

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 458

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto

(Parere ai sensi dell'articolo 6, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 10 marzo 2005)

Oggetto: Schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'articolo 6 della legge 8.7.2003, n. 172, recante "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" ha attribuito al Governo delega legislativa per l'emanazione del Codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto.

Nella stessa disposizione, come d'obbligo, sono puntualmente indicati i criteri di delega generali (coordinamento, armonizzazione, semplificazione ecc.) e quelli specifici di indirizzo del legislatore delegato.

Dell'attuazione dei criteri di delega si darà conto di volta in volta nella relazione illustrativa; il metodo seguito è stato quello di portare all'interno del testo tutta la normativa inerente alla nautica da diporto (codice – testo unico) con conseguente abrogazione delle corrispondenti norme attualmente vigenti contenute nelle leggi e nei regolamenti di settore.

Il Codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto (di seguito denominato Codice) consta di 60 articoli suddivisi in 6 titoli.

Il Titolo I è suddiviso in 3 Capi (articoli da 1 a 14) e reca il regime della navigazione da diporto.

L'articolo 1 individua l'ambito di applicazione del codice del diporto. In particolare, il comma 2, attenendosi scrupolosamente alla definizione già offerta dalla legge n. 50/71, precisa che è navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi, dai quali esuli il fine di lucro.

Relativamente al comma 3, in ossequio al principio della unitarietà della materia della navigazione, è stato previsto il rapporto fra il codice del diporto e quello della navigazione, prevedendo che per tutto quanto non sia esplicitamente previsto nel codice del diporto si applicano le disposizioni del codice della navigazione. Nel codice in argomento infatti, proprio perché esso si inserisce in un ambito ordinamentale autonomo (regolato dal codice della navigazione) sono state appositamente escluse le norme per cui può trovare applicazione il codice della navigazione stesso. Nel rispetto della delega e delle leggi e dei principi vigenti, è stata demandata al Regolamento di esecuzione di cui all'art. 60 tutta la disciplina di grado evidentemente regolamentare.

Pertanto, si precisa che ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, dei relativi regolamenti di esecuzione e delle altre leggi speciali, le imbarcazioni da diporto sono equiparate, ad ogni effetto, alle navi e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate se a propulsione meccanica, ed alle 25 in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di 24 metri.

L'articolo 2 individua le ipotesi di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto, così come previsto dall'articolo 1, comma 4, della legge n. 50/71 come modificato dalla

Legge. A questo proposito, il comma 1 del medesimo articolo 2 prevede che l'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali nelle seguenti tre ipotesi: 1) se oggetto di contratti di locazione e di noleggio; 2) se utilizzata per l'insegnamento della navigazione da diporto; 3) se utilizzata come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

L'evoluzione legislativa in materia di nautica da diporto tiene senza dubbio conto di una realtà ineludibile propria del settore in questione, rappresentata dai rilevanti e crescenti interessi economici connessi all'utilizzo delle unità da diporto, prendendo atto che il fine diportistico – rappresentato dallo scopo sportivo o ricreativo – può essere perseguito tanto con mezzi propri, quanto con mezzi altrui. Di qui l'esigenza di intervenire con chiarezza dettando una disciplina specifica per il settore dell'utilizzo commerciale e coordinando le diverse previsioni contenute nell'articolo 1 della Legge (articolo 1, comma 4, e articolo 9, comma 2) nonché nell'articolo 2.

Tanto si è inteso con l'articolo 2, che, come detto, al comma 1 individua in modo tassativo i casi di utilizzo a fini commerciali delle unità da diporto e al comma 2 esplicita le modalità del controllo sui soggetti che utilizzano l'unità da diporto per fini commerciali, a tenore del quale tale utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e delle navi da diporto deve essere annotata nei relativi registri di iscrizione con l'indicazione dei soggetti, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione nel registro delle imprese, nonché del tipo di attività svolta. Gli estremi delle annotazioni sono riportati sulla licenza di navigazione. Con tali disposizioni non si introducono sostanziali elementi di novità rispetto al passato, ma si interviene dando corpo al fondamentale criterio di delega consistente nel coordinamento del *corpus* normativo.

Nell'intento di perseguire la professionalizzazione nel settore, con gli evidenti risvolti in materia di sicurezza della navigazione e di certezza del regime applicabile, si è ritenuto di introdurre un principio di esclusività di utilizzo. In tal senso dispone il comma 3, in base al quale dette unità non possono che essere utilizzate per le attività commerciali cui sono destinate. Conseguenza da ciò che le medesime possono essere utilizzate per le diverse attività previste nell'ambito dell'uso commerciale, ma non anche, contemporaneamente, per usi non commerciali ("diporto puro").

L'articolo 3 definisce le unità da diporto riproducendo il disposto dell'articolo 1 e dell'articolo 13 della legge n. 50/71, come modificati dall'articolo 1, lett. a) e lett. g), della Legge. Rispetto a tali disposizioni vengono introdotte, per esigenze di coordinamento, le seguenti modifiche:

- individuazione delle imbarcazioni da diporto come unità con scafo di lunghezza superiore a 10 metri, onde evitare che alla lunghezza pari a 10 metri si sovrappongano le definizioni di imbarcazione e natante da diporto (vedasi in proposito la lett. g) dell'articolo 1 della Legge, laddove si definiscono come natanti le unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 10 metri);
- soppressione della lettera c) del nuovo testo dell'articolo 13 della legge 50/71 per esigenze di chiarezza, trattandosi di mera ripetizione di quanto già espresso nelle precedenti lettere a) e b).

Il Capo II recante disposizioni in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto (articoli da 4 a 13) riproduce integralmente il testo degli articoli da 1 a 9 del D.Lgs. 14.8.1996, n. 436, così come modificati alla luce della direttiva 2003/44/ce del Parlamento europeo e del Consiglio datata 16 giugno 2003 che ha modificato la direttiva 94/25/ce recepita con il citato decreto legislativo. Pertanto, il capo II

diventa strumento di recepimento della direttiva 2003/44/CE. Sono stati necessari interventi di *drafting* normativo. In particolare, all'articolo 10 in materia di vigilanza e verifica della conformità, è stato soppresso il comma 6 del corrispondente articolo 11 del D.Lgs n. 436/96, in quanto la disposizione da esso recata è compresa e comunque meglio esplicitata nel comma successivo (ora comma 6 dell'articolo 10).

Il Titolo II contiene il regime amministrativo delle unità da diporto; in particolare gli articoli da 15a 21 del Capo I dettano disposizioni in materia di iscrizione e cancellazione dai registri e in materia di pubblicità, facendo riferimento a tale riguardo al regime del codice della navigazione. Gli articoli da 22 a 33 (Capo II) dettano disposizioni di principio per l'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto, sulle certificazioni relative ai motori nonché sugli apparati ricetrasmittenti di bordo, le manifestazioni sportive e la navigazione temporanea.

Nel Capo III (articoli da 34 a 38) sono contenute le disposizioni in materia di numero delle persone trasportabili e dei componenti l'equipaggio. Infine, al Capo IV sono riportate le norme in materia di responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto.

L'articolo 15 (registri di iscrizione) consta di un solo comma che riproduce l'articolo 5, 1° comma, della legge n. 50/1971, come modificato dalla Legge.

L'articolo 15 dispone in materia di iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto. Il comma 2 dell'articolo 14 introduce la previsione dell'iscrizione provvisoria delle imbarcazioni da diporto.

Il comma 3 è stato introdotto per esigenze di coordinamento con la previsione dell'articolo 4, comma 2, lett. g) che esclude dall'ambito di applicazione del Capo II (del Codice e prima del decreto legislativo 436/96) le unità da diporto costruite per proprio uso (unità autocostruite). Il fenomeno dell'autocostruzione di barche, diffuso e riconosciuto anche in sede comunitaria proprio per effetto dell'esclusione dall'ambito di applicazione della direttiva 94/25/CE, non ha avuto finora disciplina neppure a livello nazionale soprattutto per gli aspetti attinenti l'immatricolazione. Si è ritenuto quindi di individuare la definizione di tale tipologia di unità traendola dal commento della Commissione europea alla direttiva 94/25/CE.

Il comma 4 prevede la possibilità che il proprietario chieda all'ufficio d'iscrizione l'annotazione della perdita di possesso dell'unità a causa di furto.

L'articolo 16 introduce particolari prescrizioni per l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria. Nell'intento di alleggerire le formalità burocratiche previste per tale particolare forma di utilizzo commerciale, notevolmente sviluppatasi negli ultimi anni, si è ritenuto di sostituire la dichiarazione di armatore a cui era tenuto il conduttore (utilizzatore) perché assumesse la responsabilità dell'esercizio nautico, con una specifica annotazione nel registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo del conduttore medesimo e della data di scadenza del contratto di leasing.

L'art. 17 reca disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto, in particolare, si è introdotta la possibilità di navigare con la semplice ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, ricevuta che sostituisce la licenza di navigazione per la durata di 20 giorni, in simmetria con la previsione dell'articolo 54 bis della legge n. 50/71 come introdotto dalla Legge, che stabilisce in 20 giorni il termine entro

il quale i procedimenti amministrativi relativi alla nautica da diporto devono essere conclusi (disposizione riprodotta all'articolo 106 del Codice).

L'articolo 18 riproduce integralmente l'articolo 7 della legge 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lett. c), della Legge.

L'articolo 19 dispone in materia di iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto. Occorre dare conto del procedimento logico che ha portato alla stesura del predetto articolo. In sede di revisione dell'articolo 5 della legge n. 50/71, è stata disciplinata l'ipotesi, del tutto nuova, dell'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto con efficacia provvisoria (articolo 1, comma 1, lett. b) – che si differenzia dal regime di iscrizione ordinaria per l'assenza del titolo di proprietà – ipotesi questa che in tanto può esistere nel sistema in quanto ne esista una ordinaria, ancorché nella medesima Legge il legislatore non l'abbia prevista espressamente. D'altra parte, lo stesso legislatore ha stabilito che “le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri”, facendo evidente riferimento all'ordinaria immatricolazione. Pertanto, si è ritenuto di dover disciplinare, con apposite norme, l'iscrizione ordinaria nei registri, prevedendo procedimenti diversi per le imbarcazioni da diporto e le navi da diporto.

I commi 2 e 3 dell'articolo 19 introducono forme di semplificazione per il trasferimento di iscrizione dai registri comunitari, prevedendo in tal caso che la necessaria documentazione tecnica e di proprietà possa essere sostituita da un certificato di cancellazione dal registro di provenienza.

In particolare, al comma 3, si è disciplinata l'ipotesi del passaggio da registro comunitario a registro nazionale, in sostanza equiparandolo ad un trasferimento di iscrizione in ambito nazionale, non solo per rispondere alle esigenze di semplificazione derivanti dalla delega legislativa, ma anche per agevolare la libera circolazione delle unità da diporto in ambito comunitario.

Il comma 4 risponde all'esigenza di riportare a livello legislativo i contenuti di un documento interpretativo della Commissione europea sulla direttiva 94/25/CE, volto a consentire una uniforme applicazione della stessa nell'area A.E.E., finora reso noto soltanto attraverso le circolari n. 266512 e n. 267661 datate, rispettivamente, 15.06.1998 e 14.07.1998 della ex Direzione Generale del naviglio del soppresso Ministero della Marina Mercantile.

L'articolo 20 reca le disposizioni in materia di iscrizione provvisoria delle imbarcazioni da diporto secondo quanto previsto dall'articolo 1, lett. b) della Legge che ha sostituito l'articolo 5 della legge n. 50/71, con le integrazioni e le modifiche necessarie per ragioni di coordinamento e organicità della previsione rispetto all'intero sistema.

In particolare, con l'articolo in parola si è data attuazione ai commi da 3 a 5 dell'articolo 5 già citato con l'introduzione delle seguenti variazioni:

- il comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 50/71 come modificato dalla Legge, delineando l'istituto dell'iscrizione provvisoria, utilizza il termine “unità da diporto”, comprensivo delle tre tipologie di unità (navi, imbarcazioni e natanti). Nel corpo del comma, tuttavia, laddove si richiede come documento ai fini dell'iscrizione la dichiarazione di conformità, si desume che il legislatore intendesse riferirsi alle sole imbarcazioni ovvero ai natanti di cui sia richiesta l'iscrizione, perché tale dichiarazione non è prevista per le navi da diporto, alle quali si applica il regime delle navi. D'altra parte non è dato riscontrare nella pratica che le compravendite di navi da diporto avvengano attraverso il semplice rilascio di documento fiscale quale la fattura, atteso l'ingente valore del bene

oggetto del contratto. Pertanto, all'articolo 16 si è ritenuto di interpretare la volontà del legislatore nel senso di applicare l'istituto dell'iscrizione provvisoria solo alle imbarcazioni da diporto nonché ovviamente ai natanti di cui sia richiesta l'iscrizione;

- relativamente poi al comma 1, lett. b) dello stesso articolo 16, per esigenze di armonizzazione con la normativa comunitaria (direttiva 94/25/CE), si è ritenuto di integrare la dichiarazione di conformità CE con copia dell'attestazione CE del tipo, ove prevista.

L'articolo 21 sviluppa, sotto il profilo procedimentale, per esigenze di completezza della previsione normativa, il trasferimento di iscrizione delle unità da diporto previsto dall'articolo 5, comma 6, della legge 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. b), della Legge ed attua, in tema di cancellazione dai registri, l'articolo 5, comma 8, della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. b), della Legge, disciplinando il relativo procedimento

La previsione della Legge è stata integrata con la voce del passaggio ad altro registro (articolo 28, comma 1, lett. d), non essendo stato considerato dal legislatore il caso di cancellazione dai registri del diporto per trasferimento ad altri registri.

Non si è ritenuto di riprodurre nel corpo dell'articolo 21 la disposizione dell'articolo 5, comma 7, della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. b), della Legge, che ha introdotto l'"autorizzazione" alla dismissione di bandiera in caso di vendita o trasferimento all'estero delle unità da diporto. In sede di modifica dell'articolo 5 della legge n. 50/71 il legislatore ha previsto una "autorizzazione" che non è logicamente riferibile alla nautica da diporto. Infatti, già l'articolo 28 della legge n. 193/86 aveva chiarito che per la vendita o il trasferimento all'estero delle unità da diporto non era necessario un atto autorizzativo, ma un semplice nulla osta.

L'articolo 22 (Capo II) individua i documenti delle unità da diporto – differenziandoli a seconda del tipo di unità – che consentono all'unità stessa di navigare, riproducendo i primi due commi dell'articolo 8 della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. d) della Legge. Il comma 3 dell'articolo 8 citato stabilisce una sorta di equipollenza tra i documenti rilasciati dagli uffici marittimi e quelli rilasciati dagli uffici ex M.C.T.C. e viceversa; si è ritenuto di non riprodurre tale disposizione per due ordini di motivi:

- 1) la disposizione aveva motivo d'essere quando le Amministrazioni che provvedevano al rilascio dei documenti di navigazione erano diverse (Ministero dei trasporti e Ministero della marina mercantile);
- 2) il permanere della disposizione si porrebbe in contrasto con l'impostazione della Legge, che affida il rilascio dei documenti di navigazione agli uffici dell'Amministrazione marittima e a quelli del Dipartimento dei trasporti terrestri – oramai facenti parte della stessa Amministrazione – indipendentemente dal tipo di navigazione autorizzata.

Il comma 3 dell'art. 22 riproduce l'articolo 8, comma 4, della legge 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lett. d) della Legge.

L'articolo 23 riproduce l'articolo 9, commi 1, 2, e 4, della legge 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. e) della Legge, con le seguenti modifiche o integrazioni:

- a) nel testo della Legge (articolo 9, comma 1) il certificato di sicurezza viene considerato allegato della licenza di navigazione; si è inteso che il legislatore volesse riferirsi non già all'allegato in senso proprio, bensì al fatto che il certificato di sicurezza facesse parte dei

documenti di navigazione e che, quindi, dovesse essere tenuto a bordo "unitamente" alla licenza di navigazione.

D'altra parte, mentre la licenza di navigazione contiene gli elementi di individuazione dell'unità, il certificato di sicurezza riguarda lo stato di navigabilità dell'unità.

È, quindi, parso improprio considerare tale documento allegato della licenza di navigazione;

- b) tra i dati che devono essere riportati sulla licenza di navigazione è stato introdotto quello relativo alla stazza con riferimento, ovviamente, alle sole navi da diporto e per le ragioni indicate nel commento all'articolo 19;
- c) è stato soppresso il comma 5 dell'articolo 9 nel testo introdotto dalla Legge, in quanto la possibilità di svolgimento delle procedure amministrative, utilizzando documenti di bordo trasmessi mediante mezzi elettronici o informatici, non può trovare applicazione in relazione alle procedure inerenti i documenti stessi, che richiedono necessariamente la disponibilità da parte dell'ufficio degli originali. Si pensi alla pubblicità degli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà oppure all'annotazione dell'uso commerciale dell'unità.

