata anche essa alla sistematica del codice della navigazione, questa legge raccoglie tutta la normativa riguardante la navigazione da diporto, sia di diritto pubblico che privato.

Scendendo ad un esame più dettagliato della materia trattata nel disegno di legge per la navigazione da diporto, si rileva che esso è composto di 60 articoli, raggruppati in capi, in merito ai quali si danno i seguenti chiarimenti.

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI.

L'articolo 1 precisa l'ambito di applicazione della legge. Essa riguarda la navigazione nelle acque marittime, ed in quelle interne, effettuata da imbarcazioni e da navi destinate al diporto, ossia a scopi sportivi o ricreativi e comunque senza finalità di lucro.

Con la suddivisione del naviglio da diporto nelle due categorie delle imbarcazioni e delle navi operata sulla base del differente tonnellaggio di stazza lorda si è realizzata nell'ambito di tale tipo di naviglio, una utile differenziazione tra naviglio minore e naviglio maggiore e, conseguentemente, una separata e diversa disciplina per ciascuno dei due tipi, laddove ciò si sia reso necessario.

La definizione sia di imbarcazione che di nave da diporto poggia sulla natura degli scopi cui sono entrambe destinate, e che non possono essere diversi da quelli sportivi o ricreativi. In ambedue gli scopi, si riscontra la caratteristica della assenza di un interesse di lucro che rimane il basilare elemento discriminatore della navigazione lusoria da quella commerciale.

Tale caratteristica, peraltro, non esclude che le imbarcazioni e le navi da diporto possano formare oggetto di rapporti obbligatori per la realizzazione di scopi di lucro, anche nell'ambito di una impresa di navigazione.

Sia le imbarcazioni che le navi da diporto possono, pertanto, ben formare oggetto di contratti di locazione, di noleggio e di comodato. Esse non potranno invece formare oggetto di contratti di passaggio a titolo oneroso essendo in materia di navigazione da diporto ammissibile il solo trasporto gratuito od amichevole.

CAPO II

DELLA COSTRUZIONE DELLE IMBARCAZIONI
DA DIPORTO.

Nell'articolo 2 l'esenzione dall'obbligo della dichiarazione di cui all'articolo 233 del codice della navigazione, accordata alle imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 5 tonnellate, che rappresenta una deroga al generale principio fissato nel ricordato codice, è giustificata dall'attuale imponente produzione di naviglio di modeste dimensioni che, talvolta, per le sue particolari caratteristiche fisiche (come è il caso degli scafi pneumatici ed in plastica) nonché per il metodo di costruzione in serie, toglie sostanzialmente contenuto all'istituto mercantile della dichiarazione.

L'esenzione dall'obbligo della dichiarazione trova però una eccezione nei confronti dei soci delle associazioni nautiche riconosciute.

A dette persone, pur permanendo la facoltà concessa dall'articolo 217 del codice della navigazione di progettare e costruire navi da diporto non superiori a 25 tonnellate di stazza lorda, l'esenzione dall'obbligo della dichiarazione è limitata alla costruzione delle imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 3 tonnellate.

Manca, infatti, per le navi progettate e costruite dai soci delle associazioni nautiche riconosciute la garanzia rappresentata dalla abilitazione formale professionale del costruttore e la procedura della dichiarazione di costruzione obbligatoria, oltre i limiti delle 3 tonnellate di stazza lorda consente di mettere in moto, eventualmente, i dispositivi di vigilanza dell'autorità marittima o della navigazione interna.

CAPO III

ISCRIZIONE E ABILITAZIONE ALLA NAVIGAZIONE
DELLE IMBARCAZIONI E DELLE NAVI DA DIPORTO.

Confermando il precedente indirizzo per altro non sufficientemente chiaro nella sua formulazione normativa (articolo 1, decreto ministeriale 31 gennaio 1933), l'articolo 5 introduce una eccezione al sistema del codice per quanto attiene alla distinzione tra nave maggiore e nave minore e, correlativamente, al sistema dell'iscrizione, basato sui due fondamentali pubblici registri: delle matricole per le navi maggiori e dei registri per quelle minori e per i galleggianti.

Ne consegue che anche i tradizionali strumenti documentali rappresentati dall'atto di nazionalità e dalla licenza non trovano applicazione in materia di navigazione da diporto.

La legge in esame prevede infatti un unico registro che sarà tenuto soltanto dagli uffici circondariali marittimi per le navi da diporto e anche dagli altri uffici marittimi minori, nonché da quelli della navigazione interna, per le imbarcazioni.

Infine, sia in omaggio al principio del decentramento amministrativo che per venire incontro alle giuste esigenze odierne, si è ritenuto opportuno ravvisare, quanto alla navigazione marittima, nell'ufficio del circondario marittimo l'organo circoscrizionale più idoneo allo svolgimento delle attribuzioni amministrative in materia di navigazione da diporto.

La serie di adempimenti particolari previsti dalla legge in esame per la categoria delle navi da diporto ha sconsigliato l'attribuzione di competenze, al riguardo, anche agli altri uffici minori che, come è noto, nella maggior parte dei casi sono ancora retti da personale estraneo all'amministrazione della marina mercantile.

Allo scopo di favorire l'insediamento nautico straniero nel nostro territorio e quindi di incrementarne la consistenza, si è stabilito di consentire, sia ai cittadini che alle società straniere l'iscrizione delle costruzioni di loro proprietà senza limitazione di stazza nei registri indicati dall'articolo 5, a condizione che essi eleggano domicilio presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono, o presso un ente od associazione nautica riconosciuto dal Ministro della marina mercantile.

Ovviamente gli effetti giuridici di tale iscrizione sono quelli previsti dalla normativa in vigore per il naviglio appartenente a cittadini italiani.

