

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 3984}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(GIOIA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MARTINELLI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(VISENTINI)

E COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971,
n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto

Presentato alla Presidenza l'8 agosto 1975

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il disegno di legge mira ad apportare delle semplificazioni al regime della nautica da diporto, quale introdotto dalla legge 11 febbraio 1971, n. 50, sulla base dell'esperienza fatta in questi primi anni di applicazione.

Con l'occasione si tende anche ad introdurre dei correttivi al regime fiscale (IVA e tassa di circolazione), che per un succedersi di norme non sempre profondamente meditate nei loro effetti, sta producendo enormi distorsioni nello sviluppo del settore. In particolare con la modifica dell'ultimo comma dell'articolo 1 della legge n. 50 del 1971 si è inteso dare, al fine di superare le incertezze finora manifestatesi, una più precisa normativa dei collaudi e delle omologazioni dei motori. Con il nuovo regime in materia di omologazioni dei motori si è previsto che, allorché un prototipo sia stato omologato dalla competente autorità, esso può essere messo in produ-

zione di serie ed i relativi esemplari commerciati senza ulteriori controlli, sotto la diretta responsabilità civile e penale della ditta costruttrice per quanto riguarda la corrispondenza degli esemplari della serie al prototipo omologato. Tuttavia, allorché da accertamenti casuali compiuti presso la produzione o i punti di vendita dovesse risultare qualche difformità tra gli esemplari prodotti ed il prototipo omologato, la omologazione potrà essere sospesa o revocata.

In materia di costruzione di imbarcazioni da diporto, l'articolo 4 della legge n. 50 del 1971 prevede per i soci degli enti e delle associazioni nautiche riconosciute la facoltà di costruire, per proprio conto o per conto degli enti di appartenenza, imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, sempre che ciò avvenga non per fini di lucro. Il secondo comma di detto articolo, tuttavia, prevede per la progettazione delle imbarcazioni stes-

se la necessità della firma di persone abilitate alla progettazione delle costruzioni navali. Detta limitazione ha reso del tutto vana la finalità per cui la norma dell'articolo 4 citato era stata prevista; mentre, infatti, è ben difficile che soci di enti ed associazioni nautiche possano provvedere direttamente alla costruzione di una imbarcazione, è invece molto più probabile che essi, sfruttando la propria esperienza e la propria passione per il mare, possano applicarsi soprattutto allo studio e alla progettazione di qualche imbarcazione; il suddetto secondo comma è stato perciò opportunamente modificato.

Con l'articolo 3 del disegno di legge si sono apportate delle lievi modifiche di carattere formale al primo comma dell'articolo 5 della legge n. 50 del 1971 in conseguenza del nuovo assetto organizzativo del Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda la abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni, sono state introdotte modifiche all'articolo 8 della legge n. 50 con una notevole semplificazione del sistema, prevedendo solo due tipi di abilitazione: quella per la navigazione nelle acque interne ed in quelle marittime fino a tre miglia dalla costa, e quella per la navigazione oltre detto limite. In pratica la modifica che viene introdotta porta alla riunificazione delle lettere *b*) e *c*) del primo comma dell'articolo 8 della legge n. 50 il quale prevede attualmente: *a*) una abilitazione per la navigazione fino a tre miglia, *b*) una per la navigazione fino a 20 miglia dalla costa, *c*) ed una terza infine per la navigazione oltre le 20 miglia.

La norma in esame affronta e risolve anche due problemi particolarmente sentiti dall'amministrazione e comportanti sacrifici per l'utenza.

Il primo problema riguarda il concorso di accertamenti da parte delle autorità marittime e di quelle dei trasporti, con la conseguenza che un'imbarcazione che fino ad oggi pur aveva ottenuto la prescritta licenza del Ministero dei trasporti per essere destinata alla navigazione marittima doveva essere oggetto di accertamenti anche da parte dell'autorità marittima sia pure sotto il limitato profilo della sicurezza della navigazione. Legislativamente viene oggi previsto che, allorché una imbarcazione abbia ottenuto la prescritta licenza da parte del Ministero dei trasporti (che sarà ovviamente o per navigazione interna o per naviga-

zione marittima fino a tre miglia dalla costa) potrà effettuare navigazione marittima senza che sia richiesto alcun ulteriore documento da parte dell'autorità marittima. Similmente si è previsto per quanto concerne le licenze dell'autorità marittima in relazione alla navigazione interna.