L'articolo 24, in materia di rinnovo della licenza di navigazione, riproduce con alcune modifiche l'articolo 9, comma 3, della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. e) della Legge. In ossequio al criterio della semplificazione, si è ritenuto di escludere dai casi di rinnovo della licenza quello relativo al cambio del nome dell'unità, essendo sufficiente in tale caso una semplice annotazione sul documento. Sempre per agevolare l'utente si è introdotta la possibilità di navigare, in attesa di ricevere la nuova licenza di navigazione, utilizzando la ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la durata massima di 20 giorni, in simmetria con la previsione dell'articolo 54 bis della legge 50/71, come introdotto dalla Legge (ora articolo 106 del Codice). È stata, inoltre, definita la procedura per il rinnovo della licenza di navigazione e per il caso di rilascio di duplicato (commi 2 e 4).

L'articolo 25, in materia di bandiera nazionale e sigle di individuazione, riproduce l'articolo 11 della legge n. 50/71, non modificato né abrogato dalla Legge, con le specificazioni necessarie relativamente alle sigle di individuazione delle unità e l'esplicita previsione della preventiva dismissione di bandiera per il trasferimento in un registro estero dell'unità da diporto.

L'articolo 26 (certificato di sicurezza) riproduce l'articolo 12 della legge n. 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lett. f) della Legge. Si segnala al riguardo che non si è potuto riprodurre il rinvio al regolamento n. 478/99, per quanto attiene alle procedure di rilascio, convalida o rinnovo del certificato di sicurezza, in quanto tale regolamento si applica alle imbarcazioni da diporto e non alle navi, alle quali secondo lo stesso regolamento (articolo 14) si applica invece il regolamento di sicurezza n. 232/1994. Detti regolamenti resteranno vigenti ciascuno per il proprio ambito di applicazione. Peraltro, in applicazione del criterio di cui all'articolo 6, comma 1, lett. g) della Legge, è stato confermato il potere regolamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400/1988, per l'adeguamento di tali regolamenti in materia di sicurezza della navigazione, potere già previsto dalla legge n. 51/76 e dal decreto legislativo n. 436/1996.

L'articolo 27 introduce per i natanti da diporto di lunghezza compresa tra 7,51 metri e 10 metri l'obbligo di visita di sicurezza periodica ogni 8 anni, a seguito della quale viene

rilasciata dall'ente tecnico, senza alcun intervento dell'Amministrazione, un'attestazione di idoneità che costituisce documento di bordo.

Come noto, la Legge ha modificato la classificazione delle unità da diporto comprendendo nell'area dei natanti da diporto anche quelle unità a motore di lunghezza compresa tra 7,51 e 10 metri, prima facenti parte della categoria delle imbarcazioni e quindi assoggettate al relativo regime e, per quanto di interesse, alla stessa disciplina in materia di sicurezza della navigazione. Tale modifica riguarda un cospicuo numero di unità da diporto (circa 20.000), che, una volta cancellate dai Registri, non sarebbero più assoggettate ad alcuna verifica di sicurezza, ancorché si tratti di unità che per dimensioni sono idonee a trasportare un elevato numero di persone. Il settore in diverse occasioni ha manifestato una particolare preoccupazione per i possibili effetti della novella legislativa, paventando un decremento dei livelli di sicurezza. L'Amministrazione ha ritenuto di farsi carico di tali preoccupazioni, proponendo l'introduzione dell'attestazione di idoneità di cui all'articolo 35 sopra richiamato, non mancando tuttavia di segnalare che tale previsione non trova supporto nei criteri di delega individuati dall'articolo 6 della Legge.

L'articolo 28 contiene la disciplina dei natanti da diporto, riproducendo sostanzialmente il contenuto dell'articolo 13 della legge 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lett. g) della Legge, con le modifiche necessarie ad una migliore sistemazione del dettato normativo. In particolare, i commi 1 e 2 riproducono il comma 2 dell'articolo 13 sopra menzionato; il comma 3 riproduce il corrispondente comma 3 dell'articolo 13, salvo che per la parte relativa ai requisiti richiesti per la conduzione degli acquascooter. Si precisa quanto al regime giuridico internazionale che essendo l'unità "natante da diporto" non immatricolata e, quindi, priva di bandiera nazionale, può navigare soltanto nei limiti delle acque territoriali nazionali, al di fuori delle quali non avrebbe più alcuna tutela da parte dello Stato italiano.

Il comma 5 riproduce parte del comma 3, lett. a), dell'articolo 13.

Il comma 6 riproduce il comma 5 dell'articolo 13, coordinandone i contenuti con il preesistente articolo 10, comma 10, della legge n. 647/96 (che peraltro non risulta abrogato), nonché con l'articolo 1, comma 4, della legge n. 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lett. a) della Legge, che comprende tra le forme di utilizzo delle unità da diporto (compresi quindi i natanti) anche il *diving*. Il medesimo comma recepisce le osservazioni formulate dal Dipartimento per gli affari regionali, ufficio legislativo, con nota n. 1008/30/11/7 del 23 giugno 2004, in merito ad un maggior coinvolgimento degli enti locali.

L'articolo 29 riproduce integralmente l'articolo 1, comma 6, della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. a) della Legge, esplicitando al comma 1 la norma armonizzata richiesta per l'accertamento della potenza dei motori, così come previsto dal criterio di delega contenuto nell'articolo 6, comma 1, lettera b), n. 3 della Legge.

L'articolo 30 riproduce l'articolo 15 della legge n. 50/71 nel testo in vigore, con le modifiche necessarie ai fini del coordinamento. In particolare, si è fatto riferimento al primo comma alla dichiarazione di potenza di cui all'articolo 37 e all'"eventuale" omologazione o collaudo, atteso che tali operazioni non sono più previste; inoltre, al comma 3 si è esplicitato che il certificato per l'uso del motore fa parte dei documenti di bordo, essendo tale documento indispensabile ai fini dell'assoggettamento o meno all'obbligo di patente nautica.

L'articolo 31 determina le dotazioni di apparati ricetrasmittenti sulle unità da diporto in funzione delle caratteristiche delle stesse, specificando che le imbarcazioni e le navi da diporto devono essere dotate di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

L'articolo 32 (manifestazioni sportive) riproduce nella sostanza il testo del vigente articolo 14 della legge n. 50/71, con le modifiche resesi necessarie ai fini di un più corretto inquadramento del rapporto tra la Lega navale italiana e la federazione italiana vela. Si è quindi chiarito nel testo che la Lega navale italiana non essendo federazione sportiva, può indire manifestazioni sportive soltanto nell'ambito dell'organizzazione sportiva cui appartiene (FIV). Di tale esigenza si era già fatto carico il regolamento di sicurezza n. 478/1999 che all'articolo 11 reca analoghi riferimenti. Inoltre per esigenze di coordinamento si è sostituita la locuzione "anche se sprovviste di licenza" con la locuzione "anche se non iscritte nei registri di cui all'articolo 14".

L'utilizzo del termine "licenza" poteva essere interpretato nel senso che le unità destinate a manifestazioni sportive dovessero essere comunque assoggettate ad immatricolazione. In realtà il legislatore del 1986 non ha inteso porre un obbligo di iscrizione per questo tipo di unità, che peraltro non possiedono nella maggior parte dei casi i requisiti tecnici (conformità CE) necessari per l'immatricolazione; come pure si tratta di unità non destinate alla navigazione se non nei casi previsti dall'articolo 40. La norma (articolo 40) è stata in quest'ottica formulata con maggiore chiarezza.

Infine, il testo dell'articolo 42, comma 2, recepisce l'osservazione formulata dal Ministero della difesa con foglio n. 833424 datato 14/06/04.

L'articolo 33 disciplina il caso della navigazione temporanea (cosiddetta navigazione con targa prova).

In particolare, si è intervenuti sui limiti di abilitazione dell'autorizzazione alla navigazione temporanea (articolo 30, comma 4), sugli uffici incaricati del rilascio (articolo 30 comma 2) Per quanto attiene alle condizioni di sicurezza (articolo 30 comma 6) si è applicato il regime stabilito dall'articolo 49 della legge n. 50/71 per gli apparati VHF installato a bordo dei natanti da diporto, con esclusione dell'obbligo di licenza di esercizio trattandosi di unità in navigazione temporanea e nella maggior parte dei casi non ancora in esercizio. L'articolo 45, comma 3, recependo un'osservazione formulata dal Ministero delle comunicazioni corregge il termine "regionale" in "territoriale".

L'articolo 34 (Capo III) riproduce, quanto al comma 1, l'articolo 33, comma 1, della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. h) della Legge.

Il comma 2 tiene conto della pratica diffusa tra i costruttori di imbarcazioni da diporto di attribuire alla stessa unità più categorie di progettazione con la conseguente idoneità al trasporto di un numero variabile di persone e attribuisce al diportista la responsabilità di trasportare a bordo il numero di persone consentite dal tipo di navigazione effettuata in conformità con le indicazioni del costruttore. Tale disposizione è in simmetria con i principi di responsabilizzazione introdotti dal legislatore con il D.Lgs. n. 436/96 e più in generale in materia di sicurezza della navigazione.

L'articolo 36 (servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto) riproduce l'articolo 35 della legge n. 50/71, come introdotto dall'articolo 1, comma 1, lett. i) della Legge nonché, al comma 4, il vigente articolo 36 della legge n. 50/71.

L'articolo 36, avente ad oggetto i servizi di bordo delle imbarcazioni e navi da diporto adibite a noleggio, rinvia ad apposito regolamento la definizione dei titoli e delle qualifiche professionali necessarie per lo svolgimento di detti servizi a bordo di unità impiegate in noleggio.

La disposizione riproduce e colloca *ratione materiae* la previsione dell'articolo 2, comma 3, lett. c) della Legge. Si segnala, peraltro, che la disposizione originaria (comma 3, primo periodo), che prevedeva l'emanazione di detto regolamento entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della Legge, non è stata riprodotta, in quanto ritenuta non coerente con il successivo articolo 6 della Legge che ha delegato al Governo la disciplina dell'intera materia del diporto, incombenza questa che sembra propedeutica all'adozione di detto regolamento.

L'articolo 38 (Ruolino di equipaggio) riproduce l'articolo 37 della legge n. 50/71, come introdotto dall'articolo 1, comma 1, lett. l) della Legge. Non si è fatto riferimento espresso al "proprietario" dell'unità da diporto, così come indicato dalla Legge, atteso che tale facoltà non è riservata al proprietario, ma appartiene anche all'eventuale armatore dell'unità.

Il Capo IV (obbligo di patente) all'art. 39 disciplina i casi in cui è obbligatoria la patente nautica e la tipologia fondamentale del titolo abilitativi, distinto in tre categorie: la categoria A per il comando e la condotta di imbarcazioni e natanti da diporto, la categoria B per il comando di navi d diporto ed infine la categoria C relativa alla direzione nautica di natanti ed imbarcazioni da diporto.

L'articolo 40 introduce il Capo IV sulla responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto.

Il comma 1 riproduce il testo dell'articolo 47, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. h) della Legge; il comma 2 chiarisce, in applicazione dei principi di responsabilità civile, che il locatario è equiparato al proprietario dell'unità a tali fini. Diversamente, non si è ritenuto di corresponsabilizzare il proprietario che, una volta concessa in leasing l'unità, resta totalmente estraneo al suo utilizzo. Il terzo danneggiato risulta ampiamente tutelato dal fatto che le generalità del responsabile della conduzione sono indicate nei registri di iscrizione (vedasi articolo 20 del Codice).

Si è così inteso offrire la massima tutela del diritto del danneggiato ad ottenere il risarcimento del danno patito a causa dell'impiego dell'unità, evitando dubbi interpretativi in sede applicativa circa i soggetti responsabili ai fini civilistici dell'impiego dell'unità.

L'articolo 41 (assicurazione obbligatoria) riproduce l'articolo 48 della legge n. 50/71, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lett. o) della Legge.

Il Titolo III è dedicato alle disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto ed all'istituto della mediazione. Quanto ai contratti di utilizzazione delle unità da diporto, si è fatto riferimento alle disposizioni vigenti nella specifica materia (articolo 10 della legge n. 647/1996), prevedendo alcune integrazioni rispetto alla disciplina contenuta nel Codice della navigazione, in funzione delle particolari esigenze del settore.

L'articolo 42, comma 1, contiene la definizione del contratto di locazione, riproducendo il vigente articolo 10, comma 8, lett. a) della legge n. 647/96. Il comma 2 dispone la forma scritta *ad substantiam* per il contratto di locazione, per esigenze di certezza

del titolo d'impiego delle unità (locazione ovvero noleggio) e conseguentemente di applicazione del relativo regime, anche fiscale (si fa riferimento in particolare al numero delle persone trasportabili e all'esenzione dall'accisa).

Relativamente alle persone trasportabili si evidenzia, infatti, che in caso di locazione può essere trasportato con l'unità da diporto un numero di persone corrispondente a quello previsto dalla licenza di navigazione; nel noleggio, invece, superando il numero di 12 passeggeri, l'unità è soggetta al regime previsto per le navi passeggeri dalla Convenzione SOLAS e dal D.Lgs. n. 45/2000.

Quanto all'esenzione dall'accisa, essa è prevista soltanto in caso di noleggio. Di qui l'esigenza di chiarire senza ombra di dubbio il contratto prescelto dalle parti.

L'articolo 43 (scadenza del contratto) riproduce l'articolo 382 cod. nav.. Si è ritenuto di enfatizzare il carattere dispositivo della norma, in relazione alle peculiarità del diporto, consentendo espressamente alle parti di accordarsi diversamente sugli effetti della ritardata consegna dell'unità.

L'articolo 44 disciplina la prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di locazione sulla base del disposto dell'articolo 383 cod. nav. con gli adattamenti di coordinamento e di adeguamento alle peculiarità del diporto. In particolare, si è ritenuto di non considerare il caso della perdita presunta, situazione in concreto non realizzabile ai giorni nostri.

L'articolo 45 indica gli obblighi e conseguenti responsabilità del locatore, tali previsioni sono state opportunamente coordinate con il disposto dell'articolo 10, comma 9, della legge n. 647/96; in particolare, dunque, non è stato fatto riferimento alla navigabilità del mezzo locato, ma alla sua "perfetta efficienza", innovando rispetto alla disposizione recata dall'articolo 380 cod. nav. (responsabilità del locatore per difetto di navigabilità, salvo l'ipotesi di vizio occulto), atteso che la logica ispiratrice di tale norma mal si attaglia alla formulazione dell'articolo 10, comma 9, prima citato, che non limita la responsabilità del locatore.

L'articolo 46, specifica gli obblighi del conduttore in relazione alle peculiari finalità del diporto-

Gli articoli da 47 a 49 disciplinano il noleggio.

L'articolo 47 definisce l'istituto del noleggio, riproducendo la definizione contenuta nell'articolo 10, comma 8, lett. b) della legge n. 647/96, come sostituito dall'articolo 2, comma 1, della Legge e stabilisce la forma scritta a pena di nullità per il relativo contratto, così come nel caso di locazione e per le ragioni a suo tempo indicate nel commento all'articolo 54.

L'articolo 48(obblighi del noleggiante) riproduce l'articolo 10, comma 9, della legge n. 647/96 con le necessarie integrazioni, desunte dall'articolo 386 cod. nav., relative alla particolare tipologia di contratto ("armata ed equipaggiata convenientemente").

L'articolo 49(obblighi del noleggiatore) riproduce con i necessari adattamenti lessicali l'articolo 387 cod. nav.. Non si è ritenuto di introdurre le precisazioni relative all'imputazione delle spese di ancoraggio, canale e simili, in quanto è esplicitato nel testo stesso che a fronte dell'obbligo del noleggiante di mettere a disposizione il mezzo

convenientemente armato ed equipaggiato e coperto da assicurazione, vi è l'assunzione in capo al noleggiatore di tutte le spese di utilizzo dell'unità a fini diportistici.

Il Capo III (articoli da 50 e 51) tratta del mediatore per le unità da diporto. L'introduzione di un capo specifico deriva dalla necessità di mettere ordine nella materia della mediazione in ambito diportistico; sostanziali, infatti, sono le differenze tra il mediatore marittimo di cui alla legge n. 478/1968 e i compiti del mediatore di unità da diporto, figure che sono state sino ad oggi identificate in mancanza di una disciplina specifica per il diporto.