Analogamente a quanto dispone l'articolo 149 del codice della navigazione per le navi maggiori e per quelle minori, l'articolo 8 della legge in esame assegna la funzione abilitante dell'imbarcazione o della nave alla navigazione, ad una speciale carta di bordo: la licenza.

Sia le imbarcazioni che le navi da diporto, abilitate mediante tale documento, alla navigazione, inalberano la bandiera italiana, analogamente a quanto dispone il codice della navigazione (articolo 155).

Il diverso tipo di navigazione cui l'unità da diporto può essere abilitata implica per ciascuno di essi una specifica valutazione delle capacità tecnico-nautiche del mezzo; entrambi

risulteranno espressamente attraverso le annotazioni del caso, sulla licenza.

Tra le altre annotazioni, la legge prevede quella relativa alla autorizzazione a recarsi all'estero; tale annotazione è prevista esclusivamente per le imbarcazioni che possono navigare non oltre le 20 miglia dalla costa nazionale.

Si è pertanto ritenuto necessario non mantenere la disciplina prevista dal decreto ministeriale 12 marzo 1962 (in esecuzione del disposto dell'articolo 304 del Regolamento di esecuzione al codice della navigazione) il quale sarà quindi sostituito da quello previsto dall'ultimo comma dell'articolo in esame.

Altra nota differenziale dal vigente sistema introdotta anche essa, come la precedente, allo scopo di realizzare una maggiore speditezza imposta dalle odierne esigenze, è quella che esclude l'obbligo del rinnovo della licenza nel caso di mutamento della persona del proprietario.

Per converso, allo scopo di conferire alla licenza piena funzione documentale di quanto forma oggetto di annotazione nel registro predisposto dal ricordato articolo 5, la legge, diversamente da quanto prevede il codice, per le navi minori, dispone che siano annotati anche i passaggi di proprietà e i diritti reali di garanzia e di godimento.

Nessuna innovazione (articolo 12) dispone la legge per quanto riguarda i segni di individuazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

Il tipo di navigazione che l'imbarcazione o la nave è abilitata a compiere è stabilito dall'Ufficio circondariale marittimo o dalla Direzione compartimentale della motorizzazione civile ciascuno nei casi tassativamente fissati dalla legge (articolo 13) previo accertamento della esistenza delle necessarie condizioni tecniche.

La norma in esame prevede, infine, che la visita di idoneità venga rinnovata, per qualsiasi imbarcazione o nave, ogni 5 anni, e ogni qualvolta le condizioni di navigabilità siano mutate.

All'articolo 14 è considerata l'esclusione dall'obbligo della licenza per i natanti di minime dimensioni, provvisti di motori di ridotta potenza e di vela di limitata superficie, che presentano scarsa pericolosità. È stata così estesa alle navi a vela ed a motore la facilitazione che l'articolo 407 del regolamento al codice della navigazione prevedeva per i soli battelli a remi, dando luogo a dubbi di interpretazione.

Nei riguardi dei canotti gonfiabili la tendenza a munire un tale genere di costruzione di motori sempre più potenti, e quella verso un progressivo irrobustimento delle strutture fisse, ha fatto propendere verso una concezione più di rigore e di principio, e pertanto essi sono stati assimilati, nei riguardi della iscrizione nei registri navali e dell'esenzione dalla stessa, agli altri tipi di imbarcazioni, quando provvisti di motore o di vela oltre un certo ordine di grandezza o di potenza.

L'articolo 15 in conformità della vigente normativa riconosce validità, ai fini della navigazione sia marittima che interna, ai certificati di collaudo dei motori amovibili di qualunque potenza, rilasciati dagli Uffici marittimi o dalle Direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

L'articolo 16 contempla in sostanza la navigazione di prova, dimostrativa o di trasferimento, disciplinandola con riferimento all'articolo 74 del regolamento al codice della navigazione, « parte navigazione interna », che attualmente non è prevista per la navigazione marittima.

Con la successiva norma la legge prevede il rilascio di una abilitazione provvisoria che, peraltro, a differenza di quanto stabilisce il codice, non assuma la denominazione di « licenza provvisoria ».

Per quanto concerne i mezzi anfibi, sulla cui natura giuridica non si è pervenuti fino ad ora ad una soddisfacente qualificazione, in considerazione del fatto che detti mezzi non hanno, in quanto alla loro destinazione, una funzione strettamente nautica, non si è ritenuto opportuno consentire la navigazione ad una distanza superiore a 100 metri dalla costa, se non previo specifico accertamento delle condizioni di navigabilità.

La disciplina del noleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è demandata alla competenza del Capo del circondario marittimo come già prevede l'articolo 59 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione.

CAPO IV

DELLE ABILITAZIONI AL COMANDO DI IMBARCAZIONI E DI NAVI DA DIPORTO.

La legge prevede che alcune categorie di imbarcazioni possano effettuare la navigazione, senza che intervenga uno speciale procedimento di abilitazione, della persona preposta al comando od alla condotta del motore.

A tale navigazione peraltro la legge pone limiti precisi che vengono individuati nella stazza, non superiore alle 3 tonnellate per le imbarcazioni a motore, ed alle 5 tonnellate per quelle a vela nonché nella potenza del motore, che non dovrà superare i 10 HP.

Al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 20, è necessario invece che chi intenda comandare e condurre imbarcazioni da diporto o comandare navi da diporto, debba essere in possesso di una abilitazione espressamente prevista dalla legge; salvo che il soggetto non sia in possesso di un titolo professionale marittimo per il traffico o per la pesca, o della navigazione interna. In tal caso egli potrà avvalersi di detto titolo nei limiti espressamente preveduti dai regolamenti di esecuzione al codice della navigazione in materia.