Il secondo problema è quello relativo alle dotazioni delle imbarcazioni che possono navigare oltre le tre miglia. Detto limite abbraccia una navigazione che da poca distanza dalla costa va fino agli oceani; ed è ben noto che si verrebbe così ad accomunare una gamma di navigazioni per le quali sono richiesti apprestamenti tecnici e dotazioni di carattere completamente diverso. La astratta possibilità teorica di navigare senza limiti fino agli oceani costringerebbe l'Amministrazione a richiedere per ogni imbarcazione i massimi *standards* costruttivi e le massime dotazioni di sicurezza con un notevolissimo aggravio economico per utenti che gli oceani non solcherranno mai. Pertanto sulla licenza di navigazione di tipo *b*) è previsto che venga annotata la specie di navigazione cui la imbarcazione è destinata ed in relazione a detta specie l'autorità effettuerà i propri accertamenti al fine del rilascio del documento stesso. Le specie di navigazione cui si è fatto riferimento sono quelle indicate dall'articolo 12 del Regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 1972, n. 1154.

L'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, nell'indicare le imbarcazioni escluse dall'obbligo della registrazione, al secondo comma ha previsto le imbarcazioni che non abbiano una lunghezza superiore ai 5 metri e, a seconda dei casi, siano dotate di un apparato motore non superiore ai 20 HP o di una velatura non superiore ai 14 metri quadrati. Il parametro fisso della lunghezza non superiore ai 5 metri ha portato in questi anni nel campo della progettazione a soluzioni quanto mai discutibili anche sotto il profilo della stabilità dell'imbarcazione stessa, in quanto si è mirato ad impostare imbarcazioni il più capaci possibile, avendo però l'elemento vincolato della lunghezza massima di 5 metri.

La nuova formula adottata, mentre mantiene fermi il parametro della lunghezza con un lieve incremento da 5 a 6 metri, ha previsto come alternativa l'altro parametro della stazza non superiore alle tre

tonnellate. Il parametro della lunghezza è stato mantenuto per la facilità del suo accertamento, in concorso con quello alternativo che però comporta l'onere per il proprietario dell'imbarcazione di munirsi del certificato di stazza, al fine di ovviare agli inconvenienti sopra esposti. Le modifiche introdotte con gli articoli 8 e 9 in materia di condotta delle imbarcazioni sono una conseguenza del nuovo regime delle abilitazioni delle imbarcazioni.

Per quanto riguarda il regime fiscale delle imbarcazioni da diporto si fa notare che il settore della nautica, fino ad un anno fa esente dall'applicazione dell'IVA, è attualmente assoggettato all'aliquota del 12 per cento solamente per quanto riguarda le piccole imbarcazioni di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50; per tutte le altre imbarcazioni, invece, si applica la aliquota del 30 per cento. Da detto regime fiscale è derivata una profondissima crisi del settore, in quanto esso, unitamente all'aumento dei costi di produzione, ha allontanato quel compratore medio che costituiva l'elemento fondamentale per il sostegno e lo sviluppo del settore. Per correggere tale situazione e per ridare un certo respiro ai cantieri, in gravissima crisi di produzione, per le medie imbarcazioni viene prevista un'aliquota intermedia del 18 per cento.

La tassa di circolazione sugli autoscafi è stata per la prima volta introdotta nella legislazione italiana dal regio decreto 22 ottobre 1914, n. 1153, ed è stata sempre riferita unicamente ai natanti a propulsione meccanica destinati per loro natura a navigare in acque interne o costiere nazionali, con esclusione quindi di quelli destinati a navigare in acque internazionali o all'estero. La legge 5 febbraio 1953, n. 39, che portava modifiche alle tasse automobilistiche, solo per fugare dubbi interpretativi precisò nell'ultimo capoverso della nota in calce alla tariffa (allegato E), che « sono soggetti alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutti i natanti a propulsione meccanica destinati a navigare sui laghi, fiumi e canali e quelli destinati alla navigazione in acque soggette a giurisdizione marittima, ma esenti dall'obbligo del ruolo di equipaggio ». Sono tenute all'obbligo del ruolo di equipaggio le navi che per la loro natura sono destinate alla navigazione d'altura, cioè, oltre i limiti della navigazione costiera. La legge 11 febbraio 1971, n. 50, introducendo il concetto della navigazione