Si è ritenuto nell'ambito del riassetto normativo della materia di cui alla delega dell'articolo 6 della Legge, di intervenire sull'argomento alla luce anche dell'impegno assunto dal Governo – attraverso l'accettazione di specifico ordine del giorno n. 9/1574-C/1 – in sede di approvazione della Legge. In particolare, il Parlamento ha impegnato il Governo a valutare l'opportunità in sede di attuazione della delega per l'emanazione del Codice, di estrapolare la figura del mediatore per il diporto da quella del mediatore marittimo anche per valorizzare la relativa professione.

Alla luce di tale impegno si è provveduto ad istituire la figura professionale del mediatore per le unità da diporto, dettando nell'ambito del Capo in esame solamente talune disposizioni di principio e lasciando alle Regioni, nel rispetto delle loro competenze, la relativa attuazione, inclusa l'istituzione dei pertinenti ruoli.

Il Capo IV (art. 52) contiene i principi per la diffusione della cultura nautica.

Il Titolo IV (articoli da 53 a 57) tratta delle norme sanzionatorie in materia di navigazione da diporto. In particolare l'articolo 48 (violazioni commesse con unità da diporto) riproduce integralmente l'articolo 39 della legge n. 50/71, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, lettera m) della Legge.

L'articolo 54 (abusivo utilizzo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea) introduce una specifica sanzione in caso di mancato rispetto dell'articolo 30 del Codice. La stessa violazione nella legislazione vigente è punita con l'articolo 39, comma 4, della legge n. 50/71, che trova applicazione per tutte le violazioni non specificamente previste. Si è ritenuto opportuno, invece, prevedere una sanzione puntuale e adeguata all'importanza della violazione commessa.

L'articolo 55 reintroduce una specifica sanzione per l'esercizio abusivo delle attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto in corrispondenza dell'articolo 2 del Codice, che prevede l'uso commerciale delle unità da diporto. La stessa violazione troverebbe sanzione attualmente nell'articolo 39, comma 4, della legge 50/71. L'importanza sempre maggiore che tale tipologia di attività sta assumendo nel contesto della nautica ha suggerito, invece, di individuare una sanzione puntuale ed adeguata in materia.

L'articolo 56 (inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto) riproduce integralmente - salvo i dovuti aggiornamenti in euro degli importi delle sanzioni - l'articolo 10 del D.Lgs. n. 436/1996.

A tale riguardo occorre evidenziare che le disposizioni del predetto articolo, pur essendo in vigore dal 1996, di fatto non hanno potuto trovare applicazione non avendo la norma individuato il soggetto competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge

24.11.1981, n. 689 e non potendo estendersi a tale tipologia di violazione la specifica disposizione prevista dall'articolo 1 del D.P.R. 22.07.1982, n. 571, relativa alle sole violazioni in materia di navigazione previste dal codice della navigazione e dalle leggi n. 50/1971 e n. 51/1976. Gli eventuali verbali di accertamento delle violazioni in argomento non hanno potuto, pertanto, proseguire l'iter previsto dalla legge n. 689/81.

Si è quindi ritenuto di colmare detta lacuna con l'articolo 52 che attribuisce alle Capitanerie di porto la funzione di uffici competenti a ricevere il rapporto per tutti gli illeciti amministrativi in materia di nautica da diporto commessi in acque marittime.

Si è, poi, ritenuto opportuno ai fini della più completa e coordinata applicazione delle disposizioni in materia di vigilanza sul mercato delle unità marcate CE, introdurre espressamente l'obbligo di sentire il parere delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 10 prima dell'emanazione dell'ordinanza-ingiunzione di pagamento o di archiviazione.

Il Titolo V reca le disposizioni complementari, transitorie e finali (articoli da 58 a 66).

L'articolo 58 (durata dei procedimenti) al comma 1 riproduce l'articolo 54 bis della legge n. 50/71 e al comma 2 esplicita che la durata dei procedimenti così determinata (venti giorni), applicandosi a tutti i procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto, si applica anche al procedimento di rilascio del certificato limitato di radiotelefonista per l'uso di apparati radiotelefonici installati a bordo di unità da diporto.

L'articolo 59 esplicita l'esclusione delle unità da diporto dall'ambito di applicazione degli articoli 179 e 181 cod. nav. in materia di formalità per l'arrivo e partenza delle navi dai porti. Tale esclusione è prevista dall'articolo 15, comma 3 bis della legge n. 647/96.

L'articolo 60 conferma l'esigenza che al verificarsi di un evento straordinario debba esserne data notizia all'autorità marittima o consolare, obbligo previsto dall'articolo 182 cod. nav., con le opportune semplificazioni di adattamento al settore del diporto.

L'articolo 61 detta disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali per le unità da diporto non adibite ad uso commerciale, riproducendo l'articolo 11 della legge n. 172/03.

L'articolo 62 disciplina l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto delle unità destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne.

Le modifiche introdotte dalla Legge all'articolo 13 della legge n. 50/71 (comma 1, lett. c) hanno unificato la categoria dei natanti quanto alla lunghezza (fino a 10 metri), con l'effetto di eliminare la distinzione prima esistente, in virtù dell'articolo 2 bis della legge 8 agosto 1994, n. 498, tra natanti adibiti alla navigazione nelle acque marittime (fino a 10 metri) e quelli destinati esclusivamente alla navigazione nelle acque interne (fino a 24 metri). Il precedente regime aveva consentito alle unità di lunghezza fino a 24 metri e destinate alla navigazione esclusiva nelle acque interne di cancellarsi o non iscriversi affatto nei registri delle imbarcazioni da diporto. Di qui l'esigenza, in questa sede, di disciplinare il fenomeno della iscrizione o della reiscrizione delle unità destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne che dai 10,01 fino ai 24 metri appartengono ora alla categoria delle imbarcazioni da diporto.

E' stato necessario prevedere un procedimento specifico che agevolasse l'iscrizione, trattandosi nella maggior parte dei casi di unità prive del titolo di proprietà nelle forme richieste. Si è perciò consentito, in via transitoria (entro 90 giorni dall'entrata in vigore del

Codice), che dette unità possano iscriversi esibendo una dichiarazione di possesso sottoscritta alla presenza di notaio ovvero reinscrivere utilizzando la documentazione già agli atti degli uffici.

L'articolo 63 dà attuazione al comma 1, lett. b), n. 4, dell'articolo 6 della Legge che ha stabilito l'unificazione dei tributi per le prestazioni e i servizi resi dallo Stato in materia di navigazione da diporto. Come noto infatti in passato le amministrazioni competenti in materia di nautica da diporto erano sia il Ministero della marina mercantile sia il Ministero dei trasporti ed applicavano tariffe differenti (tabella dei tributi allegata alla legge n. 50/71, per il Ministero della marina mercantile e tabella per le operazioni in materia di motorizzazione allegata alla legge 1 dicembre 1986, n. 870, per il Ministero dei trasporti). Nell'articolo 113, oltre all'unificazione delle tabelle per rispondere al criterio di delega suddetto, si è altresì provveduto a portare e quindi a confermare le diverse disposizioni in materia di tariffe per prestazioni rese dallo Stato presenti nelle varie leggi di settore. In particolare al comma 1 è stato riprodotto l'articolo 21 del decreto legislativo n. 436/96. Il comma 2 assume nel testo del Codice, per la parte relativa alla nautica da diporto, la tabella D recante i tributi speciali previsti dalla legge n. 869/54, come modificata dalla legge n. 255/91. Il comma 3 conferma il meccanismo di aggiornamento delle predette tariffe ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 870/86.

Il comma 4 provvede alla destinazione degli introiti delle tariffe, riproducendo i meccanismi allo scopo previsti dalla legge n. 870/86 e dando inoltre attuazione al disposto dell'articolo 23 della legge 7 dicembre 1999, n. 472, che ha attribuito un gettone di presenza all'esaminatore unico e ai membri delle commissioni d'esame per le patenti nautiche.

L'allegato XVI del Codice reca la tabella unificata dei diritti e compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto. Gli importi sono stati attualizzati, sia perché risalenti a oltre 30 anni fa (legge n. 50/71), sia per dare copertura all'onere derivante dalla corresponsione del gettone di presenza, nonché per confermare le entrate dello Stato e corrispondere alla prescrizione del comma 8 dell'articolo 6 della Legge che prevede che dall'attuazione della delega non debbono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

L'articolo 64 prevede la tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.

L'articolo 65 dà attuazione all'articolo 6, comma 1, lett. g) della Legge che ha previsto l'emanazione di norme regolamentari per l'attuazione delle disposizioni in materia di nautica da diporto, rimettendo al legislatore delegato l'individuazione degli ambiti specifici di attuazione del potere regolamentare. Conseguentemente l'articolo 59 indica tali ambiti, oltre che nella materia della sicurezza della navigazione in generale e della sicurezza delle unità impiegate in attività commerciali espressamente previste dalla Legge, anche nella materia dell'iscrizione e della cancellazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto, dei trasferimenti ad altro ufficio d'iscrizione (lettere a) e b)), perdita di possesso dell'unità e procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione ed il rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto (lettere c) e d). La lettera e) prevede la definizione del regime amministrativo per gli apparati ricetrasmittenti di bordo, la lettera f) riguarda il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea.

La lettera g) inerisce i titoli abilitativi per il comando e la condotta delle unità da diporto, l'aggiornamento dei requisiti psicofisici, onde consentire ai disabili il conseguimento di una patente che abiliti alla condotta del mezzo. La lettera h) riguarda la materia della sicurezza

della navigazione in generale e delle unità impiegate in attività commerciali, espressamente prevista dalla Legge, mentre la lettera i) prevede la materia dell'organizzazione delle competenze alla tenuta dei registri delle unità da diporto.

L'articolo 6, comma 1, lettera h) della Legge ha previsto che il Codice debba contenere l'indicazione espressa delle norme da intendere abrogate alla data di entrata in vigore del decreto legislativo.

L'articolo 66 adempie a tale prescrizione nel rispetto dei seguenti criteri:

1. abrogazione espressa delle norme oggetto di trasposizione nel Codice;
2. abrogazione espressa delle disposizioni vigenti incompatibili con il Codice;
3. elencazione, per esigenze di chiarezza, dei regolamenti e dei decreti ministeriali in materia, ancorché adottati in attuazione di norme abrogate.

Il comma 2 dell'articolo in esame rinvia l'abrogazione dell'articolo 10, commi da 1 a 7, della legge n. 647/1996, relativi al titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio, alla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 48 del Codice che disciplinerà compiutamente l'intera materia dei servizi di bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite a noleggio. Il rinvio si rende necessario per evitare un vuoto normativo nella materia, altrimenti colmabile soltanto con il ricorso ai titoli professionali previsti dal codice della navigazione.

L'articolo 6 della Legge ha previsto al comma 1, lettere c) e d), ulteriori criteri di delega che in questa sede non hanno potuto trovare attuazione. Si tratta dell'eliminazione delle duplicazioni di competenze per quanto riguarda le attività svolte in materia di nautica da diporto dagli uffici marittimi e da quelli della ex motorizzazione civile, nonché in materia di vigilanza sulle attrezzature e dotazioni di bordo delle unità da diporto (lett. c)) e della previsione di soluzioni organizzative per l'informazione a favore dell'utenza (lett. d)). Poiché è in corso la riforma dell'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito dell'intervenuta modifica del decreto legislativo n. 300/99, si è ravvisato che tali criteri indicati nella delega legislativa potessero trovare più congrua attuazione in tale ambito, trattandosi di indirizzi prettamente di natura organizzativa. In ogni caso la delega legislativa prevede la possibilità di un successivo intervento correttivo o integrativo entro un anno dalla data di entrata in vigore del Codice. In quella sede si potrà dare conto dello stato di attuazione dei predetti criteri di delega.

Infine, si dà atto che il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri né minori entrate per il bilancio dello Stato, per cui non si è proceduto a redigere la relazione tecnico-finanziaria.

Schema di decreto legislativo " Codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto"

RELAZIONE TECNICO NORMATIVA

Preliminarmente occorre sottolineare che dall'attuazione delle disposizioni contenute dello schema di decreto legislativo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato

Lo schema di decreto legislativo in esame è stato predisposto ai sensi dell'art. 6 della legge 8.7.2003, n. 172 " disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico"

1.- Aspetti tecnico-normativi in senso stretto

a) Analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte sulla legislazione vigente

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto al fine di dare puntuale attuazione ai principi e criteri direttivi indicati nella legge delega, procedendo nel contempo ad armonizzare la disciplina nazionale con quella comunitaria ed in particolare alla direttiva 2003/44/ce del parlamento europeo e del consiglio datata 16 giugno 2003.

Lo schema, inoltre, specifica, alla luce del criterio di unitarietà della materia, il rapporto fra il codice del diporto e quello della navigazione, prevedendo che per tutto quanto non sia esplicitamente previsto dal codice del diporto si applichino le norme del codice della navigazione.

b) Necessità dell'intervento normativo

Lo schema di decreto legislativo risponde alla necessità di dare puntuale attuazione ai principi e criteri individuati nella legge delega, mediante:

- definizione del regime della navigazione da diporto, riprendendo la definizione già offerta dalla legge 50/71, si precisa che è navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi e ricreativi dai quali esuli il fine di lucro.
- Vengono individuate in maniera tassativa le 3 ipotesi di utilizzo commerciale delle unità da diporto: quando oggetto di contratti di locazione e noleggio, se utilizzate per l'insegnamento della navigazione da diporto e nel caso in cui venga utilizzata quale unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo e ricreativo.

Non si rilevano in materia profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario, al contrario, il Capo II è strumento di recepimento della direttiva 2003/44/Ce

d) Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale e della coerenza con fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali:

Si prevede esplicitamente la tutela delle competenze delle Regioni in materia.

2.- Elementi di drafting normativo

a) Individuazione di nuove definizioni normative introdotte nel testo

Nel testo viene modificata la definizione di imbarcazione da diporto, ora individuata come unità con scafo di lunghezza superiore a 10 metri, al fine di evitare che alla lunghezza di 10 metri si sovrappongano le definizioni di imbarcazione e natante da diporto, laddove si definiscono come natanti da diporto le unità di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

Viene introdotta la patente nautica di categoria C relativa alla direzione nautica di soli natanti ed imbarcazioni da diporto. Con tale dizione ci si vuole riferire a tutte le operazioni decisionali nelle quali si sostanzia il comando di unità da diporto che possono non comprendere le azioni manuali relative al comando stesso.

b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi citati con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

L'elaborazione dello schema di decreto legislativo in esame ha comportato il ricorso ad abrogazioni di norme primarie; i pochi riferimenti normativi sono finalizzati a chiarire ambiti di applicazione, ad individuare organismi e regolare procedure.

b) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti

Si è definito l'assetto delle disposizioni del codice del diporto senza ricorrere allo strumento della novella legislativa, ma predisponendo un testo organico ed al tempo stesso agile, con la previsione di abrogazioni esplicite delle disposizioni incompatibili e, soprattutto, rimandando a norme regolamentari tutti gli ambiti procedurali.

c) Individuazione degli effetti abrogati impliciti di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

- Viene riprodotto integralmente, in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto il testo degli artt. da 1 a 9 del D.Lgs. 14.08.1996, n. 436, come modificato alla luce della direttiva 2003/44/ce del parlamento europeo e del consiglio in data 16 giugno 2003.
- Sono state previste particolari prescrizioni per l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria, al fine di alleggerire le formalità burocratiche previste per tale particolare forma di utilizzo commerciale.
- Nell'ambito delle norme sul regime amministrativo delle unità da diporto, è stata prevista la possibilità di navigare per un periodo determinato con la sola ricevuta relativa alla presentazione dei documenti per la pubblicità.
- Sono state definite le norme ed i principi relativi alla iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto prevedendo la possibilità della iscrizione con efficacia provvisoria.
- Sono stati definiti i documenti delle unità da diporto - differenziandoli a seconda del tipo di unità - che consentono all'unità stessa di navigare.
- Sono state affrontate le tematiche dei documenti di bordo e del loro rinnovo.
- E' stata ridefinita la disciplina relativa ai natanti da diporto.
- E' stata affinata la disciplina relativa alle manifestazioni sportive
- E' stato ridefinito l'ambito della navigazione temporanea, in particolare si è intervenuti sui limiti di abilitazione dell'autorizzazione alla navigazione temporanea, e sugli uffici incaricati del rilascio.
- Sono state definite, in coerenza con il quadro normativo di riferimento, le disposizioni sulle persone trasportabili sulle imbarcazioni da diporto, sui servizi di bordo ed il ruolino di equipaggio.
- Sono stati disciplinati i casi in cui è obbligatoria la patente nautica e definite le responsabilità derivanti dalla circolazione delle unità da diporto.
- Un apposito Titolo è stato dedicato alle disposizioni speciali relative ai contratti di utilizzazione delle unità da diporto, prevedendo alcune integrazioni rispetto alla disciplina contenuta nel codice della navigazione, in funzione delle particolari esigenze del settore.
- Alcune disposizioni di carattere generale sono state previste per la disciplina della professione di mediatore per le unità da diporto.
- Previsione di principi per la diffusione della cultura nautica.
- Un apposito Titolo è stato dedicato alle norme sanzionatorie.
- Al fine di dare piena attuazione all'art. 6, comma 1 lett. g) della legge di delega, è stata prevista l'emanazione di un decreto ministeriale da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su ambiti specifici individuati nell'art. 65.

c) Analisi della compatibilità del intervento con l'ordinamento comunitario:

Gli effetti abrogativi individuati sono espliciti. In particolare l'art. 66 dello schema di decreto legislativo riguarda l'esteso campo delle disposizioni abrogate.