Il concetto già accolto, sia nella legislazione speciale sia nel codice della navigazione, secondo il quale le funzioni di comando di imbarcazioni e di navi da diporto, nonché quelle inerenti agli altri servizi di bordo possono essere affidati anche a persone non iscritte nelle matricole della gente di mare, o della navigazione interna, trova in questa legge una chiara riconferma, ed appare sensibilmente evoluto, rispetto al passato, per potersi necessariamente adeguare alle mutate esigenze della nautica da diporto.

Sono stati nel contempo posti limiti ben precisi a tale concetto, oltre i quali non sarebbero più garantite quelle condizioni generali di sicurezza che non devono ovviamente mancare neanche nel settore della navigazione da diporto.

Pertanto, in coerenza con il principio su esposto si è inteso limitare, quanto alle imbarcazioni, la navigazione con personale non marittimo alle sole acque del mare Mediterraneo.

La navigazione nel mare Mediterraneo è per altro consentita attraverso una serie di abilitazioni graduate per le imbarcazioni ed una speciale abilitazione per le navi.

Per le imbarcazioni, l'abilitazione riguarda congiuntamente il comando e la condotta dei motori, mentre per le navi essa è limitata al solo comando.

È stata mantenuta la delega, già prevista dal codice della navigazione conferita agli enti ed alle associazioni nautiche riconosciute con decreto del Ministro della marina mercantile, per il rilascio, ai rispettivi soci, delle abilitazioni per il comando delle imbarcazioni a vela anche se munite di motore ausiliario.

Norme particolari sono contenute poi per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni innanzi ricordate.

Si è ritenuto necessario attraverso l'obbligo della idoneità al nuoto ed alla voga nonché secondo quanto dispone l'articolo 26, esigere dall'abilitando una più completa capacità fisico-psichica. Ciò è in armonia con il maggior rigore al quale la legge vuole essere ispirata in materia di abilitazione al comando ed alla condotta sia delle imbarcazioni che delle navi da diporto.

Viene consentito che, per il periodo di istruzione pratica, chi aspiri al conseguimento di una abilitazione possa svolgere a bordo quelle manovre utili per l'acquisizione delle necessarie nozioni, senza che per altro tale attività di tirocinio possa qualificarsi di comando, al quale sarà invece preposta una persona munita di idonea abilitazione e che avrà la responsabilità a tutti gli effetti del comando dell'imbarcazione o della nave da diporto.

L'articolo 30 prevede che gli ufficiali di vascello e del Corpo delle capitanerie di porto, i quali siano in attività di servizio, possano conseguire ogni tipo di abilitazione senza esami.

Analoga deroga è prevista per alcune categorie del personale della Marina militare, della Guardia di finanza e del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza.

Nessuna particolare innovazione è prevista per ciò che attiene alla validità (articoli 31 e 32) e i casi di revoca o di sospensione delle abilitazioni (articoli 33, 34 e 35).

CAPO V

DEL COMANDANTE E DELL'EQUIPAGGIO DELLE IMBARCAZIONI E NAVI DA DIPORTO.

Il gruppo di articoli che compongono il capo in esame si apre con una disposizione che ricalca sostanzialmente quella fissata nel codice della navigazione, riguardante il compito del comandante del porto di stabilire la composizione dell'equipaggio, indicandone il numero e il tipo di abilitazione eventualmente necessario.

Attesa l'esiguità del numero di persone destinate a formare l'equipaggio, nonché la prevalente non professionalità dell'opera da questo svolta, si è ritenuto opportuno affidare il procedimento di formazione dell'equipaggio

alle sole autorità preposte alla disciplina della navigazione marittima e di quella interna.

L'articolo 37 stabilisce questo importante principio: che per assumere la funzione di comando di una imbarcazione o di una nave da diporto, oltre alla eventuale necessaria abilitazione, il soggetto abbia del bene-nave una disponibilità per giusto titolo vale a dire è necessario che egli abbia un possesso cosiddetto « qualificato » che può scaturire o da un diritto di proprietà o da un rapporto obbligatorio come il noleggio e la locazione, o infine dal comodato, istituto particolarmente diffuso nella nautica da diporto.

In mancanza di tale rapporto, non appare configurabile l'assunzione del comando, salvo che si tratti di persona iscritta nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna e che sia in possesso o del titolo professionale idoneo alla funzione di comando o della necessaria abilitazione fra quelle indicate nella legge in esame.

In altre parole attraverso l'istituto del possesso qualificato del bene-nave la legge intende consentire il comando al privato, solo quando quest'ultimo non svolga le relative funzioni a scopo di lucro, ma a solo fine ricreativo o sportivo, riconoscendo tale scopo di lucro legittimo e lecito soltanto se perseguito da chi esercita professionalmente l'attività della navigazione, vale a dire solo da chi è iscritto nelle matricole della gente di mare o del personale della navigazione interna ed è in possesso della relativa abilitazione.

L'impiego di personale non iscritto nelle matricole suddette, facoltà, questa, ampiamente disciplinata dagli articoli che compongono il capo in esame, è caratterizzato dalla sua completa gratuità, sicché deve ritenere assolutamente illecito il perseguimento di scopo di lucro da parte di chi, non essendo iscritto nelle matricole, presti un qualsiasi servizio a bordo.

Al fine di garantire, poi, il pieno riconoscimento, a tutti gli effetti, della navigazione svolta dal personale iscritto nelle matricole si è ritenuto necessario prevedere l'istituzione di un documento che adempia alle funzioni del ruolo di equipaggio, sul quale risultino pertanto tutte le annotazioni relative all'imbarco, alle mansioni svolte a bordo ed allo sbarco del marittimo arruolato.

In armonia con il disposto dell'articolo 7 si è ritenuto opportuno estendere ai cittadini stranieri la possibilità di comando di imbarcazioni e di navi da diporto italiane.

CAPO VI

DISPOSIZIONI PENALI.