da diporto, ha previsto per le relative imbarcazioni l'iscrizione in appositi registri ed il rilascio di licenze di abilitazione a seconda del tipo di navigazione cui le stesse sono idonee (d'altura o costiera), ma le ha esonerate dall'obbligo del ruolo di equipaggio. Ciò ha portato, per una interpretazione restrittiva legata alla lettura del citato allegato E, legge n. 39 del 1953, all'assoggettamento delle imbarcazioni da diporto al pagamento della tassa di circolazione indipendentemente dal tipo di navigazione cui esse siano destinate. Per riportare la situazione a quale essa è sempre stata per il passato, l'articolo 6 del presente disegno di legge, con una norma che può essere intesa di carattere interpretativo, elimina i dubbi sorti dopo l'introduzione della legge n. 50 e, tenendo conto delle modifiche apportate dal presente disegno di legge, individua con precisione i natanti tenuti al pagamento della tassa di circolazione.

Per compensare la diminuzione delle entrate dello Stato in conseguenza dell'introduzione dell'aliquota IVA del 18 per cento per una fascia mediana di imbarcazioni, e per l'esonero di una parte delle imbarcazioni da diporto dal pagamento della tassa di circolazione, con l'articolo 13 si sottopongono dette ultime imbarcazioni ad una tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali.

Un maggiore gettito fiscale è assicurato anche dalle disposizioni contenute nell'articolo 16, che tendono a riportare alla sua vera finalità il privilegio attualmente riconosciuto dalla legislazione doganale ai natanti da diporto stranieri e italiani di categoria superiore, per quanto riguarda i generi che costituiscono le provviste di bordo, fra i quali sono compresi i generi destinati alla alimentazione degli organi di propulsione dei natanti, e dalle disposizioni dell'articolo 18, con le quali è stata aggiornata la tabella allegata alla legge n. 50 in materia di tributi per la prestazione dei servizi resi dagli organi competenti in materia di navigazione da diporto. A tale proposito è infine da rilevare che l'articolo 15 del disegno di legge prevede una riduzione dei tributi su menzionati per le operazioni in cui interviene il Registro navale italiano; ciò per ragioni eque, in quanto l'utente per le dette operazioni, oltre che a pagare il tributo previsto dalla detta tabella, è tenuto a corrispondere al RINa la tariffa prevista per la prestazione effettuata.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

L'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per potenza del motore, ai fini della presente legge, si intende la potenza massima di esercizio come definita con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, sono emanate le norme relative all'omologazione, al collaudo ed all'accertamento della potenza dei motori. La fabbrica costruttrice rilascia, per ciascun esemplare di motore di una serie il cui prototipo sia stato omologato, una dichiarazione attestante che detto esemplare è conforme in tutte le sue parti al tipo omologato.

Di tale dichiarazione, che deve essere redatta su modello stabilito con il decreto di cui al comma precedente, la fabbrica che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale.

L'autorità che ha proceduto all'omologazione ha facoltà di sottoporre ad accertamenti di controllo i motori omologati.

Gli accertamenti possono essere effettuati sia presso le fabbriche costruttrici, sia presso le sedi di vendita situate nel territorio nazionale.

Gli accertamenti sono compiuti da funzionari muniti di apposita delega ministeriale; i funzionari hanno libero accesso nei locali di costruzione o di vendita e provvedono al prelievo di campioni disponendo per l'effettuazione delle prove.

Le prove di accertamento sono effettuate in contraddittorio con il costruttore o con il venditore, oppure, con persona munita dei poteri di rappresentanza dell'uno o dell'altro, i relativi oneri sono a carico del titolare dell'impianto di costruzione e del punto di vendita, presso il quale ha luogo l'accertamento.

L'efficacia della omologazione può essere sospesa dalla autorità che l'ha rilasciata in caso di accertata difformità, anche parziale, di uno o più esemplari della serie rispetto al tipo omologato.

L'omologazione può essere revocata quando sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione ».

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 4 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per la progettazione delle imbarcazioni di cui al comma precedente non si applica la norma prevista dall'articolo 3, primo comma.

L'obbligo previsto dall'articolo 3, secondo comma, compete al presidente *pro tempore* dell'ente o associazione nautica ».

ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia e dagli uffici della motorizzazione civile ».

ART. 4.