- d) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento; verifica delle linee prevalenti di giurisprudenza costituzionale in materia o di eventuali giudizi di costituzionalità in corso.

Non risultano all'esame del Parlamento progetti di legge vertenti sulla medesima materia o su materia analoga.

3.- Valutazione dell'impatto amministrativo

L'impatto amministrativo è rilevante, considerato che il provvedimento si riflette sulle posizioni di un numero rilevante di soggetti che gravitano direttamente o indirettamente intorno al mondo della nautica da diporto, dai diportisti all'area imprenditoriale per finire al settore lavorativo.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Destinatari dell'intervento

Destinatari diretti dell'intervento normativo in esame sono :

- I progettisti ed i costruttori di unità da diporto (o i loro mandatari) per quanto riguarda il rispetto di determinati livelli di sicurezza, in aderenza alle norme comunitarie, nonché i soggetti che immettono il prodotto sul mercato;
- I proprietari e armatori delle unità da diporto (imprese individuali o società esercenti le attività di noleggio e attività di mediazione)
- I cittadini, in quanto potenziali utilizzatori delle imbarcazioni da diporto una volta ottenuto il rilascio della patente nautica (titolo abilitativo)
- Il Ministero dell'Istruzione e le istituzioni scolastiche, nonché la Lega navale italiana e la federazione italiana della vela, per quanto riguarda le iniziative di formazione in materia di cultura nautica (attivazione di specifici corsi e definizione di specifici progetti formativi);
- Gli organismi di certificazione autorizzati dal Ministero delle Attività produttive per la valutazione di conformità delle unità da diporto;
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (capitanerie di porto, uffici circondariali marittimi, uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri) relativamente all'iscrizione in appositi registri ed alle operazioni connesse alla tenuta degli stessi registri;
- Il Ministero delle Attività produttive per le attività di autorizzazione agli organismi di certificazione;
- Soggetti abilitati al rilascio delle patenti nautiche

Obiettivi e risultati attesi

Il decreto legislativo (codice), tenuto conto degli obiettivi di liberalizzazione del settore e di rilancio della nautica da diporto stabiliti nella legge di delega, si ispira a criteri di coordinamento e armonizzazione della normativa (nazionale e comunitaria) nella materia, di semplificazione e di snellimento delle procedure e degli adempimenti amministrativi.

Inoltre, in considerazione dei forti interessi economici connessi all'utilizzo delle unità da diporto e prendendo atto che il fine diportistico può essere perseguito tanto con mezzi propri quanto con mezzi altrui, si è ritenuto necessario intervenire dettando una disciplina specifica per il settore dell'utilizzo, anche a fini commerciali, delle unità da diporto, coordinando le disposizioni normative esistenti.

Impatto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni; condizioni di operatività

Non appare possibile verificare in questa fase eventuali profili problematici di copertura amministrativa.



Il Presidente della Repubblica

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTA la legge 11 febbraio 1971, n.50 e successive modificazioni, recante norme sulla navigazione da diporto;

VISTO il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431 recante regolamento sulle patenti nautiche;

VISTA la legge 8 luglio 2003, n. 172, recante disposizioni per il riordino ed il rilancio del turismo nautico e, in particolare, l'articolo 6 recante delega al Governo per l'emanazione del codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 15 ottobre 2004;

ACQUISITA l'intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, espressa nella seduta del.....;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del.....

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della salute, delle comunicazioni, della giustizia, dell'istruzione, università e ricerca e attività produttive

EMANA

Il seguente decreto legislativo:

TITOLO I

Regime della navigazione da diporto

Capo I

Disposizioni generali

Art. 1

Finalità e ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano alla navigazione da diporto.
2. Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro.
3. Per quanto non previsto dal presente codice, si applicano le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative. Ove non sia diversamente disposto, le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle venticinque, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di 24 metri.

Art. 2

Uso commerciale delle unità da diporto

1. L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:
 - a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;
 - b) è utilizzata per l'insegnamento della navigazione da diporto;
 - c) è utilizzata come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.
2. L'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata nei relativi registri di iscrizione con l'indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione.

3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea, l'esercente presenta all'autorità marittima o della navigazione interna con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona, una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso. Copia della dichiarazione, timbrata e vistata dalla predetta autorità, deve essere mantenuta a bordo.

Art. 3

Unità da diporto

1. Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a) unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto.

b) nave da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto.

c) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b).

d) natante da diporto: si intende ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b).

Capo II

Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto

Art. 4

Ambito di applicazione

1. Le disposizioni del presente capo si applicano:
 - a) per quanto riguarda la progettazione e la costruzione, a:
 - 1) unità da diporto, anche parzialmente completate, con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 24 metri;
 - 2) moto d'acqua, come definite dall'art. 5;
 - 3) componenti di cui all'allegato I, quando sono immessi sul mercato comunitario separatamente e sono destinati ad essere installati;
 - b) per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico, a:
 - 1) motori di propulsione che sono installati o specificamente destinati ad essere installati su o in unità da diporto e moto d'acqua;
 - 2) motori di propulsione installati su o in tali unità oggetto di una modifica rilevante del motore;
 - c) per quanto riguarda le emissioni acustiche, a:
 - 1) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato;
 - 2) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato oggetto di una trasformazione rilevante dell'unità e successivamente immesse sul mercato comunitario entro i cinque anni successivi alla trasformazione;
 - 3) moto d'acqua;
 - 4) motori fuoribordo e entro bordo con comando a poppa con scarico integrato destinati ad essere installati su unità da diporto.
2. Le disposizioni del presente capo non si applicano a:
 - a) per quanto riguarda il comma 1, lettera a):
 - 1) unità destinate unicamente alle regate, comprese le unità a remi e le unità per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal costruttore;
 - 2) canoe e kayak, gondole e pedalò;

- 3) tavole a vela;
 - 4) tavole da surf, comprese le tavole a motore;
 - 5) originali e singole riproduzioni di unità storiche, progettate prima del 1950, ricostruite principalmente con i materiali originali e identificate in tal senso dal costruttore;
 - 6) unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario;
 - 7) unità realizzate per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;
 - 8) unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio e a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella direttiva 82/714/CEE del Consiglio in data 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, indipendentemente dal numero di passeggeri;
 - 9) sommergibili;
 - 10) veicoli a cuscino d'aria;
 - 11) aliscafi;
 - 12) unità a vapore a combustione esterna, alimentate a carbone, coke, legna, petrolio o gas,
- b) per quanto riguarda il comma 1, lettera b):
- 1) motori di propulsione installati o specificamente destinati ad essere installati su:
 - unità destinate unicamente alle regate e identificate in tal senso dal costruttore, unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario,
 - unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio e a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella direttiva 82/714/CEE, indipendentemente dal numero di passeggeri, sommergibili, veicoli a cuscino d'aria e aliscafi;
 - 2) originali e singole riproduzioni di motori di propulsione storici, basati su un progetto anteriore al 1950, non prodotti in serie e montati sulle unità di cui al comma 2, lettera a), punti 5) e 7);

3) motori di propulsione costruiti per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;

c) per quanto riguarda il comma 1, lettera c), a tutte le unità di cui alla lettera b) del presente comma, le unità costruite per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni.

3. Le disposizioni del presente capo si applicano alle moto d'acqua e alle emissioni di gas di scarico ed acustiche di cui al comma 1, a decorrere dalla prima immissione sul mercato o messa in servizio successiva alla data di entrata in vigore del presente codice.

4. Le disposizioni del presente capo si applicano anche alle unità da diporto utilizzate per noleggio, locazione, insegnamento della navigazione da diporto o come unità appoggio per le immersioni subacquee, purché immesse sul mercato per finalità di diporto.

Art. 5

Definizioni

1. Ai fini del presente capo, si intende per:

a) unità da diporto parzialmente completata: una unità costituita dallo scafo e da uno o più altri componenti;

b) moto d'acqua: un natante da diporto di lunghezza inferiore a 4 metri, che utilizza un motore a combustione interna con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinato ad essere azionato da una o più persone non collocate al suo interno;

c) motore di propulsione: qualsiasi motore a combustione interna, ad accensione a scintilla o per compressione, utilizzato a fini di propulsione, compresi i motori a due tempi e a quattro tempi entro bordo, i motori entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e i motori fuoribordo;

d) modifica rilevante del motore: la modifica di un motore:

1) che possa aver per effetto il superamento dei limiti di emissione del motore stabiliti nell'allegato II paragrafo B; le sostituzioni ordinarie di

componenti del motore che non alterano le caratteristiche di emissione non sono considerate una modifica rilevante del motore, o

2) che determina un aumento superiore al 15 % della potenza nominale del motore;

e) trasformazione rilevante dell'unità: la trasformazione di un'unità che:

1) modifica il mezzo di propulsione dell'unità;

2) comporta una modifica rilevante del motore;

3) altera l'unità in misura tale che essa possa considerarsi una diversa unità;

f) mezzo di propulsione: il meccanismo mediante il quale l'unità è mossa (in particolare eliche o sistemi di propulsione meccanica a getto d'acqua);

g) famiglia di motori: il raggruppamento, effettuato dal costruttore, di motori che, per la loro progettazione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico simili e che sono conformi ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo;

h) costruttore: persona fisica o giuridica che progetta e costruisce un prodotto cui si applica il presente capo o che fa progettare o costruire tale prodotto con l'intenzione di immetterlo sul mercato per proprio conto;

i) mandatario: persona fisica o giuridica stabilita nel territorio dell'Unione europea, destinatario di un mandato scritto del costruttore di agire a suo nome per quanto riguarda gli obblighi impostigli dal presente capo.

Art. 6

Requisiti essenziali di sicurezza

1. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, devono essere conformi ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori indicati nell'allegato II.

2. La marcatura "CE" di cui all'articolo 8 attesta la conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, ai requisiti indicati al comma 1 del presente articolo, salvo quanto previsto dall'articolo 12.

3. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, si presumono conformi ai requisiti indicati dal comma 1 qualora soddisfino le pertinenti norme

nazionali adottate in applicazione delle norme armonizzate pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

Art. 7

Immissione in commercio e messa in servizio

1. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio per uso conforme alla loro destinazione, i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, che soddisfano i requisiti di sicurezza indicati all'articolo 6 e che recano la marcatura "CE" di cui all'articolo 8.

2. Possono essere immesse in commercio le unità da diporto parzialmente completate che soddisfino i requisiti indicati all'articolo 6, destinate per la dichiarazione del costruttore o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea o della persona responsabile dell'immissione sul mercato ad essere completate da altri.

3. La dichiarazione di cui al comma 2 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;
- b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;
- c) descrizione dell'unità da diporto parzialmente completata;
- d) dichiarazione attestante che l'unità da diporto è destinata ad essere completata da altri e che essa è conforme ai requisiti essenziali previsti, in questa fase di costruzione, dall'allegato II.

4. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio i componenti di cui all'articolo 4, comma 1, recanti la marcatura "CE" di cui all'articolo 8, accompagnati da una dichiarazione di conformità, di cui all'allegato VIII, che sono destinati ad essere incorporati nelle unità da diporto, conformemente alla dichiarazione del costruttore o del suo mandatario nel territorio comunitario, ovvero, in caso di importazione da un paese terzo, di colui che immette i componenti sul mercato comunitario.

5. La dichiarazione di cui al comma 4 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;

b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;

c) descrizione dei componenti;

d) dichiarazione attestante che i componenti sono conformi ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato II.

6. Possono essere immessi in commercio o messi in servizio i motori di propulsione entro bordo e entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, i motori omologati a norma della direttiva 97/68/CE, conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I della stessa nonché i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CE, se il costruttore o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea dichiara, ai sensi dell'allegato VIII punto 3, che il motore soddisfa i requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo, quando sia installato in un'unità da diporto o in una moto d'acqua secondo le istruzioni fornite dal costruttore.

7. In occasione di fiere, mostre e dimostrazioni, possono essere presentati i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, anche se non conformi alle disposizioni del presente capo, purché sia indicato espressamente e in modo visibile che detti prodotti non possono essere immessi in commercio o messi in servizio finché non siano resi conformi.

Art. 8

Marchatura CE di conformità

1. Quando sono immessi sul mercato, i seguenti prodotti devono recare la marcatura CE di conformità apposta da un organismo di uno Stato membro dell'Unione europea, secondo le modalità di cui all'allegato III:

a) unità da diporto, moto d'acqua e componenti di cui all'allegato I, considerati conformi ai corrispondenti requisiti essenziali di cui all'allegato II;

b) motori fuoribordo considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C;

c) motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C.

2. La marcatura CE di conformità, come indicato nell'allegato III, deve essere apposta in modo visibile, leggibile e indelebile sulle unità da diporto e sulle moto d'acqua di cui al punto 2.2 dell'allegato II, paragrafo A, sui componenti di cui all'allegato I o sul loro imballaggio e sui motori fuoribordo ed entro bordo con comando a poppa con scarico integrato di cui al punto 1.1 dell'allegato, II, paragrafo B. La marcatura CE deve essere corredata dal numero di identificazione dell'organismo responsabile dell'attuazione delle procedure di cui agli allegati X, XI, XII, XIII e XIV.

3. È vietato apporre marchi o iscrizioni sui prodotti contemplati dal presente capo che possano indurre in errore i terzi circa il significato o la forma della marcatura CE. Sui prodotti contemplati nel presente capo o sul loro imballaggio può essere apposto ogni altro marchio, purché questo non limiti la visibilità e la leggibilità della marcatura CE.

4. Qualora i prodotti oggetto del presente capo siano disciplinati da altre direttive relative ad aspetti diversi e che prevedano l'apposizione della marcatura "CE", quest'ultima indica che gli stessi si presumono conformi anche alle disposizioni di tali direttive. La marcatura CE indica che il prodotto è conforme alle direttive applicabili o alle pertinenti parti delle stesse. In tal caso i riferimenti alle suddette direttive applicate dal costruttore, quali pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, devono essere riportati nei documenti, nelle dichiarazioni di conformità o istruzioni per l'uso che, in base a queste direttive, accompagnano tali prodotti.

Art. 9

Valutazione della conformità

1. Prima di immettere sul mercato o mettere in servizio i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, il costruttore o il suo mandatario stabilito nella Unione europea espletano le procedure di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo. Per le unità da diporto, in caso di valutazione della conformità successiva alla costruzione, se né il costruttore né il mandatario stabilito nella Comunità assumono la responsabilità per la conformità del prodotto al presente capo, questa può essere assunta da una persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità che immette il prodotto sul mercato o lo mette in

servizio sotto la propria responsabilità. In tal caso la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve presentare una domanda a un organismo notificato ai fini di una relazione successiva alla costruzione. La persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve fornire all'organismo notificato tutti i documenti disponibili e i dati tecnici relativi alla prima immissione sul mercato del prodotto nel paese di origine. L'organismo notificato esamina il singolo prodotto ed effettua calcoli e altre valutazioni per assicurarne la conformità equivalente ai pertinenti requisiti di cui all'articolo 6. In tal caso la targhetta del costruttore descritta all'allegato II, punto 2.2, deve contenere la dizione "certificazione successiva alla costruzione". L'organismo notificato redige la dichiarazione di conformità concernente la valutazione eseguita e informa la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio riguardo ai suoi obblighi. Detta persona redige la dichiarazione di conformità di cui all'allegato VIII e appone o fa apporre sul prodotto la marcatura CE con il numero distintivo del pertinente organismo notificato.