Nella redazione delle norme penali si è innanzitutto dovuto temperare la necessità di armonizzarle con le norme penali del codice della navigazione, delle quali costituiscono un semplice completamento, con l'opportunità di non gravare eccessivamente una attività dilettantistica in fase di sviluppo e questo, pur mantenendo una vigilante prudenza, in vista di una diffusione di massa di tale attività.

Si è, in particolare, ritenuto necessario procedere alla sostituzione del disposto dell'articolo 1212 del codice della navigazione con una norma precettiva cosiddetta in bianco, analogamente a quanto lo stesso codice prevede in materia di violazioni alle norme sul demanio marittimo (art. 1164) sui porti (1174) e sulla sicurezza della navigazione (1231).

CAPO VII

REGIME TRIBUTARIO.

In questo capo sono stati riportati, con vagliati adeguamenti, gli obblighi tributari, già istituiti, in tempi successivi, con norme fiscali a corrispetto degli interventi della Amministrazione dello Stato nel rilascio dei documenti che abilitano le navi alla navigazione per diporto, o dei titoli che abilitano le persone al comando ed alla conduzione delle imbarcazioni od al comando delle navi.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI.

Nel quadro di una generale revisione della normativa sul diporto nautico non si è mancato di rilevare la necessità di procedere *ex novo* al riconoscimento degli enti e delle associazioni nautiche, in vista di un sempre più proficuo intervento delle medesime nel settore degli sport nautici, il che sarà attuato con appositi provvedimenti del Ministero della marina mercantile.

L'articolo 55 dispone che per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni contenute nel codice della navigazione, nel relativo regolamento di esecuzione e nelle altre leggi speciali.

Tale precisazione non è sembrata inopportuna allo scopo di fugare perplessità circa l'applicabilità, alla navigazione da diporto, dei numerosi e rilevanti istituti di diritto sostanziale, contenuti soprattutto nel codice e nel relativo regolamento di esecuzione.

Il concetto unitario fissato dall'articolo 136 del codice della navigazione, conserva, pertanto integre le sue componenti, anche per ciò che ha riguardo alla navigazione da diporto la quale si caratterizza solo per le sue peculiari esigenze e finalità.

Con l'entrata in vigore della legge in esame avrà luogo automaticamente:

a) l'abrogazione totale della normativa contenuta nel codice e nel regolamento, per ciò che riguarda specificamente la navigazione da diporto in acque marittime;

b) l'abrogazione parziale di alcune leggi speciali, tra le quali il regio decreto-legge n. 813 del 1932.

CAPO IX

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI.

Nessun particolare commento si rende necessario circa le norme contenute in questo capo. Si osserva che in materia di abilitazioni è stato ritenuto opportuno conservare la validità dei titoli conseguiti in base alle disposizioni vigenti prima della entrata in vigore della presente legge.

L'entrata in vigore di alcune norme della legge in esame è subordinata alla emanazione di specifiche disposizioni di carattere esecutivo espressamente previste e che formeranno oggetto di apposito regolamento da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica, nonché di decreti ministeriali da emanarsi separatamente, in alcuni casi, e previo concerto in altri, dal Ministro della marina mercantile e dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1.

Le disposizioni della presente legge, quando non sia diversamente stabilito, si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne, nonché a quella ad uso privato nelle acque interne.

È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi; è ad uso privato la navigazione nelle acque interne destinata ad altri scopi dai quali esuli il fine di lucro.

Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto vengono denominate rispettivamente « imbarcazioni da diporto », se di stazza lorda fino a 50 tonnellate e « navi da diporto », se di stazza lorda superiore a 50 tonnellate.

CAPO II

DELLA COSTRUZIONE DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO

ART. 2.

La dichiarazione di costruzione per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 5 tonnellate è facoltativa, fatta eccezione per le imbarcazioni di cui al successivo articolo 4 - quando abbiano una stazza lorda superiore alle 3 tonnellate.

ART. 3.

I progetti per le costruzioni di imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore a 5 tonnellate devono essere firmati da persona abilitata alla progettazione delle costruzioni navali.

Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione.

ART. 4.

I soci delle associazioni nautiche, riconosciute dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, possono progettare e costruire per conto proprio e delle Associazioni

alle quali sono iscritti, purché non a fine di lucro, imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, fermo restando l'osservanza delle norme di cui ai precedenti articoli 2 e 3.

CAPO III

ISCRIZIONE E ABILITAZIONE ALLA NAVIGAZIONE DELLE IMBARCAZIONI E DELLE NAVI DA DIPORTO

ART. 5.

Le imbarcazioni da diporto sono iscritte esclusivamente negli speciali registri conformi al modello approvato dal Ministro della marina mercantile o dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile rispettivamente per la navigazione in acque marittime e per quella in acque interne.

I registri di cui al comma precedente sono tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi nonché dagli Uffici locali marittimi e Delegazioni di spiaggia, per le imbarcazioni della navigazione marittima e dagli Ispettorati di porto per le imbarcazioni della navigazione interna.

Le navi da diporto della navigazione marittima sono iscritte nei registri di cui al comma precedente, tenuti dalle Capitanerie di porto e dagli Uffici circondariali marittimi.

ART. 6.

Le imbarcazioni e le navi da diporto armate all'estero e destinate permanentemente alla navigazione in acque straniere sono iscritte nei registri di cui all'articolo 5 tenuti dall'Autorità consolare.

ART. 7.

Gli stranieri e le società estere possono ottenere l'iscrizione di imbarcazioni e di navi da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 5, purché eleggano domicilio presso l'Autorità consolare dello Stato al quale appartengono o presso un Ente o Associazione nautica riconosciuta dal Ministro della marina mercantile.

ART. 8.