L'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare le imbarcazioni e le navi da diporto sono abilitate alla navigazione, mediante rilascio di apposita licenza, nei seguenti limiti:

a) nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 3 miglia dalla costa;

b) nelle acque marittime, oltre le 3 miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni da diporto entro i limiti di cui alla lettera a) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici della motorizzazione civile. Le im-

barcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici marittimi possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque interne e le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici della motorizzazione civile possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque marittime.

La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione di cui alla lettera *b*) del primo comma del precedente articolo e quella che abilita alla navigazione le navi da diporto, sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici marittimi minori a ciò delegati. In relazione alle caratteristiche ed alle dotazioni di sicurezza le autorità marittime indicano nella licenza la specie di navigazione — prevista dal Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare — cui possono essere abilitate le imbarcazioni e le navi da diporto ».

ART. 5.

I primi due commi dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

« La licenza che abilita alla navigazione entro i limiti indicati alla lettera *a*) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti.

La licenza che abilita alla navigazione di cui alla lettera *b*) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile ».

ART. 6.

L'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« I natanti comunemente denominati Jole, pattini, sandolini, mosconi e simili, non provvisti di motore, sono esclusi dall'obbligo della iscrizione di cui all'articolo 5 e della relativa licenza.

Sono parimenti esclusi dall'obbligo richiamato dal comma precedente i natanti con vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 4 metri quadrati.

Sono ugualmente esclusi dall'obbligo richiamato al primo comma del presente articolo le lance, le lancette, i canotti pneumatici, nonché i natanti di lunghezza non

superiore a 6 metri, o muniti di apposito certificato attestante una stazza lorda non superiore a 3 tonnellate, anche se provvisti di motore di potenza non superiore a 20 CV.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo comma del presente articolo possono navigare entro il limite di 1 miglio dalla costa, quelli di cui al secondo comma, possono navigare entro il limite di 500 metri dalla costa, e quelli indicati nel terzo comma entro il limite di 3 miglia dalla costa.

E in facoltà dell'autorità marittima di ridurre o di estendere il limite per i natanti di cui al primo ed al secondo comma del presente articolo, e di stabilire i limiti di velocità e le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione ».

ART. 7.

I primi due commi dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

« L'abilitazione delle imbarcazioni da diporto alla navigazione entro i limiti di cui all'articolo 8 lettera a) è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato ovvero dagli uffici della motorizzazione civile previa visita di accertamento effettuata con l'osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

L'abilitazione delle navi da diporto e delle imbarcazioni nei casi non contemplati dal precedente comma è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato sentito il Registro italiano navale ».

ART. 8.

L'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre:

a) i natanti di cui al primo e secondo comma dell'articolo 13 e quelli di cui al terzo comma dello stesso articolo, se a remi:

b) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, se a vela, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 14;

c) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, a motore, ovvero a vela con motore ausiliario, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 16.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o da circoli nautici velici, da questa riconosciuti, la navigazione è consentita anche oltre il limite delle 3 miglia ».

ART. 9.

L'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 18 della presente legge le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro 3 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per navigazione oltre 3 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per navigazione entro 3 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per navigazione oltre 3 miglia dalla costa.

Per il comando delle navi da diporto e per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto sono previste apposite abilitazioni.

L'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto può essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

La composizione delle Commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere b) e d) del primo comma del presente articolo sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile.

I programmi e le modalità di svolgimento di esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere a) e c) del primo comma del presente articolo, sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti ».

ART. 10.

I commi primo, secondo e terzo dell'articolo 15 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dal seguente comma:

« Ai motori amovibili di qualsiasi potenza da applicare ai natanti e alle imbarcazioni da diporto destinate alla navigazione marittima ed a quella interna viene rilasciato un certificato per l'uso nel quale sono indicati i dati relativi all'omologazione o al collaudo ».

ART. 11.

Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate, ad eccezione di quelle previste dall'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 6 della presente legge, l'imposta del valore aggiunto è dovuta nella misura del 18 per cento.

ART. 12.

L'ultimo comma della nota alla tariffa allegato E) del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modifiche, è sostituito dal seguente:

« Sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutte le imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, che possono navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 3 miglia dalla costa. Sono inoltre soggette alla tassa di cui al precedente comma le imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, abilitate alla navigazione oltre 3 miglia dalla costa, qualora effettuino la navigazione nelle acque interne ».

ART. 13.