2. Per quanto riguarda la progettazione e la costruzione dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), il costruttore di unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità espletano le seguenti procedure per le categorie di progettazione A, B, C e D, di cui al punto 1 dell'allegato II, paragrafo A:

a) per le categorie A e B:

1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 12 metri: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

b) per la categoria C:

1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 12 metri:

in caso di rispetto delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II paragrafo A: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

in caso di inosservanza delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II paragrafo A: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

c) per la categoria D:

per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 2,5 e 24 metri: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

d) per le moto d'acqua:

controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV, o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;

e) per i componenti di cui all'allegato I:

uno dei seguenti moduli: B + C, B + D, B + F, G, H di cui agli allegati VI, VII, X, XI, XII, XIII, XIV.

3. Per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), il costruttore dei motori o il suo

mandatario stabilito nella Comunità applicano l'esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;

4. Per quanto riguarda le emissioni acustiche:

a) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), punti 1) e 2), il costruttore dell'unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano:

1) se le prove sono effettuate utilizzando le norme armonizzate per la misurazione del rumore: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII o la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

2) se per la valutazione si utilizzano il numero di Froude e il rapporto potenza/dislocamento: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo A) di cui all'allegato IV, o il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo Aa) di cui all'allegato V, o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII, o la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XII;

3) se per la valutazione sono utilizzati dati certificati relativi all'unità di riferimento, stabiliti conformemente al punto 1): il controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari (modulo Aa) di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII o la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

b) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), punti 3) e 4), il costruttore della moto d'acqua o del motore o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari di cui all'allegato V (modulo Aa) o il modulo G o H di cui agli allegati XII e XIII.

5. Le avvertenze e le istruzioni d'uso, nonché la documentazione relativa ai mezzi di attestazione di conformità, devono essere redatte anche nella lingua italiana.

6. Gli organismi di cui all'articolo 10 trasmettono al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle approvazioni rilasciate, delle revoche e dei dinieghi di approvazione sui prodotti di cui all'articolo 4, comma 1.

7. Le spese per la valutazione della conformità sono a carico del richiedente.

Art. 10

Organismi di certificazione

1. Possono essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità di cui all'articolo 9 nonché i compiti specifici per i quali sono stati autorizzati, i soggetti che soddisfano i requisiti fissati con regolamento del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso regolamento è disciplinato il procedimento di autorizzazione.

2. I soggetti interessati inoltrano apposita istanza al Ministero delle attività produttive che provvede d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla relativa istruttoria ed alla verifica dei requisiti. L'autorizzazione è rilasciata dal Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza; decorso tale termine, si intende negata.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 ha durata quinquennale e può essere rinnovata. L'autorizzazione è revocata ove i requisiti di cui al comma 1 vengano meno ovvero nel caso in cui siano accertate gravi o reiterate irregolarità da parte dell'organismo.

4. All'aggiornamento delle prescrizioni nonché all'aggiornamento dei requisiti in attuazione di norme comunitarie si provvede con regolamento del Ministro delle attività produttive di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Il Ministero delle attività produttive e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilano sull'attività degli organismi autorizzati. Il Ministero delle attività produttive, per il tramite del Ministero degli affari esteri, notifica alla Commissione europea e agli altri Stati membri l'elenco degli

organismi autorizzati ad espletare le procedure di certificazione ed ogni successiva variazione.

6. In caso di diniego della certificazione da parte di uno degli organismi di cui al comma 1, l'interessato può rivolgersi alle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11 che, entro sessanta giorni, procedono di intesa al riesame, comunicandone l'esito alle parti, con conseguente addebito delle spese.

7. Le spese di rilascio dell'autorizzazione sono a carico del richiedente. Le spese relative ai controlli successivi sono a carico degli organismi autorizzati.

Art. 11

Vigilanza e verifica della conformità

1. La vigilanza sull'applicazione delle norme del presente capo è demandata al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze, che operano in coordinamento fra loro.

50? 2. Al fine di verificare la conformità dei prodotti di cui all'art. 4, comma 1, alle prescrizioni del presente capo, le amministrazioni vigilanti di cui al comma 1 hanno facoltà di disporre verifiche e controlli mediante i propri uffici centrali o periferici.]

3. Gli accertamenti possono essere effettuati, anche con metodo a campione, presso il produttore, i depositi sussidiari del produttore, i grossisti, gli importatori, i commercianti o presso gli utilizzatori. A tal fine è consentito:

- a) l'accesso ai luoghi di fabbricazione o di immagazzinamento dei prodotti;
- b) l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie all'accertamento;
- c) il prelievo temporaneo e a titolo gratuito di un singolo campione per l'esecuzione di esami e prove.

4. Per l'effettuazione delle eventuali prove tecniche, le amministrazioni di cui al comma 1 possono avvalersi di organismi tecnici dello Stato o di laboratori conformi alle norme della serie EN 45000 specificatamente autorizzati con provvedimento del Ministero delle attività produttive di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Al fine di agevolare l'attività di vigilanza e di verifica, il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, predispongono e mantengono a disposizione degli organi di vigilanza, per dieci anni, la documentazione indicata nell'allegato IX.

6. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 105, le amministrazioni vigilanti, quando accertano la non conformità dei prodotti di cui all'art. 4, comma 1, alle disposizioni del presente capo, ordinano al fabbricante o al suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, o al responsabile dell'immissione in commercio, di adottare tutte le misure idonee a far venir meno la situazione di non conformità fissando un termine non superiore a trenta giorni.

7. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 6, le amministrazioni vigilanti ordinano l'immediato ritiro dal commercio dei prodotti di cui all'art. 4, comma 1, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine.

8. Nel caso di mancato adeguamento, il Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta le misure atte a limitare o vietare l'immissione del prodotto sul mercato o a garantire il ritiro dal commercio, a spese del costruttore o del suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, o del responsabile dell'immissione in commercio.

Art. 12

Clausola di salvaguardia

1. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, qualora ritengano, a seguito di accertamenti effettuati in sede di vigilanza o su segnalazione degli organismi di cui all'articolo 10, che i prodotti oggetto del presente capo, ancorché recanti marcature CE ed utilizzati in modo conforme alla loro destinazione, possano mettere in pericolo la sicurezza e la salute delle persone, i beni o l'ambiente, vietano o limitano l'immissione in commercio e in servizio od ordinano il ritiro temporaneo dal mercato dei prodotti stessi, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine, ed adottano di intesa ogni altro provvedimento diretto ad evitarne l'immissione in commercio o la messa in servizio, informandone immediatamente la Commissione Europea.

Art.13

Disposizioni transitorie

1. Possono essere messi in commercio o in servizio i prodotti di cui all'art 4, comma 1, che siano conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, con le seguenti modalità:

a) fino al 31 dicembre 2005 per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), nonché per i motori ad accensione per compressione ed i motori a scoppio a quattro tempi;

b) fino al 31 dicembre 2006 per i motori a scoppio a due tempi.

Art. 14

Rinvio

Alla progettazione e costruzione delle navi da diporto si applicano le disposizioni del libro secondo, titolo primo del codice della navigazione e del libro secondo, titolo primo del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, parte navigazione marittima.

TITOLO II

Regime amministrativo delle unità da diporto

Capo I

Iscrizione delle unità da diporto

Art. 15

Registri di iscrizione

1. Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici Circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il modello dei registri è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto può chiedere l'iscrizione provvisoria dell'unità presentando apposita domanda.

3. Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto, purchè munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1988, n. 214.

4. Il proprietario dell'unità da diporto può richiedere all'ufficio d'iscrizione l'annotazione della perdita di possesso dell'unità medesima a seguito di furto, presentando l'originale o la copia conforme della denuncia di furto e restituendo la licenza di navigazione. Ove il possesso dell'unità sia stato riacquistato, il proprietario richiede annotazione all'ufficio di iscrizione, che rilascia una nuova licenza di navigazione.

Art. 16

Iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria

1. Le unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto sono iscritte a nome del locatore con specifica annotazione sul

registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto.

Art. 17

Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto

1. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto sono resi pubblici mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione ed annotazione sulla licenza di navigazione.

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dall'ufficio di iscrizione, sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

Art. 18

Iscrizione di unità da diporto da parte di cittadini stranieri o residenti all'estero

1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 16, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135.

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

4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 16 devono nominare un proprio rappresentante che abbia

domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

Art. 19

Iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto

1. Per ottenere l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto il proprietario deve presentare all'autorità competente il titolo di proprietà, la dichiarazione di conformità CE rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, conforme a quanto previsto dall'allegato VIII, unitamente all'attestazione CE del tipo, ove prevista, nonché la dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo.
2. Per le unità provenienti da uno Stato membro, dell'Unione europea munite di marcatura CE, ai documenti indicati al comma 1 è aggiunto il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica di cui al comma 1. Qualora la legislazione del Paese di provenienza dell'unità da diporto non preveda l'iscrizione nei registri, il certificato di cancellazione è sostituito da apposita dichiarazione del proprietario dell'unità o del suo legale rappresentante. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura CE la documentazione tecnica di cui al comma 1 è sostituita da una attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.
3. Qualora il proprietario di un'imbarcazione da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro chieda l'iscrizione nei registri nazionali, in luogo del titolo di proprietà è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario dal quale risultino le generalità del proprietario stesso e gli elementi di individuazione dell'unità.
4. Per l'iscrizione di unità da diporto provenienti da Paesi terzi costruite, immesse in commercio o messe in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea (AEE) prima del 16 giugno 1998, la

documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

Art. 20

Iscrizione provvisoria di imbarcazioni da diporto

1. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto può chiedere l'assegnazione del numero di immatricolazione, ove si tratti di prima immissione in servizio, presentando domanda ad uno degli uffici detentori dei registri. Alla domanda è allegata:

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

b) dichiarazione di conformità CE unitamente a copia dell'attestazione CE del tipo, ove prevista;

c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo;

d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione fino alla data di presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 2.

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

3. Decorsi sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza sono restituiti

all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'articolo 19

Art. 21

Trasferimento di iscrizione e cancellazione dai registri

1. Per trasferire ad altro ufficio l'iscrizione di una unità da diporto e le eventuali trascrizioni a suo carico, il proprietario o un suo legale rappresentante deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione dell'unità.

2. La cancellazione delle unità da diporto dai registri di iscrizione può avvenire:

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

Capo II

Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto

Art. 22

Documenti di navigazione e tipi di navigazione

1. I documenti di navigazione per le navi da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione, che abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

2. I documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione che abilita al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione dell'unità, indicate nella dichiarazione di conformità, rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell'Unione europea, ovvero da attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi

dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1988, n. 214;

b) il certificato di sicurezza che attesta lo stato di navigabilità.

3. Le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate ai seguenti tipi di navigazione:

a) imbarcazioni senza marcatura CE:

1) senza alcun limite nelle acque marittime ed interne;

2) fino a sei miglia dalla costa nelle acque marittime e senza alcun limite nelle acque interne;

b) imbarcazioni con marcatura CE :

1) senza alcun limite, per la categoria di progettazione A di cui all'allegato II;

2) con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a 4 metri, mare agitato, per la categoria di progettazione B di cui all'allegato II;

3) con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a 2 metri, mare molto mosso, per la categoria di progettazione C di cui all'allegato II;

4) per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,5 metri, per la categoria di progettazione D di cui all'allegato II.

Art. 23

Licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione per le unità da diporto è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Sulla licenza di navigazione sono riportati il numero e la sigla di iscrizione, il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, il nome del proprietario, il nome dell'unità se richiesto, l'ufficio di iscrizione e il tipo di navigazione autorizzata nonché la stazza per le navi da diporto. Sono annotati il numero massimo delle persone trasportabili, gli eventuali atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sull'unità, nonché l'eventuale uso commerciale dell'unità stessa.

3. La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo in originale o in copia autentica, se la navigazione avviene tra porti dello Stato.

4. La denuncia di furto o di smarrimento o di distruzione dei documenti prescritti, unitamente ad un documento che attesti la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione tra porti nazionali per la durata di trenta giorni, a condizione che il certificato di sicurezza dell'unità sia in corso di validità.

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

6. Le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione non sia ancora concluso, possono essere abilitate alla navigazione dai rispettivi uffici di iscrizione con licenza provvisoria la cui validità non può essere superiore a sei mesi

Art. 24

Rinnovo della licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione è rinnovata in caso di cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione ovvero di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e del tipo di navigazione autorizzata.

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

Art. 25

Bandiera nazionale e sigle di individuazione

1. Le imbarcazioni e le navi da diporto iscritte nei registri espongono la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione. Dopo il numero di iscrizione è apposta la lettera "D" nel caso di imbarcazioni da diporto ovvero il gruppo "ND" nel caso di navi da diporto.

2. Le caratteristiche delle sigle di individuazione delle unità da diporto sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o la nave da diporto anche con un nome che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione.

4. Il proprietario che trasferisca all'estero l'unità da diporto è tenuto a chiedere preventivamente la dismissione della bandiera.

Art. 26

Certificato di sicurezza

1. Il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo. Il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato di sicurezza sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Art. 27

Attestazione di idoneità

1. L'attestazione di idoneità è il documento che attesta lo stato di navigabilità e la permanenza dei requisiti di sicurezza per i natanti a motore di lunghezza compresa fra i 7,51 metri e i 10 metri, misurata secondo le norme armonizzate. L'attestazione di idoneità ha validità di 8 anni ed è mantenuta a bordo.

2. Al rilascio dell'attestazione di idoneità provvede un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

Art. 28

Natanti da diporto

1. I natanti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 16, della licenza di navigazione di cui all'articolo 32 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 36.

2. I natanti da diporto, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

3. I natanti senza marcatura CE possono navigare:

a) entro 6 miglia dalla costa;

b) entro 12 miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1988, n. 314; in tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo.

c) entro 1 miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi simili.

4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato II.

5. La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti di cui al comma 3, lettera c), sono disciplinate dalla competente autorità marittima e della navigazione interna.

6. L'utilizzazione dei natanti da diporto ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo è disciplinata, anche per le modalità della loro condotta, con ordinanza della competente autorità marittima o della navigazione interna, d'intesa con gli enti locali.

Art. 29

Potenza dei motori

1. Per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio come definita dalla norma armonizzata EN/ISO 8665

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

Art. 30

Certificato per l'uso dei motori

1. Ai motori amovibili di qualsiasi potenza da applicare sulle unità da diporto e a quelli entrobordo da installare sui natanti di cui all'articolo 38 è rilasciato un certificato per l'uso in cui sono riportati i dati identificativi del motore e quelli relativi alla dichiarazione di potenza ovvero all'eventuale omologazione o collaudo.

2. Il certificato per l'uso del motore è rilasciato dall'ufficio circondariale o dall'ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su documento conforme al modello approvato dal Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti.

3. Il certificato per l'uso del motore, ove previsto, fa parte dei documenti di bordo.

Art. 31

Apparati ricetrasmittenti di bordo

1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonia, ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

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

3. Tutti gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, rilascia una dichiarazione attestante la conformità

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

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

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

5. La licenza provvisoria di esercizio resta valida fino al rilascio della licenza definitiva; la licenza è riferita all'apparato radiotelefonico di bordo ed è sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato stesso.

6. La domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico installato a bordo dei natanti, corredata della dichiarazione di conformità, è presentata all'ispettorato territoriale del Ministero delle comunicazioni avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato viene installato, e a rilasciare entro venti giorni la licenza di esercizio.

7. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo di affidamento della gestione ad una società concessionaria e di corresponsione del relativo canone.

8. I contratti per l'esercizio di apparati radioelettrici stipulati con le società concessionarie possono essere disdettati alla scadenza nei termini stabiliti. Copia della disdetta è inviata all'autorità competente, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare

l'apparato stesso ai soli fini di emergenza e per la sicurezza della navigazione.

9. La licenza di esercizio, rilasciata per il traffico di corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

10. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può disporre, quando lo ritenga opportuno o su richiesta degli organi dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, gli importatori, i distributori e gli utenti.

11. Per le imbarcazioni e le navi da diporto è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

Art. 32

Manifestazioni sportive

1. In occasione di manifestazioni sportive, preventivamente comunicate alle autorità competenti, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, le imbarcazioni da diporto, anche se non iscritte nei registri di cui all'articolo 15, ed i natanti ammessi a parteciparvi, possono navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.

2. Le stesse deroghe sono estese anche alle imbarcazioni ed ai natanti di cui al comma 1 durante gli allenamenti ad eccezione dei natanti di cui al comma 3, lettera c), dell'articolo 28, per i quali è necessaria apposita autorizzazione rilasciata dall'autorità marittima, nonché alle imbarcazioni e ai natanti che partecipano a manifestazioni diportistiche organizzate dalla Lega navale italiana.