Salvo quanto disposto dalle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare le imbarcazioni e le navi da di-

porto sono abilitate alla navigazione, mediante il rilascio di apposita licenza, nei seguenti limiti:

- a) nelle acque interne;
- b) nelle acque interne e marittime fino a 3 miglia dalla costa;
- c) nelle acque interne e marittime fino a 20 miglia dalla costa;
- d) nelle acque marittime oltre le 20 miglia dalla costa, all'interno del mare Mediterraneo;
- e) nelle acque marittime anche fuori del mare Mediterraneo.

L'abilitazione di cui alla lettera a) è rilasciata dalle Direzioni compartimentali della motorizzazione civile; quelle indicate alle lettere b), c), d) ed e) sono rilasciate dagli Uffici marittimi indicati all'articolo 5) ultimo comma; quelle indicate alle lettere b) e c) sono rilasciate anche dalle Direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

ART. 9.

Le licenze di abilitazione alla navigazione di cui alle lettere d) ed e) dell'articolo 8 sono conformi al modello approvato dal Ministro della marina mercantile; quella di cui alla lettera a) è conforme al modello approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile; quelle di cui alle lettere b) e c) sono conformi al modello approvato dal Ministro della marina mercantile e dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 10.

L'autorizzazione a recarsi all'estero è annotata, dall'autorità marittima, sulla licenza di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 8, a richiesta del proprietario o dell'armatore.

Il Ministro della marina mercantile stabilisce, con proprio decreto, le condizioni e la durata dell'autorizzazione.

ART. 11.

La licenza di cui all'articolo 8 deve essere rinnovata in caso di modifica della stazza, del tipo e delle caratteristiche principali della imbarcazione e della nave da diporto.

Il passaggio di proprietà ed i diritti reali di garanzia e di godimento devono essere annotati sulla licenza.

ART. 12.

Le imbarcazioni e le navi da diporto sono contraddistinte dalla sigla dell'Ufficio e dal numero progressivo di iscrizione. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o la nave da diporto anche con un nome che dovrà essere differente da ogni altro già registrato nella stessa circoscrizione.

ART. 13.

Il tipo di navigazione che l'imbarcazione o la nave da diporto è idonea a svolgere è determinato:

1) dal Capo del circondario marittimo per le abilitazioni di cui alle lettere *b*), *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 8;

2) dalla Direzione compartimentale della Motorizzazione civile per le abilitazioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) dell'articolo 8.

L'idoneità delle imbarcazioni e delle navi da diporto alle abilitazioni di cui alle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 8 è determinata dal Capo del circondario marittimo previa visita di accertamento effettuata con l'osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, in relazione alle condizioni dello scafo, dell'apparato di propulsione, ai mezzi di salvataggio collettivi ed individuali, ai mezzi di antincendio, ai dispositivi di sicurezza, alle dotazioni ed alle sistemazioni per la salvaguardia della vita umana in mare e per l'igiene e l'abitabilità di bordo.

Le visite sono effettuate dal capo del circondario o da un ufficiale da lui delegato, e con l'assistenza di un ingegnere o perito del R.I. Na, quando è richiesta l'abilitazione alla navigazione oltre le 3 miglia dalla costa.

L'idoneità alle abilitazioni di cui alla lettera *a*) dell'articolo 8 è determinata dalle Direzioni compartimentali della Motorizzazione civile.

L'idoneità alla abilitazione di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 8 è determinata dal Capo del circondario marittimo o dalla Direzione compartimentale della Motorizzazione civile previa visita di accertamento effettuata con l'osservanza delle norme tecniche e dalle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le visite vengono rinnovate periodicamente ogni 5 anni o quando, a seguito di danni subiti dall'imbarcazione o nave da diporto o

per mutamenti apportati allo scafo o all'apparato motore di propulsione, siano mutate le condizioni di navigabilità.

ART. 14.

I natanti comunemente denominati jole, pattini, sandalini, mosconi, lancette e simili, i canotti pneumatici, nonché le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a metri 5 fuori tutto sono esclusi dall'obbligo della iscrizione nel registro di cui all'articolo 5 e della relativa licenza purché non provvisti di motore della potenza continuativa superiore a 10 cavalli vapore o di vela di superficie superiore a 14 metri quadrati.

I natanti di cui al comma precedente possono navigare entro il limite massimo di 1 miglio dalla costa; è in facoltà dell'Autorità marittima di ridurre detto limite nonché di stabilire le zone di specchio acqueo nelle quali non è consentita la circolazione dei natanti di cui al primo comma.

L'Autorità marittima può autorizzare lo svolgimento, oltre il limite di 1 miglio dalla costa, di gare e manifestazioni nautiche regolarmente indette dalle Federazioni sportive o dalle Associazioni nautiche.

ART. 15.

I motori amovibili di qualunque potenza, da applicare alle imbarcazioni destinate alla navigazione marittima ed interna, sono soggetti a collaudo.

In occasione del collaudo sono accertate la potenza continuativa, quella fiscale, nonché la cilindrata del motore.

I dati relativi agli accertamenti di cui al comma precedente sono annotati nel certificato per l'uso del motore, rilasciato dal Capo del circondario marittimo e dalla Direzione compartimentale della motorizzazione civile.

Il certificato rilasciato dall'Autorità marittima per l'uso del motore è valido anche per le acque interne, e quello rilasciato dalle Direzioni compartimentali della motorizzazione civile è valido anche per le acque marittime.

ART. 16.

Ai cantieri navali e ai costruttori dei motori marini, può essere rilasciata dal Capo del circondario marittimo o dalla Direzione compartimentale della motorizzazione civile, rispettivamente per le acque marittime e per quelle interne, l'autorizzazione temporanea per navigazione di prova, dimostrativa o di trasferimento.

Le imbarcazioni e le navi da diporto che utilizzano tali autorizzazioni debbono essere condotte da persone abilitate e dipendenti dall'ente o ditta intestataria della autorizzazione stessa.

ART. 17.