Dal 1° gennaio 1976 le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle 3 miglia dalla costa, e quelle estere equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali, che stazionino in porti marittimi nazionali sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali nella misura di

lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se superiori a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 o di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta a due terzi, qualora sia effettuato abbonamento per due mesi nel periodo compreso fra giugno e settembre, e alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per l'intero periodo da giugno a settembre. Per le unità da diporto nazionali l'abbonamento può essere annuale: in tal caso la tassa è dovuta nella misura di un terzo di quella di cui al precedente comma. Per tutto il periodo dell'abbonamento la nave o imbarcazione può esercitare il cabotaggio fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

Le unità estere non ammesse a trattamento uguale a quelle delle unità nazionali sono soggette al pagamento del doppio delle tasse previste per le unità nazionali.

Le unità da diporto nazionali di cui al primo comma del presente articolo, qualora abbiano già pagato la tassa di circolazione non sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto nazionali dal pagamento della tassa di circolazione, anche quando tali unità effettuano la navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze di concerto con il Ministro della marina mercantile.

ART. 14.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta delle imbarcazioni da diporto conseguite anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, conservano la loro validità per i tipi di navigazione indicati sui documenti stessi.

Le abilitazioni alla navigazione per le imbarcazioni da diporto rilasciate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge conservano la loro validità, per i limiti indicati nei documenti stessi.

Per i titoli abilitativi di cui al primo ed al secondo comma del presente articolo è data facoltà agli interessati di chiederne la sostituzione con quelli previsti dalla presente legge, previo accertamento dei prescritti corrispondenti requisiti; le modalità per la detta sostituzione sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile.

ART. 15.

All'articolo 44 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

« Per le operazioni che richiedono l'intervento del Registro italiano navale secondo le norme vigenti, i tributi speciali previsti dalla tabella allegata alla presente legge sono ridotti del 50 per cento, rimanendo a carico degli interessati le spese per l'intervento predetto ».

ART. 16.

Il secondo comma dell'articolo 254 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, è sostituito dal seguente comma:

« La precedente disposizione è applicabile alle navi militari italiane solo quando debbono recarsi in crociera fuori del mare territoriale. È altresì applicabile alle unità italiane e straniere da diporto solo se di stazza lorda superiore a 50 tonnellate, a condizione che siano in partenza da un porto marittimo dello Stato con diretta destinazione ad un porto estero e a condizione che la partenza avvenga entro le otto ore successive all'imbarco e sia annotata sul giornale nautico e che, in caso di rientro in un porto nazionale, lo scalo nel porto estero risulti comprovato mediante il visto apposto sul giornale nautico dall'autorità marittima estera; qualora le predette condizioni non si verifichino, i benefici già accordati si intendono revocati e si applicano le sanzioni previste dalle vigenti leggi finanziarie ».

ART. 17.

Nella legge 11 febbraio 1971, n. 50, in luogo di Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, leggasi Ministro dei trasporti,

ed in luogo di direzioni compartimentali, uffici provinciali ed ispettorati di porto della motorizzazione civile, leggasi uffici della motorizzazione civile ».

ART. 18.

La tabella dei tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi competenti in materia di navigazione da diporto, annessa alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituita dalla seguente:

	LIRE
1. Visite di accertamento e stazzatura imbarcazioni di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	30.000
2. Visite di accertamento e stazzatura navi di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	60.000
3. Stazzatura o ristazzatura imbarcazioni e navi e rilascio certificazioni	5.000
4. Visite periodiche ed occasionali imbarcazioni	5.000
5. Visite periodiche ed occasionali navi	15.000
6. Omologazione prototipi navi ed imbarcazioni e rilascio certificati di omologazione . . .	100.000
7. Rilascio licenze	2.000
8. Aggiornamento licenze	5.000
9. Omologazione prototipi motori e rilascio certificato di omologazione	100.000
10. Collaudo di motore non omologato	20.000
11. Rilascio certificato d'uso di motori	2.000
12. Aggiornamento certificato di uso di motore	5.000
13. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni	5.000

VI LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

	LIRE
14. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando di navi	30.000
15. Esami per il conseguimento dell'abilitazione alla condotta di motori	10.000
16. Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi (per dichiarazione di costruzione, prima iscrizione, trasferimento) . .	2.000
17. Rinnovo licenze	2.000
18. Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione; iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto matricolare o copia di un documento	2.000
19. Rilascio di un duplicato . .	2.000
20. Autorizzazione per la navigazione temporanea di prova e licenza provvisoria di navigazione	2.000