3. Nel corso degli allenamenti deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vistata dall'autorità competente nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo, da cui risulti che l'unità è destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

4. Nelle manifestazioni sportive e negli allenamenti suddetti devono essere osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva delle federazioni di cui al comma 1.

Art. 33

Navigazione temporanea

1. Per navigazione temporanea si intende quella effettuata allo scopo di:

- a) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori;
- b) presentare imbarcazioni o navi da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto;
- c) trasferire imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali.

2. Il capo del circondario marittimo o il capo dell'ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici o, per le navi da diporto, il capo del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione l'impresa ha sede principale o secondaria, rilasciano ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini e alle aziende di vendita le autorizzazioni alla navigazione temporanea per le unità da diporto, non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ed a loro affidate in conto vendita o per riparazioni ed assistenza.

3. La navigazione temporanea è effettuata sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione.

4. L'atto di autorizzazione vale come documento di bordo ed abilita alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione dell'unità da diporto.

5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima, abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.

6. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione.

Capo III

Persone trasportabili ed equipaggio

Art. 34

Numero massimo delle persone trasportabili sulle unità da diporto

1. Per le navi e le imbarcazioni da diporto, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili, sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica presentata .

2. In caso di imbarcazioni da diporto aventi più categorie di progettazione, il numero massimo delle persone trasportabili è quello previsto dal costruttore per la categoria di progettazione corrispondente alla specie di navigazione effettuata.

3. Per i natanti da diporto il numero massimo delle persone trasportabili è documentato come segue:

a) per le unità munite di marcatura CE, dalla targhetta del costruttore e dal manuale del proprietario, di cui ai punti 2.2 e 2.5 dell'allegato II;

b) per le unità non munite di marcatura CE:

1) se omologate, da copia del certificato di omologazione e dalla dichiarazione di conformità del costruttore;

2) se non omologate, ai sensi del regolamento di sicurezza di cui all'articolo 115, comma 1, lettera a).

Art.35

Numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle unità da diporto

1. È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

Art. 36

Servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto

1. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

3. I servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

4. Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi della patente nautica, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Art. 37

Servizi di bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite a noleggio

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono stabiliti i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo di imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio.

Art. 38

Ruolo di equipaggio

1. Qualora si intenda imbarcare sulle unità da diporto, quali membri dell'equipaggio, marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, deve essere preventivamente richiesto dal proprietario

all'autorità competente apposito documento, redatto in conformità al modello approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'iscrizione dei nominativi del personale marittimo imbarcato e per gli altri dati indicati nello stesso documento.

CAPO IV

(Obbligo di patente)

Art. 39

patente nautica

1. La patente nautica per unità da diporto di lunghezza non superiore a 24 metri è obbligatoria nei seguenti casi, in relazione alla navigazione effettivamente svolta:

a) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.

2. Chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai 24 metri, deve essere in possesso della patente per nave da diporto.

3. Per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 24 metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali è installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle indicate al comma 1, lettera b), è richiesto il possesso dei seguenti requisiti, senza obbligo di patente:

a) aver compiuto diciotto anni di età, per le imbarcazioni e le moto d'acqua;

b) aver compiuto sedici anni di età, per i natanti;

c) aver compiuto quattordici anni di età, per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

4. Si prescinde dai requisiti di età di cui al comma 3, per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di avviamento agli sport nautici

gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica, a condizione che le attività stesse si svolgano sotto la responsabilità delle scuole ed i partecipanti siano coperti dall'assicurazione per responsabilità civile per i danni causati alle persone imbarcate ed a terzi.

5. I motoscafi ad uso privato di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto.

6. La patente nautica si distingue nelle seguenti categorie ed abilita al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto indicate per le rispettive categorie:

- a) Categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto;
- b) Categoria B: comando di navi da diporto;
- c) Categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

Capo V

Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto

Art. 40

Responsabilità civile

1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.

2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.

Art. 41

Assicurazione obbligatoria

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

2. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati.

3. L'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applica anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

TITOLO III

Disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione

Capo I

Locazione di unità da diporto

Art. 42

Locazione e forma del contratto

1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.

2. Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.

3. Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.

4. La forma del contratto di sublocazione o di quello di cessione è regolata dal comma 3.

Art. 43

Scadenza del contratto

1. Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione dell'unità da diporto.

2. Salvo diversa volontà delle parti, nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto di locazione, non si fa luogo a liquidazione di danni, ma al locatore per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 44

Prescrizione

I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre dalla scadenza del contratto o nel caso di cui al comma 2 dell'articolo 43 dalla riconsegna dell'unità.

Art.45

Obblighi del locatore

1. Il locatore è tenuto a consegnare l'unità da diporto, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari per la navigazione e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

Art.46

Obblighi del conduttore

1. Il conduttore è tenuto ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.

2. In caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni amministrative, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria è obbligato in solido con l'autore delle violazioni al pagamento

della somma da questi dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

Capo II
Noleggio

Art. 47

Noleggio di unità da diporto

1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

2. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

Art. 48

Obblighi del noleggiante

1. Il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

Art. 49

Obblighi del noleggiatore

1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto.

Capo III

Mediatore per le unità da diporto

Art. 50

Ruoli dei mediatori per le unità da diporto

1. Le regioni disciplinano i requisiti e le modalità di iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto, la formazione e conservazione del ruolo, le cause di cancellazione e le norme disciplinari.

Art. 51

Abilitazione all'esercizio della professione di mediatore

1. L'iscrizione nel ruolo dei mediatori per le unità da diporto abilita all'esercizio della professione in tutto il territorio della Repubblica; non è ammessa l'iscrizione in più di un ruolo. L'iscritto non può delegare le funzioni relative all'esercizio della professione, se non ad altro mediatore iscritto.

TITOLO IV

Educazione marinara

Art. 52

Cultura nautica

1. Il Ministero dell'istruzione, università e ricerca, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, può inserire, nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado, l'insegnamento della cultura nautica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi. A tal fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti collabora alla definizione di

specifici progetti formativi, avvalendosi della Lega navale italiana e della Federazione italiana della vela.

TITOLO V

Norme sanzionatorie

Capo I

Illeciti amministrativi

Art. 53

Violazioni commesse con unità da diporto

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

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

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 euro a 1.033 euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

4. Per le violazioni di cui al comma 1, si applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione per trenta giorni. Il periodo di sospensione è riportato sulla licenza di navigazione.

Art. 54

Abusivo utilizzo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea

1. Chiunque utilizza l'autorizzazione alla navigazione temporanea per navigare fuori dei casi previsti dall'articolo 33, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.066 a euro 8.263.

Art. 55

Esercizio abusivo delle attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto

1. Chiunque esercita le attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto senza l'osservanza delle formalità di cui all'articolo 2, comma 2, ovvero utilizza imbarcazioni da diporto per attività diverse da quelle a cui sono adibite, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.066 a euro 8.263.

2. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque non presenta la dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 3.

Art. 56

Inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto

1. Il costruttore, il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che pongono in commercio o in servizio prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, non conformi alle disposizioni del capo II o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 20.658,28 a euro 123.949,66.

2. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che non ottemperino agli ordini delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25.822,84 a euro 154.937,07.

3. Salvo che il fatto non costituisca reato, chiunque apponga indebitamente la marcatura CE in violazione delle disposizioni dell'articolo 8, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 20.658,28 a euro 123.949,66.

4. Chiunque venda prodotti di cui all'art. 4, comma 1, non conformi alle disposizioni dettate dal capo II o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 20.658,28 a euro 123.949,66.

5. Chiunque installi componenti o motori non conformi alle disposizioni dettate dal capo II o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.329,14 a euro 61.974,83.

6. Chiunque violi gli obblighi di conservazione e di esibizione della documentazione di cui all'articolo 11 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.582,28 a euro 15.493,71. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11 possono disporre il temporaneo divieto di commercializzazione dei prodotti di cui all'art. 4, comma 1, fino alla produzione della documentazione.

Art. 57

Rapporto delle violazioni

1. Per gli illeciti amministrativi di cui al presente codice in materia di navigazione marittima, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto

dall'articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689, sono le Capitanerie di porto.

2. Ove si tratti di illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, l'autorità competente emette l'ordinanza di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sentito il parere delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11 che possono disporre indagini supplementari.

TITOLO VI

Disposizioni complementari, transitorie e finali

Art. 58

Durata dei procedimenti

1. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro venti giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

2. Il termine di cui al comma 1 si applica anche al procedimento di rilascio del certificato limitato di radiotelefonista per l'uso di apparati radiotelefonici installati a bordo di navi di stazza lorda inferiore alle 150 tonnellate, con potenza non superiore a 60 watts, di cui all'articolo 2-bis del decreto del Ministro delle poste e delle comunicazioni ministeriale 21 novembre 1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana in data 23 febbraio 1957, n. 50, e successive modificazioni, qualora il predetto certificato riguardi l'uso di apparati installati a bordo di unità da diporto.

Art. 59

Arrivi e partenze delle unità da diporto

1. Le unità da diporto sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e del rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

Art. 60

Denuncia di evento straordinario

1. Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si sono verificati eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone a bordo, il comandante dell'unità da diporto deve farne denuncia all'autorità marittima o consolare entro tre giorni dall'arrivo in porto con le modalità di cui all'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.

2. In caso di eventi che abbiano coinvolto l'incolumità fisica di persone, il termine di cui al comma 1 è ridotto a 24 ore.

3. Le autorità di cui al comma 1 procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause.

Art. 61

Disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali

1. In caso di sinistro concernente in modo esclusivo unità da diporto non adibite ad uso commerciale, ove dal fatto non derivi l'apertura di un procedimento penale, l'inchiesta formale di cui all'articolo 579 del codice della navigazione è disposta soltanto ad istanza degli interessati.

Art. 62

Iscrizione di unità da diporto destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne

1. I proprietari di imbarcazioni da diporto non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, devono provvedere all'iscrizione delle proprie unità entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice. A tal fine, qualora l'interessato non sia in possesso di uno dei titoli di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata dal notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne.

2. Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto di cui al comma 1 la documentazione tecnica può essere sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero

autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, qualora l'unità sia stata immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea prima del 16 giugno 1998.

3. Le imbarcazioni da diporto di cui al comma 1, già iscritte e cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente iscritte presso lo stesso ufficio sulla base della documentazione di proprietà e tecnica agli atti del predetto ufficio. L'ufficio di iscrizione può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

Art. 63

Tariffe per prestazioni e servizi

1. Alle procedure relative all'attestazione di conformità delle unità da diporto e dei loro componenti e a quelle finalizzate alla designazione degli organismi abilitati ad attestare la conformità, alla vigilanza sugli organismi stessi, nonché all'effettuazione dei controlli sui prodotti, si applicano le disposizioni dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52.

2. Per le prestazioni e i servizi da richiedere agli organi competenti, gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, che sostituisce la tabella 3 allegata alla legge 10 dicembre 1986, n.870 e successive modificazioni, nonché dei tributi speciali previsti dalla tabella D allegata al decreto legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 settembre 1954, n. 869, come sostituita dall'allegato 1 alla legge 6 agosto 1991, n. 255.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, gli importi dei diritti e dei compensi di cui al comma 2 sono aggiornati ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, media nazionale, verificatasi nei due anni precedenti.

4. Gli introiti derivanti dai diritti e compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, affluiscono in un apposito capitolo di entrata del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con decreto del Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti sono definite le categorie di spese che gravano su detto fondo.

Art. 64

Tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti
nautiche

1. L'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche è subordinata al pagamento di una tassa unica, l'ammontare della quale è stabilito annualmente con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 65

Regolamento di attuazione

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998 n. 400, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo, un decreto ministeriale al fine di disciplinare le materie di seguito indicate:

- a) modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto
- b) procedure relative al trasferimento ad altro ufficio dell'iscrizione di una unità da diporto e formalità relative alla cancellazione dai registri delle unità da diporto;
- c) disciplina relativa ai casi di perdita di possesso delle unità da diporto;
- d) procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto e disciplina del rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto
- e) disciplina del regime amministrativo degli apparati ricetrasmittenti di bordo;
- f) procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea.
- g) Disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto, ivi compresa l'introduzione di nuovi

criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili e l'uso obbligatorio di dispositivi elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;

h) Sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;

i) individuazione, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, degli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 si applicano le disposizioni regolamentari vigenti.

Art. 66

Disposizioni abrogative

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice sono abrogate le seguenti disposizioni:

a) gli articoli 213, 214, 215, 216, 218, 1212 e 1291 del codice della navigazione;

b) gli articoli 96, 97 e 98 del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631;

c) gli articoli 314, comma 2, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407 e 538 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

d) l'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni;

e) la legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 59;

- f) l'articolo 28 della legge 26 aprile 1986, n. 193;
 - g) gli articoli 5 e 10 della legge 5 maggio 1989, n. 171;
 - h) il decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, e successive modificazioni;
 - i) gli articoli dall'1 al 18, 20 e 21 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;
 - l) i commi 8, 9, 10 dell'articolo 10 e il comma 3 bis dell'articolo 15 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647;
 - m) gli articoli 1, 2, comma 1, e 11 della legge 8 luglio 2003, n. 172.
2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 60 sono abrogati i commi dall'1 al 7 dell'articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

ALLEGATO I COMPONENTI

1. Protezione antincendio per motori entro bordo e entro bordo con comando fuoribordo («sterndrive»)
2. Dispositivo che impedisce l'avviamento dei motori fuoribordo con marcia innestata.
3. Timone a ruota, meccanismo e cavi di comando.
4. Serbatoi destinati a impianti fissi e tubazioni del carburante.
5. Boccaporti e oblò prefabbricati.

ALLEGATO II REQUISITI ESSENZIALI

OSSERVAZIONE PRELIMINARE

Ai fini del presente allegato il termine "unità" designa le unità da diporto e le moto d'acqua.

A. REQUISITI ESSENZIALI DI SICUREZZA PER LA PROGETTAZIONE E LA COSTRUZIONE DELLE UNITÀ

1. CATEGORIE DI PROGETTAZIONE DELLE UNITÀ

Categoria di progettazione	Forza del vento	Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione (H1/3, metri)
A "In alto mare"	> 8	> 4
B "Al largo"	</= 8	</= 4
C "In prossimità della costa"	</= 6	</= 2
D "In acque protette"	</= 4	</= 0,3

Definizioni:

A. In alto mare: progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

B. Al largo: progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

C. In prossimità della costa: progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

D. In acque protette: progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole baie, laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,3 m, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 m, ad esempio a causa di imbarcazioni di passaggio.

Le unità da diporto di ciascuna categoria devono essere progettate e costruite conformemente a questi parametri per quanto riguarda stabilità, galleggiamento e gli altri pertinenti requisiti essenziali elencati nell'allegato II e per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.

2 . REQUISITI GENERALI

I prodotti di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a) devono essere conformi ai requisiti essenziali nella misura in cui questi sono loro applicabili.

2.1 Identificazione dell'unità.

Ogni unità reca una marcatura con il numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

- codice del costruttore;
- paese di costruzione;
- numero di serie unico;
- anno di costruzione;
- anno del modello.

La norma armonizzata pertinente fornisce i dettagli di tali requisiti.

2.2 Targhetta del costruttore

Ogni unità da diporto: reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dello scafo, contenente le seguenti informazioni:

- nome del costruttore;
- marcatura «CE» (vedi **allegato III**);

- categoria di progettazione di cui al punto 1;
- portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6 escluso il peso del contenuto dei serbatoi fissi pieni;
- numero di persone raccomandate dal fabbricante per il cui trasporto l'unità da diporto è stata concepita.

2.3 Protezioni contro la caduta in mari e mezzi di rientro a bordo

A seconda della categoria di progettazione, le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo.

2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di governo

In condizioni normali di uso, (velocità e carico), la posizione principale di governo nelle unità da diporto a motore consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

2.5. Manuale del proprietario

Ogni unità da diporto è fornita di un manuale del proprietario in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del paese in cui è commercializzata. Detto manuale dovrà più particolarmente attirare l'attenzione sui rischi di incendio e di allagamento e conterrà le informazioni elencate ai punti 2.2, 3.6 e 4 nonché i dati relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto in chilogrammi.

3. RESISTENZA E REQUISITI STRUTTURALI

3.1. Struttura

La scelta e la combinazione dei materiali e la costruzione devono assicurare all'unità da diporto una resistenza adatta da tutti i punti di vista. Particolare attenzione si presterà alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6.