Le imbarcazioni e le navi di diporto, non ancora iscritte, possono essere abilitate alla navigazione marittima entro 20 miglia dalla costa, ed a quella interna, rispettivamente dal Capo del circondario marittimo e dalla Direzione compartimentale della Motorizzazione civile, per un periodo non superiore a 30 giorni, mediante autorizzazione provvisoria.

Sul documento di cui al comma precedente sono annotati gli estremi dell'esito degli accertamenti tecnici di cui all'articolo 13.

ART. 18.

I mezzi anfibi possono liberamente circolare in acque marittime ed interne, fino alla distanza di 100 metri dalla costa.

Oltre tale limite possono navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 3 miglia dalla costa solo se provviste di uno speciale documento di idoneità rilasciato dagli uffici e con le modalità stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Chi assume la condotta di tali mezzi per la navigazione oltre 100 metri dalla costa deve essere in possesso dell'abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto a motore, qualunque sia il peso dei mezzi medesimi e la potenza dei relativi motori.

ART. 19.

La disciplina del noleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto destinate alla navigazione marittima è demandata alla competenza del Capo del circondario marittimo.

CAPO IV.

**DELLE ABILITAZIONI AL COMANDO E
CONDOTTA DI MOTORI DI IMBARCAZIONI
E NAVI DA DIPORTO**

SEZIONE PRIMA.

ART. 20.

Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare:

- a) imbarcazioni di cui all'articolo 14;
- b) imbarcazioni a remi:

c) imbarcazioni di stazza lorda fino a 3 tonnellate purché non provviste di motore entro o fuoribordo di potenza continuativa superiore a 10 cavalli per navigazione entro 3 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 5 tonnellate ancorché provviste di motore ausiliario per navigazione entro 3 miglia dalla costa.

È imbarcazione da diporto a vela con motore ausiliario quella il cui rapporto fra superficie velica totale in metri quadrati e la potenza normale continuativa in cavalli del motore è superiore a 2.

Per comandare le imbarcazioni di cui al primo comma, lettere c) e d), occorre aver compiuto il 14° anno di età ove si tratti di imbarcazioni a vela, ovvero il 18°, ove si tratti di imbarcazioni a motore.

ART. 21.

Al di fuori dei casi previsti dal precedente articolo non si possono comandare imbarcazioni e navi da diporto senza aver ottenuto la prescritta abilitazione.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo, sia per il traffico sia per la pesca, o della navigazione interna possono comandare imbarcazioni e navi da diporto, nei limiti della abilitazione prevista dai rispettivi titoli.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo per la condotta di motori a combustione interna o a scoppio sono abilitati alla conduzione di motori installati sulle imbarcazioni da diporto, qualunque sia la loro potenza, in navigazione nel mare Mediterraneo.

Coloro che sono in possesso almeno del titolo professionale di motorista abilitato possono condurre motori a combustione interna od a scoppio installati sulle navi da diporto di stazza lorda non superiore alle 100 tonnellate, in navigazione nel Mediterraneo.

Il documento di cui ai commi precedenti nonché gli altri documenti prescritti dalla presente legge devono essere tenuti a bordo ed esibiti ad ogni richiesta dai competenti organi di polizia marittima ed interna.

ART. 22.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta del motore di imbarcazioni da diporto

per navigazione nel mare Mediterraneo sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario idonee alla navigazione nelle acque interne ed in quelle marittime, sino a 3 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a motore idonee alla navigazione nelle acque interne e nelle acque marittime sino a 3 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario idonee alla navigazione nelle acque interne ed in quelle marittime oltre 3 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore idonee alla navigazione nelle acque interne ed in quelle marittime oltre le 3 miglia dalla costa.

L'esame di abilitazione al comando delle imbarcazioni da diporto può essere congiunto con quello di abilitazione alla condotta del motore.

Per il comando delle navi da diporto per la navigazione nel mare Mediterraneo, a qualunque distanza dalla costa, è prescritta l'abilitazione che si consegue a seguito di esame il cui programma è stabilito dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto.

ART. 23.

I documenti che abilitano al comando delle imbarcazioni, indicate alle lettere c) e d) dell'articolo 22 nonché delle navi da diporto, sono rilasciati dalle Capitanerie di porto e dagli Uffici circondariali marittimi.

I documenti che abilitano al comando delle imbarcazioni indicate alle lettere a) e b) dell'articolo 22 nonché quelli che abilitano alla condotta dei motori sono rilasciati sia dagli uffici di cui al comma precedente sia dalle Direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

ART. 24.

Gli enti e le associazioni nautiche riconosciute con decreto del Ministro della marina mercantile possono essere autorizzate a rilasciare ai propri soci il documento relativo alla abilitazione di cui alle lettere a) e c) dell'articolo 22.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, stabilisce con decreto le modalità che devono essere osservate dagli enti ed associazioni nautiche per avvalersi della facoltà di cui al comma precedente.

SEZIONE SECONDA.

DEL CONSEGUIMENTO DELL'ABILITAZIONE.

ART. 25.

Per ottenere le abilitazioni di cui all'articolo 22, occorre aver superato gli esami previsti dallo stesso articolo.

ART. 26.

Per essere ammessi all'esame di cui all'articolo precedente gli interessati devono aver compiuto anni 18 per l'abilitazione al comando delle imbarcazioni da diporto ed anni 24 per l'abilitazione al comando delle navi da diporto, ed essere dichiarati idonei al ruolo ed alla voga da un ufficio marittimo.

ART. 27.

Non sono ammessi agli esami di cui all'articolo 22 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.

ART. 28.

Non possono essere ammessi all'esame coloro che siano affetti da malattie o minorazioni fisiche o 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 con decreto del Ministro della marina mercantile e del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 29.