3.2. Stabilità e bordo libero

L'unità da diporto ha una stabilità e un bordo libero adatti alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6.

3.3. Galleggiabilità

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla sua categoria di progettazione ai sensi del punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili devono essere progettate in modo da avere una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata. Le unità da diporto inferiori a 6 metri sono munite di una riserva di galleggiabilità per

consentire loro di galleggiare in caso di allagamento quando siano utilizzate conformemente alla loro categoria di progettazione.

3.4. Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura

Le aperture nello scafo, nel ponte (o nei ponti e nella sovrastruttura non pregiudicano la resistenza strutturale dell'unità da diporto e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa. Finestrature, oblò e portelli dei boccaporti resistono alla pressione dell'acqua prevedibile nella loro posizione specifica, nonché alle eventuali punte di carico applicate dalla massa delle persone che si muovono in coperta. Le tubazioni attraversanti lo scafo, progettate per consentire il passaggio di acqua dentro o fuori dello scafo, al di sotto della linea di galleggiamento corrispondente alla portata massima consigliata dal costruttori, di cui al punto 3.6, sono munite di chiusure prontamente accessibili.

3.5. Allagamento

Tutte le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di affondamento. Occorre riservare particolare attenzione:

- ai pozzetti e gavoni, che devono essere autovuotanti o disporre di altri mezzi efficaci per impedire all'acqua di penetrare all'interno dell'unità da diporto;
- agli impianti di ventilazione;
- all'evacuazione dell'acqua con apposite pompe o altri mezzi.

3.6. Portata massima consigliata dal costruttore

La portata massima consigliata dal costruttore [carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone (in chilogrammi)] per la quale l'unità da diporto è stata progettata, è determinata in funzione della categoria di progettazione (punto 1), della stabilità e del bordo libero (punto 3.2), della galleggiabilità e del galleggiamento punto 3.3).

3.7. Alloggiamento della zattera di salvataggio

Tutte le unità da diporto delle categorie A e B, nonché quelle appartenenti alle categorie C e D di lunghezza superiore ai 6 metri sono munite di uno o più alloggiamenti per una o più zattere di salvataggio sufficientemente capienti per contenere il numero di persone raccomandato dai fabbricanti che, secondo la progettazione, possono trovarsi a bordo durante la navigazione. Gli alloggiamenti sono di pronto accesso in qualsiasi momento.

3.8. Evacuazione

Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili di lunghezza superiore a 12 metri sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di rovesciamento. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di incendio.

3.9. Ancoraggio, ormeggio e rimorchio

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

4. CARATTERISTICHE DI MANOVRA

4.1 Il costruttore provvede affinché le caratteristiche di manovra dell'unità da diporto: con il motore più potente per il quale l'unità da diporto è progettata e costruita siano soddisfacenti. In conformità della norma armonizzata la potenza massima nominale di tutti i motori destinati alle unità da diporto deve essere specificata nel manuale fornito al proprietario.

5. REQUISITI RELATIVI AI COMPONENTI E ALLA LORO INSTALLAZIONE

5.1. Motori e compartimenti motore

5.1.1. Motore entro bordo

Tutti i motori entro bordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendio o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio. Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili. I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore sono incombustibili.

5.1.2. Ventilazione

Il vano motore deve essere ventilato. È necessario evitare l'ingresso di acqua nel vano motore attraverso le prese d'aria.

5.1.3. Parti esposte

Le parti esposte del motore in movimento o calde che possono causare lesioni alle persone devono essere efficacemente protette, a meno che il motore non sia già rinchiuso o comunque isolato nel suo vano.

5.1.4. Avviamento dei motori fuoribordo

Tutte le unità da diporto munite di motori fuoribordo dispongono di un dispositivo atto ad impedire l'avviamento del motore con marcia inserita, tranne il caso in cui:

- a) il motore fornisca meno di 500 N di spinta statica;
- b) il motore disponga di un dispositivo di strozzamento che limiti la spinta a 500 N al momento dell'avviamento.

5.1.5. Moto d'acqua funzionanti senza conducente

Le moto d'acqua sono progettate o con un dispositivo automatico di arresto del motore o con un dispositivo automatico che obbliga il veicolo a descrivere un movimento circolare in avanti a velocità ridotta quando il conducente scende deliberatamente dall'unità o cade in acqua.

5.2. Sistemi di alimentazione del carburante

5.2.1. Considerazioni generali

I dispositivi e le installazioni destinati al rabbocco, stivaggio, sfiato e alimentazione di carburante sono progettati ed installati in modo da ridurre al minimo il rischio d'incendio e di esplosione.

5.2.2. Serbatoi di carburante

I serbatoi, le tubazioni e le manichette per il carburante sono posti in una posizione sicura e separati o protetti da qualsiasi fonte significativa di calore. Il materiale dei serbatoi ed i loro sistemi di costruzione sono adatti alla loro capacità e al tipo di carburante. Tutti gli spazi contenenti i serbatoi debbono essere ventilati. La benzina viene conservata in serbatoi che non formino parte integrante dello scafo e siano:

- a) isolati dal vano motore e da ogni altra fonte di ignizione;
- b) isolati dai locali di alloggio.

Il gasolio può essere conservato in serbatoi facenti parte integrante dello scafo.

5.3. Impianto elettrico

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale, e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione. Particolare attenzione è rivolta alla protezione dai sovraccarichi e dai cortocircuiti di tutte le reti, fatti salvi i circuiti di accensione del motore, alimentate da batterie. Deve essere garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas eventualmente emessi dalle batterie. Queste ultime sono assicurate fermamente e protette dall'infiltrazioni d'acqua.

5.4. Sistema di governo

5.4.1. Considerazioni generali

I sistemi di governo sono progettati, costruiti ed installati in modo da garantire la trasmissione delle forze di governo in condizioni di funzionamento prevedibili.

5.4.2. Dispositivi di emergenza

Le unità da diporto a vela e le unità da diporto con un solo motore entro bordo dotate di sistemi di governo con comando a distanza sono munite di dispositivi di emergenza per il governo dell'unità da diporto a velocità ridotta.

5.5. Impianto del gas

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e vengono progettati ed installati in modo da evitare perdite ed il rischio di esplosioni e in modo da controllarne la tenuta. I materiali ed i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni ed agli agenti incontrati in ambienti marino. Ciascun apparecchio è munito di dispositivo di sicurezza contro lo spegnimento della fiamma. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite i prodotti di combustione. Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo. Gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

5.6. Protezione antincendio

5.6.1. Considerazioni generali

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. È riservata particolare attenzione all'ambiente circostante gli apparecchi a fiamma libera, le zone calde o i motori e le macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle condutture di olio e carburanti non ricoperte ed è evitata la presenza di fili elettrici al di sopra delle parti calde delle macchine.

5.6.2. Attrezzatura antincendio

L'unità è fornita di un'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio o la posizione e la capacità dell'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio sono indicate. Le imbarcazioni non sono messe in servizio finché non sia stata installata l'appropriata attrezzatura antincendio. I vani dei motori a benzina sono protetti con un sistema estintore che consenta di evitare l'apertura del vano in caso di incendio. Gli estintori portatili sono fissati in punti facilmente accessibili ed uno è collocato in modo da poter essere facilmente raggiunto dalla posizione principale di governo dell'unità.

5.7. Fanali di navigazione

Laddove installati i fanali di navigazione devono essere conformi alla regolamentazione COL REG 1972, quale successivamente modificata o CEVNI, a seconda dei casi.

5.8. Prevenzione dello scarico e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra

Le unità sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti (olio, carburante, ecc.).

Le unità fornite di servizi igienici devono essere munite:

- a) di serbatoi, oppure
- b) di dispositivi che consentono l'installazione di serbatoi.

Le unità dotate di serbatoi installati permanentemente sono fornite di una connessione di scarico standard per consentire ai tubi degli impianti di scarico di essere collegati alla tubazione di scarico dell'imbarcazione. Inoltre i tubi destinati all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotati di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.";

B. REQUISITI ESSENZIALI RELATIVI ALLE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DEI MOTORI DI PROPULSIONE

I motori di propulsione devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico.

1. IDENTIFICAZIONE DEL MOTORE

1.1. Su ogni motore figurano chiaramente le informazioni seguenti:

- marchio commerciale o nome commerciale del costruttore del motore
- tipo del motore, famiglia del motore, se del caso
- un numero di identificazione unico del motore
- la marcatura CE, nei casi previsti dall'articolo 3.

1.2. Le diciture suddette devono essere chiaramente leggibili ed indelebili e rimanere tali per la durata normale d'esercizio del motore. Se sono utilizzate etichette o targhette, esse devono essere apposte in modo da rimanere fissate per la durata normale di esercizio del motore e da non poter essere rimosse senza essere distrutte o cancellate.

1.3. Le diciture suddette devono essere apposte in una parte del motore necessaria per il suo normale funzionamento e che abitualmente non richiedono una sostituzione per tutta la durata di esercizio del motore.

1.4. Le diciture suddette devono essere collocate in modo da essere immediatamente visibili da una persona normale dopo che il motore è stato assemblato con tutti i componenti necessari per il suo funzionamento.

2. REQUISITI RELATIVI ALLE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO

I motori di propulsione devono essere progettati, costruiti e assemblati in modo tale che, se correttamente installati e in uso normale, le loro emissioni non superino i valori limite risultanti dalla tabella seguente:

Tabella 1

TIPO	monossido di carbonio			idrocarburi			Ossidi di azoto	Particolato PT
	A	B	n	A	B	n		
Motore a scoppio a due tempi	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Non applicabile
Motore a scoppio a quattro tempi	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Non applicabile
Accensione per compressione	5,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

A, B e n sono valori costanti indicati nella tabella, PN è la potenza nominale del motore in kW e le emissioni di gas di scarico sono misurate conformemente alla norma armonizzata.

Per i motori di potenza superiore a 130 kW sono utilizzati i cicli di funzionamento E3 (IMO) o E5 (nautica da diporto).

I carburanti di riferimento da utilizzare per le prove di emissione per i motori alimentati a benzina o a diesel sono specificati nella direttiva 98/69/CE, (allegato IX, tabelle 1 e 2) e per i motori alimentati con gas di petrolio liquefatto sono specificati nella direttiva 98/77/CE.

3. DURATA

Il costruttore del motore fornisce istruzioni per l'installazione e la manutenzione del motore che, se applicate, devono consentire al motore di mantenersi conforme ai limiti di cui sopra per tutta la durata normale di esercizio del motore e in condizioni d'uso normali.

Queste informazioni sono ottenute dal costruttore del motore effettuando preliminarmente una prova di resistenza, basata su cicli di funzionamento normali, e calcolando l'usura dei

componenti; in questo modo il costruttore potrà predisporre e pubblicare le istruzioni per la manutenzione con tutti i nuovi motori immessi in commercio per la prima volta.

La durata normale dei motori è considerata la seguente:

- a) per i motori entro bordo o entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato: 480 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- b) per i motori di moto d'acqua: 350 ore o cinque anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- c) per i motori fuoribordo: 350 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi).

4. MANUALE DEL PROPRIETARIO

Con ogni motore è fornito un “manuale del proprietario” redatto in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del paese in cui è commercializzata. Il manuale deve:

- a) fornire istruzioni per l'installazione e la manutenzione necessarie per il corretto funzionamento del motore secondo i requisiti di cui al paragrafo 3 (durata);
- b) specificare la potenza del motore misurata conformemente alla norma armonizzata.

C. REQUISITI ESSENZIALI RELATIVI ALLE EMISSIONI ACUSTICHE

Le unità da diporto con motore entro bordo o motore entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche.

1. LIVELLI DI EMISSIONE ACUSTICA

1.1. Le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato sono progettati, costruiti e assemblati in modo che le emissioni acustiche misurate conformemente alla prova definita nella norma armonizzata EN ISO 14509, non superino i valori limite indicati nella tabella seguente:

Tabella 2

Potenza di ciascun motore in kW	Livello massimo di pressione sonora = LpASmax in dB
PN ≤ 10	67
10 < PN ≤ 40	72
PN > 40	75

PN = potenza nominale del motore in kWh alla velocità nominale e LpASmax = livello massimo di pressione sonora in dB. Per le unità con due o più motori di qualsiasi tipo può essere applicata una tolleranza di 3 dB.

1.2. In alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se hanno un numero di Froude pari a $< 1,1$ e un rapporto potenza/dislocamento pari a < 40 e se il motore e il sistema di scarico sono installati conformemente alle specifiche del costruttore del motore.

1.3. Il “numero di Froude” è calcolato dividendo la velocità massima dell'imbarcazione V (m/s) per la radice quadrata della lunghezza della linea al galleggiamento l_{wl} (m) moltiplicata per la costante gravitazionale ($g = 9,8 \text{ m/s}^2$).

$$Fn = V / \text{radice quadrata di } (g \cdot L_{wl}).$$

Il “rapporto potenza/dislocamento” è calcolato dividendo la potenza del motore P (kW) per il dislocamento dell'imbarcazione $D (t) = P/D$

1.4. Quale ulteriore alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se i loro principali parametri di progettazione sono identici o compatibili con quelli di una unità di riferimento certificata rispetto alle tolleranze specificate nella norma armonizzata.

1.5. Per “unità di riferimento certificata” s'intende una specifica combinazione scafo/motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato di cui è stata accertata la conformità ai requisiti relativi alle emissioni acustiche, misurata conformemente al punto 1.1., e per la quale tutti i principali parametri di progettazione e le misure di livello sonoro appropriati sono stati inclusi successivamente nell'elenco pubblicato delle unità di riferimento certificate.

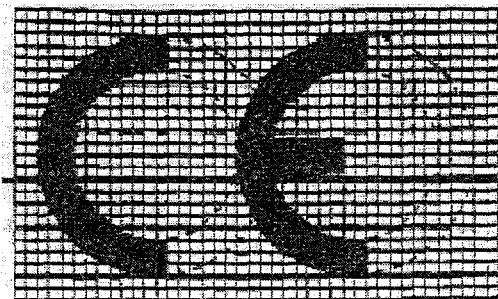
2. MANUALE DEL PROPRIETARIO

Per le unità da diporto con motore entrobordo o entrobordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e le moto d'acqua, il manuale del proprietario di cui all'allegato II paragrafo A, punto 2.5, comprende le informazioni necessarie per mantenere l'unità e il dispositivo di scarico in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.

Per i motori fuoribordo, il manuale del proprietario di cui all'allegato II paragrafo B, punto 4, fornisce le istruzioni necessarie per mantenere il motore fuoribordo in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.".

ALLEGATO III MARCATURA «CE»

La marcatura «CE» di conformità è costruita dalle iniziali «CE» secondo il simbolo grafico che segue:



In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura «CE», dovranno essere rispettate le proporzioni indicate dal grafico di cui sopra.

Le dimensioni verticali dei vari elementi della marcatura «CE» devono essere sostanzialmente le stesse, comunque non inferiori a 5 mm.

La marcatura «CE» è seguita dal numero di identificazione dell'organismo notificato, qualora esso intervenga nel controllo della produzione.

ALLEGATO IV
CONTROLLO DI FABBRICAZIONE INTERNO
(modulo A)

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, che soddisfa gli obblighi di cui al paragrafo 2, si accetta e dichiara che i prodotti soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura «CE» a ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità (vedi allegato VIII).

2. Il fabbricante prepara la documentazione tecnica descritta al paragrafo 3; il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui ne il fabbricante ne il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione ed il funzionamento del prodotto (vedi allegato IX).

4. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità insieme con la documentazione tecnica.

5. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti alla documentazione tecnica di cui al paragrafo 2 e ai requisiti del presente decreto.

ALLEGATO V
CONTROLLO DI FABBRICAZIONE INTERNO E PROVE
(modulo AA)

Questo modulo è costituito dal modulo A, come indicato nell'**allegato IV**, oltre che dai seguenti requisiti supplementari:

A. PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE

Su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore vengono eseguite una o più delle seguenti prove, calcoli equivalenti o controlli da parte del costruttore stesso o per suo conto:

- a) prova di stabilità conformemente al punto 3.2 dei requisiti essenziali (allegato II paragrafo A);
- b) prova delle caratteristiche di galleggiabilità conformemente al punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II paragrafo A).

Disposizioni comuni ad entrambi le varianti: queste prove o calcoli o controlli devono essere eseguiti sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

B. EMISSIONI ACUSTICHE

Per le unità da diporto dotate di motore entrobordo o motore entrobordo con comando a poppa senza scarico integrato e per le moto d'acqua:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di unità, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II C sono eseguite dal costruttore di unità, o in suo nome, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Per i motori fuoribordo e per i motori entrobordo con comando a poppa con scarico integrato:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di unità, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II paragrafo C sono eseguite dal costruttore di unità, o per suo conto, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Quando sono oggetto della prova più di un motore di una famiglia di motori, è applicato il metodo statistico descritto nell'allegato XVII per assicurare la conformità del campione.