Nel corso di istruzioni pratiche, accanto all'aspirante ad una delle abilitazioni di cui all'articolo 22 deve trovarsi in funzione di istruttore, persona munita di abilitazione, di tipo pari almeno a quello che l'interessato aspira a conseguire.

Chi assume la funzione di istruttore ha la responsabilità, a tutti gli effetti, del comando della imbarcazione o della nave da diporto.

ART. 30.

Gli ufficiali di vascello e delle capitanerie di porto in attività di servizio nonché gli ufficiali della Guardia di finanza in attività di servizio, qualificati comandanti di unità navali, possono conseguire, senza esami, le abilitazioni di cui all'articolo 22.

Gli ufficiali del Corpo equipaggi militari marittimi dei ruoli servizi nautici e servizi portuali ed i sottufficiali della categoria nocchiere e nocchiere di porto, nonché i sottufficiali del contingente di mare dell'Arma dei carabinieri, del corpo delle Guardie di pubblica sicurezza e della Guardia di finanza, qualificati nocchieri abilitati al comando, possono conseguire senza esami le abilitazioni di cui all'articolo 22 se hanno compiuto almeno diciotto mesi di imbarco per il comando delle imbarcazioni di diporto ed almeno trentasei mesi di imbarco per il comando delle navi da diporto.

I sottufficiali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, padroni di barca, possono conseguire, senza esame, l'abilitazione di cui all'articolo 22, per il comando delle imbarcazioni da diporto, se abbiano compiuto almeno diciotto mesi di imbarco.

ART. 31.

La validità dei documenti di abilitazione è condizionata all'accertamento dei requisiti psicofisici da effettuarsi ogni 10 anni.

ART. 32.

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

SEZIONE TERZA.

REVOCA O SOSPENSIONE DELLE ABILITAZIONI.

ART. 33.

L'abilitazione è revocata se l'abilitato non è più idoneo per la perdita dei requisiti fisici, psichici o morali di cui agli articoli 27 e 28.

Quando l'abilitato sia chiamato per gli accertamenti di cui all'articolo 31 e non si pre-

senti entro il termine stabilito dall'autorità marittima il documento di abilitazione è sospeso.

ART. 34.

Nel caso di condanna per i delitti di omicidio colposo o di lesioni colpose gravissime, commessi con la violazione delle norme sul comando delle imbarcazioni o delle navi da diporto o sulla condotta dei motori il giudice dispone con la sentenza la sospensione della abilitazione, e, in casi di particolare gravità, la revoca.

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

ART. 35.

L'abilitazione è sospesa dall'Ufficio circondariale marittimo o dalla Direzione compartimentale della motorizzazione civile in caso in cui sia iniziato il procedimento penale a carico dell'abilitato, per i delitti di omicidio colposo o lesioni gravissime colpose connessi con la violazione delle norme sul comando o sulla condotta dei motori.

L'abilitazione può essere, altresì, sospesa dall'Ufficio circondariale marittimo o dalla Direzione compartimentale della motorizzazione civile nel caso in cui sia iniziato il procedimento penale a carico dell'abilitato per delitto contro la incolumità pubblica di cui al titolo VI del codice penale o per i reati previsti e puniti dalla parte terza del codice della navigazione, e dalla presente legge.

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

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

L'Ufficio circondariale marittimo e la Direzione compartimentale della motorizzazione civile sospende l'abilitazione quando l'abilitato abbia commesso atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica o da produrre danni.

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

CAPO V.

DEL COMANDANTE E DELL'EQUIPAGGIO
DELLE IMBARCAZIONI
E NAVI DA DIPORTO

ART. 36.

L'autorità competente alla iscrizione dell'imbarcazione o della nave da diporto stabilisce ed annota sulla licenza di abilitazione alla « navigazione » di cui all'articolo 8, al momento del rilascio, il numero delle persone componenti l'equipaggio, l'abilitazione della quale devono essere in possesso, nonché il numero massimo delle persone trasportabili.

ART. 37.

Il proprietario, l'armatore, il locatario, il noleggiatore, il comodatario e qualunque altra persona fisica che, avendo la disponibilità per giusto titolo della imbarcazione o della nave da diporto, la impiega nel servizio cui è destinata, ne può assumere il comando purché sia in possesso della speciale abilitazione non professionale di cui all'articolo 22, oppure sia munito di idoneo titolo d'abilitazione professionale.

Purché le sistemazioni di bordo lo consentano il comando della imbarcazione da diporto e la condotta del motore potranno essere contemporaneamente assunti da una sola persona.

ART. 38.

a) Imbarcazione da diporto. — I servizi di bordo della imbarcazione da diporto possono essere svolti da persone le quali, come da dichiarazione scritta rilasciata dal comandante all'autorità marittima o della navigazione interna del porto d'imbarco, risultino imbarcate in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, di età non inferiore ai 16 anni per i servizi di coperta, camera e cucina e non inferiore ai 18 anni per i servizi di macchina.

b) Navi da diporto. — I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna.

I servizi complementari di bordo possono essere assegnati alle persone imbarcate in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, di età non inferiore ai 16 anni.

ART. 39.

Al personale appartenente alla gente di mare od al personale della navigazione interna che presta servizio a bordo d'imbarcazione o nave da diporto avvalendosi di una delle abilitazioni previste dall'articolo 22 non è riconosciuta la navigazione compiuta agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

ART. 40.

I nominativi del personale iscritto nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna arruolato sulle imbarcazioni o sulle navi da diporto, sono trascritti su apposito documento di bordo il cui modello è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 41.

Gli stranieri muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equivalente dallo Stato di appartenenza possono condurre, purché a titolo gratuito, imbarcazioni o navi da diporto iscritte nei registri, di cui all'articolo 5 entro i limiti dell'abilitazione stessa.

Il documento deve essere tenuto a bordo.

Le disposizioni dei commi precedenti si applicano anche nei confronti dei cittadini italiani residenti all'estero.

CAPO VI

DISPOSIZIONI PENALI

ART. 42.

Salvo che il fatto non costituisca più grave reato è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 100.000 chiunque viola le disposizioni di cui all'articolo 14, secondo comma, e articolo 21, ultimo comma.

ART. 43.

Salvo che il fatto non costituisca reato più grave, chiunque assuma il comando di imbarcazione o di nave da diporto, senza la prescritta abilitazione, è punito:

a) con l'arresto da 3 a 6 mesi ovvero con l'ammenda da lire 30.000 a lire 100.000 se la

navigazione è effettuata oltre le 3 miglia dalla costa;

b) con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda da lire 20.000 a lire 50.000 se la navigazione è effettuata entro tre miglia dalla costa.

ART. 44.

Chiunque affida il comando di imbarcazione o di nave da diporto a persona non provvista della prescritta abilitazione, è punito con le stesse pene di cui all'articolo precedente.

Il minore degli anni 18 che navighi con le imbarcazioni di cui alla lettera c) dell'articolo 20 è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 25.000.

ART. 45.

Chiunque affida la condotta di imbarcazione di cui alle lettere c) e d) dell'articolo 20 a un minore che non abbia l'età minima stabilita dall'ultimo comma dello stesso articolo è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 50.000.

ART. 46.

Chiunque svolge mansioni di istruttore a bordo nei confronti di aspirante al conseguimento di un titolo di abilitazione, senza essere in possesso almeno del medesimo titolo, è punito con le stesse pene previste dall'articolo 43.

ART. 47.

Chiunque esercita il comando di imbarcazione o di nave da diporto, qualora contravenga alle disposizioni di cui agli articoli 16 e 17 e agli articoli 37 e 38, è punito con la ammenda da lire 30.000 a lire 100.000.

ART. 48.

È punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 25.000, chiunque impiega un motore amovibile quando per tale motore non sia stato rilasciato il certificato di cui all'articolo 15.

ART. 49.

L'articolo 1212 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 1212 — (Inosservanza di norme di polizia sulla navigazione da diporto). — Chiunque non osserva una disposizione di legge o

di regolamento concernente la navigazione da diporto ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia della navigazione medesima è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a 6 mesi ovvero con l'ammenda sino a lire 200.000 ».

CAPO VII

REGIME TRIBUTARIO (TT. CC. GG.)

ART. 50.

Il rilascio ed il rinnovo delle licenze previste dall'articolo 8 sono soggetti al pagamento della tassa:

di lire 3.000 per l'abilitazione dell'imbarcazione o della nave alla navigazione fino a 3 miglia dalla costa;

di lire 6.000 per l'abilitazione dell'imbarcazione o della nave alla navigazione oltre le 3 miglia dalla costa.

Il certificato di collaudo dei motori di cui all'articolo 15, l'autorizzazione temporanea di cui all'articolo 16 e la licenza di abilitazione provvisoria di cui all'articolo 17 sono soggette alla tassa di lire 1.500.

ART. 51.

Il rilascio dell'abilitazione prevista dall'articolo 22 è soggetto al pagamento della tassa di:

a) lire 20.000 per l'abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto a vela ed a vela con motore ausiliario;

b) lire 5.000 per l'abilitazione al comando di imbarcazioni a motore idonee alla navigazione sino a tre miglia dalla costa;

c) lire 20.000 per l'abilitazione al comando di imbarcazioni a motore idonee alla navigazione oltre le tre miglia dalla costa;

d) lire 20.000 per l'abilitazione al comando delle navi da diporto.

ART. 52.

Il rilascio dell'abilitazione alla condotta dei motori prevista dall'articolo 22 è soggetto al pagamento della tassa di:

a) lire 2.000 se trattasi di motori di potenza fino a 150 CV;

b) lire 10.000 se trattasi di motori di potenza oltre 150 CV.

CAPO VIII

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI

ART. 53.

Le condizioni e le modalità necessarie per il riconoscimento di Enti ed Associazioni nautiche per gli effetti previsti dalla presente legge sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile.

ART. 54.

Per le prestazioni ed i servizi da richiedere agli organi competenti ai sensi della presente legge, gli interessati sono tenuti al pagamento di diritti e compensi secondo le norme in vigore in materia di navigazione marittima ed interna.

ART. 55.

In materia di navigazione da diporto, per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni contenute nel Codice di navigazione, nei relativi regolamenti di esecuzione e nelle altre leggi speciali.

CAPO IX

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 56.

Chi ha conseguito in base alle disposizioni vigenti prima dell'entrata in vigore della presente legge, l'abilitazione al comando di navi da diporto a vela o a vela con motore ausiliario può ottenere la nuova abilitazione di cui alla lettera *a*) dell'articolo 22, senza sostenere gli esami prescritti dalla presente legge.

Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, può ottenere la nuova abilitazione di cui alla lettera *c*) dell'articolo 22, senza sostenere gli esami prescritti dalla presente legge.

ART. 57.

L'abilitazione a condurre motori conseguita a norma del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, conserva la sua validità ed esen-

ta il titolare, per la parte concernente la condotta del motore, dall'esame previsto dall'articolo 22 della presente legge.

ART. 58.

Le abilitazioni conseguite in base alle disposizioni vigenti prima dell'entrata in vigore della presente legge devono essere sostituite con quelle indicate nell'articolo 56 entro il termine di anni due.

ART. 59.

Le disposizioni della presente legge che richiedono per la loro applicazione, l'emana- zione di norme esecutive non entrano in vi- gore sino a quando dette norme non sono state emanate.

Con decreto del Presidente della Repubbli- ca sono emanate le disposizioni necessarie per l'esecuzione della presente legge.

ART. 60.

Con l'entrata in vigore della presente leg- ge sono abrogate le disposizioni contrarie o incompatibili con la medesima.