ALLEGATO VI ESAME «CE DEL TIPO» (modulo B)

1. Un organismo notificato accerta e dichiara che un esemplare, rappresentativo della produzione considerata, soddisfa le disposizioni del presente decreto.

2. La domanda di esame «CE del tipo» deve essere presentata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

- il nome e l'indirizzo del fabbricante e, qualora la domanda sia presentata dal suo mandatario, anche il nome e l'indirizzo di quest'ultimo;
- una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata a nessun altro organismo notificato;
- la documentazione tecnica descritta al punto 3.

Il richiedente mette a disposizione dell'organismo notificato un esemplare rappresentativo della produzione considerata, qui di seguito denominato «tipo» (*). L'organismo notificato può chiedere altri esemplari dello stesso tipo qualora sia necessario per eseguire il programma di prove.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto (vedi **allegato IX**).

4. L'organismo notificato:

4.1. esamina la documentazione tecnica, verifica che il tipo sia stato fabbricato in conformità con tale documentazione ed individua gli elementi progettati in conformità delle disposizioni delle norme di cui all'articolo 3, comma 3 nonché gli elementi progettati senza applicare le disposizioni previste da tali norme;

4.2. effettua o fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se le soluzioni adottate dal fabbricante soddisfano i requisiti essenziali di cui all'**allegato II** qualora non siano state applicate le norme di cui all'articolo 3, comma 3.

4.3. effettua e fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se, qualora il fabbricante abbia deciso di conformarsi alle norme relative, tali norme siano state effettivamente applicate;

4.4. concorda con il richiedente il luogo in cui gli esami e le necessarie prove devono essere effettuati.

5. Se il tipo soddisfa le disposizioni del presente decreto, l'organismo notificato rilascia un attestato di esame «CE del tipo» al richiedente. L'attestato deve contenere il nome e l'indirizzo del fabbricante, le conclusioni dell'esame, le condizioni di validità del certificato e i dati necessari per l'identificazione del tipo approvato.

All'attestato è allegato un elenco dei fascicoli significativi della documentazione tecnica, di cui l'organismo autorizzato conserva una copia.

Se al fabbricante viene negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, l'organismo notificato deve fornire motivi dettagliati per tale rifiuto.

6. Il richiedente informa l'organismo notificato che detiene la documentazione tecnica relativa all'attestato di esame «CE del tipo» di tutte le modifiche al prodotto approvato che devono ricevere un'ulteriore approvazione, qualora tali modifiche possano influire sulla conformità ai requisiti

essenziali o modalità di uso prescritte del prodotto. Questa nuova approvazione viene rilasciata sotto forma di un complemento dell'attestato originale di esame «CE del tipo».

7. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni utili riguardanti gli attestati di esame «CE del tipo» ed i complementi rilasciati e ritirati.

8. Gli altri organismi notificati possono ottenere copia degli attestati di esame «CE del tipo» e/o dei loro complementi. Gli allegati degli attestati sono tenuti a disposizione degli altri organismi notificati.

9. Il fabbricante o il suo mandatario conserva, insieme con la documentazione tecnica, copia degli attestati di esame «CE del tipo» e dei loro complementi per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

(*) Uno stesso tipo può coprire più varianti di un prodotto a condizione che le differenze tra le varianti non influiscano sul livello di sicurezza o su altri requisiti in materia di prestazioni del prodotto.

ALLEGATO VII

CONFORMITÀ AL TIPO

(modulo C)

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» e soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante appone la marcatura «CE» a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi **allegato VIII**).

2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» e ai requisiti del presente decreto.

3. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario (vedi **allegato IX**).

4. Per quanto riguarda la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico della presente direttiva e nell'eventualità che un costruttore non operi a norma di un pertinente sistema qualità come quello di cui all'allegato XV, un organismo notificato scelto dal costruttore può eseguire o far eseguire controlli sui prodotti ad intervalli casuali. Se il livello qualitativo appare insoddisfacente o se appare necessario verificare la validità dei dati presentati dal costruttore, è utilizzata la procedura seguente:

- un motore di serie è sottoposto alla *prova descritta nell'allegato II paragrafo B (?)*. I motori di prova devono aver subito un rodaggio, parziale o completo, conforme alle prescrizioni del costruttore. Se le emissioni di gas di scarico specifiche del motore di serie eccedono i valori limite descritti alla tabella di cui al punto 2 dell'allegato I paragrafo B, il costruttore può chiedere che le misure siano effettuate su un campione di motori di serie comprendente il motore sottoposto originariamente alla prova. Per garantire la conformità del campione di motori di cui sopra ai requisiti del presente decreto, si applica il metodo statistico descritto nell'allegato XVII.

ALLEGATO VIII

DICHIARAZIONE SCRITTA DI CONFORMITÀ

1. La dichiarazione scritta di conformità alle disposizioni della direttiva deve accompagnare:

- a) le unità da diporto e le moto d'acqua e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II paragrafo A, punto 2.5);
- b) i componenti di cui all'allegato I;
- c) i motori di propulsione e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II paragrafo B punto 4).

2. La dichiarazione scritta di conformità deve comprendere i seguenti elementi, ed essere redatta nella lingua o nelle lingue di cui all'allegato II paragrafo A, punto 2.5:

- a) nome e indirizzo del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità, ragione sociale e indirizzo completo; il mandatario deve indicare anche la ragione sociale e l'indirizzo del costruttore;
- b) descrizione del prodotto definito al punto 1 descrizione del prodotto di cui trattasi: marca, tipo, numero di serie (se del caso);
- c) riferimenti alle pertinenti norme armonizzate utilizzate o riferimenti alle specifiche in relazione alle quali è dichiarata la conformità;
- d) se del caso, riferimento alle altre direttive comunitarie applicate;
- e) se del caso, riferimento all'attestato CE del tipo rilasciato da un organismo notificato;

f) se del caso, nome e indirizzo dell'organismo notificato;

g) identificazione della persona autorizzata a firmare a nome del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità.

3. Per quanto riguarda:

- i motori di propulsione entro bordo e entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato,
- i motori omologati a norma del decreto ministeriale 20 dicembre 1999 (*e successive modifiche*)? conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I dello stesso,
- i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CEE,

la dichiarazione scritta di conformità include, oltre alle informazioni di cui al punto 2, una dichiarazione del costruttore attestante che il motore è conforme ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dalla presente direttiva, se installato su un'unità da diporto conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore, e che tale motore non deve essere messo in servizio finché l'imbarcazione da diporto in cui deve essere installato non è stata dichiarata conforme, ove previsto, con la pertinente disposizione della direttiva.

ALLEGATO IX

DOCUMENTAZIONE TECNICA FORNITA DAL COSTRUTTORE

La documentazione tecnica di cui agli allegati IV, VI, VII, XII, XIV e XVI deve comprendere tutti i dati o mezzi pertinenti utilizzati dal costruttore per garantire che i componenti o l'unità siano conformi ai relativi requisiti essenziali.

La documentazione tecnica deve consentire la comprensione del progetto, della fabbricazione e del funzionamento del prodotto nonché permettere di valutarne la conformità ai requisiti della presente direttiva.

La documentazione deve comprendere, se necessario ai fini della valutazione:

- a) una descrizione generale del tipo;
- b) disegni di progettazione di massima e di fabbricazione, schemi dei componenti, dei sottoassemblaggi, dei circuiti, ecc.;
- c) descrizioni e spiegazioni necessarie per la comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
- d) un elenco delle norme di cui all'articolo 3, comma 2bis, applicate interamente o parzialmente, nonché una descrizione delle soluzioni adottate per rispondere ai requisiti essenziali qualora non siano state applicate le norme di cui all'articolo 3, comma 2bis;
- e) i risultati dei calcoli di progettazione, degli esami effettuati, ecc.;

f) i risultati delle prove o specificamente i calcoli di stabilità secondo il punto 3.2 dei requisiti essenziali e di galleggiabilità secondo il punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II paragrafo A);

g) i risultati delle prove relative alle emissioni dei gas di scarico che dimostrano la conformità con il punto 2 dei requisiti essenziali (allegato II paragrafo B);

h) i risultati delle prove relative alle emissioni acustiche o i dati relativi all'unità di riferimento che dimostrano la conformità con il punto 1 dei requisiti essenziali (allegato II paragrafo C).

ALLEGATO X

GARANZIA QUALITÀ PRODUZIONE

(modulo D)

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato delle operazioni di verifica non possono essere né il progettista né il costruttore né il fornitore né l'installatore dei prodotti di cui all'articolo 1 che essi verificano, né il mandatario di una di queste parti. Essi non possono intervenire né direttamente né in veste di mandatarî nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali prodotti. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche fra il costruttore e l'organismo di controllo

1bis. L'organismo notificato deve essere indipendente e non deve essere controllato dai costruttori o dai fornitori."

2. Il fabbricante deve applicare un sistema di qualità della produzione, eseguire l'ispezione e le prove del prodotto finito secondo quanto specificato al paragrafo 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. SISTEMA QUALITÀ'

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati ad un organismo notificato di sua scelta. La domanda deve contenere:

- tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti prevista;
- la documentazione relativa al sistema qualità;
- se del caso la documentazione tecnica relativa al tipo approvato (vedi **allegato IX**).e una copia dell'attestato di esame «CE del tipo».

3.2. Il sistema di qualità deve garantire la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» ed ai requisiti del presente decreto. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità dei prodotti;
- dei processi di fabbricazione, degli interventi sistematici e delle tecniche di controllo e garanzia della qualità;
- degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;
- della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;
- dei mezzi di sorveglianza che consentono il controllo della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata. Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita presso gli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2, o se è necessaria una seconda valutazione. L'organismo notificato comunica la sua decisione ai fabbricante. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. SORVEGLIANZA SOTTO LA RESPONSABILITÀ DELL'ORGANISMO NOTIFICATO.

4.1. La sorveglianza deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di fabbricazione, ispezione, prove e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

- la documentazione relativa al sistema qualità;
- altra documentazione quali i rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o far svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.

5. Il fabbricante tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

- la documentazione di cui al paragrafo 3.1, secondo trattino;
- gli adeguamenti di cui ai paragrafo 3.4, secondo capoverso;
- le decisioni e relazioni dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo capoverso, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

ALLEGATO XI

VERIFICA SU PRODOTTO

(modulo F)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella Comunità, si accerta e dichiara che i prodotti cui sono state applicate le disposizioni del paragrafo 3 sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» e soddisfano i requisiti del presente decreto.

2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» e ai requisiti della direttiva che ad essi si applicano. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura «CE» su ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi **allegato VIII**).

3. L'organismo notificato procede agli esami e alle prove del caso per verificare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto, o mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto secondo quanto stabilito al paragrafo 4, o mediante controllo e prova statistici sui prodotti secondo quanto stabilito al paragrafo 5, a scelta del fabbricante.

3.bis. Il fabbricante, o il suo mandatario, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

4. VERIFICA MEDIANTE CONTROLLO E PROVA DI OGNI SINGOLO PRODOTTO.

4.1. Tutti i prodotti vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'articolo 3, comma 3, o prove equivalenti per verificarne la conformità al tipo oggetto dell'attestato di esame «CE del tipo» e della direttiva ad essi applicabili.

4.2. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ciascun prodotto approvato e redige un attestato di conformità inerente alle prove effettuate.

4.3. Il fabbricante o il suo mandatario deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

5. VERIFICA STATISTICA

5.1. Il fabbricante presenta i suoi prodotti sotto forma di lotti omogenei e prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

5.2. I prodotti devono essere presentati alla verifica sotto forma di lotti omogenei. Da ciascun lotto viene prelevato un campione a caso. Gli esemplari di un campione vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'articolo 3, comma 3, o prove equivalenti per verificarne la conformità ai

corrispondenti requisiti del presente decreto e per determinare se si debba accettare o rifiutare il lotto.

5.3. La verifica statistica deve avvenire considerando i seguenti elementi:

- metodi statistici utilizzati,
- programma di campionamento e sue caratteristiche operative.

Per la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni dei gas di scarico si applica la procedura definita nell'allegato XVII.

5.4. Per i lotti accettati, l'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni singolo prodotto e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate. tutti gli esemplari del lotto possono essere immessi sul mercato ad eccezione di quelli del campione riscontrati non conformi. Se un lotto è rifiutato, l'organismo notificato o l'autorità competente prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo notificato può decidere di sospendere la verifica statistica. Il fabbricante può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

5.5. Il fabbricante o il suo mandatario, deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

ALLEGATO XII

VERIFICA DI UN UNICO PRODOTTO

(modulo G)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante accerta e dichiara che il prodotto considerato, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al paragrafo 2, è conforme ai requisiti del presente decreto. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura «CE» sul prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

2. L'organismo notificato esamina il prodotto e procede alle opportune prove, in conformità della norma o delle norme di cui all'articolo 3, comma 3, o a prove equivalenti, per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti del presente decreto. L'organismo notificato appone o fa apporre il proprio numero di identificazione sul prodotto approvato e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti della direttiva, di comprendere il suo progetto, la sua fabbricazione ed il suo funzionamento (vedi **allegato IX**).

ALLEGATO XIII

GARANZIA QUALITÀ DEL PRODOTTO

(modulo H)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante che soddisfa gli obblighi di cui al paragrafo 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura «CE» a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità. La marcatura «CE» deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al paragrafo 4.

2. Il fabbricante applica un sistema qualità approvato per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto secondo quanto specificato al paragrafo 3 ed è soggetto alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. SISTEMA QUALITÀ

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità ad un organismo notificato. La domanda deve contenere:

- tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista,
- la documentazione relativa al sistema qualità.

3.2. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti ai requisiti del presente decreto. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di criteri, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere una interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;
- delle specifiche tecniche di progettazione, norme incluse, che si intende applicare qualora non vengano applicate pienamente le norme di cui all'articolo 3, comma 3, nonché degli strumenti che permetteranno di garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui all'**allegato II**;

- delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici in materia di controllo e verifica della progettazione, che verranno applicati nella progettazione dei prodotti appartenenti alla categoria in questione;
- delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare nella fabbricazione, nel controllo di qualità e nella garanzia della qualità;
- degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;
- della documentazione in materia di qualità, ad esempio i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;
- dei mezzi di controllo dell'ottenimento della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata (EN29001). Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita valutativa agli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione. L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. SORVEGLIANZA CE SOTTO LA RESPONSABILITÀ DELL'ORGANISMO NOTIFICATO.

4.1. La sorveglianza CE deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

- la documentazione relativa al sistema qualità;
- la documentazione prevista dalla sezione «Fabbricazione» del sistema di garanzia della qualità, ad esempio risultati di analisi, calcoli, prove;

- la documentazione prevista dalla sezione «Fabbricazione» del sistema garanzia della qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità, e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche effettuate;

4.4. L'organismo notificato può anche effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se vi è stata prova, un rapporto sulla prova stessa.

5. Il fabbricante, per almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità nazionali:

- la documentazione di cui al paragrafo 3.1; secondo capoverso, secondo trattino;
- le modifiche di cui al paragrafo 3.4, secondo capoverso;
- le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo comma, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi qualità rilasciate o ritirate.

ALLEGATO XIV

GARANZIA QUALITÀ DEL PRODOTTO

(Modulo E)

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il costruttore che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato CE del tipo e soddisfano i requisiti della direttiva ad essi applicabili. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura CE su ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità. La marcatura CE deve essere accompagnata dal contrassegno d'identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il costruttore deve applicare un sistema di qualità approvato per la verifica e le prove del prodotto finito, secondo quanto specificato al punto 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. SISTEMA QUALITÀ

3.1. Il costruttore deve presentare una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati a un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

- tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti considerata,
- la documentazione relativa al sistema qualità,
- se del caso, la documentazione tecnica relativa al tipo approvato e una copia dell'attestato CE del tipo.

3.2. In base al sistema qualità, ogni prodotto deve essere esaminato e prove appropriate come stabilito nella/e norma/e pertinente/i di cui all'articolo 3, comma 2bis o prove equivalenti devono essere eseguite per assicurarne la conformità ai requisiti pertinenti fissati dal presente decreto. Tutti i criteri, i requisiti, le disposizioni adottati dal costruttore devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure ed istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

- degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri della direzione in materia di qualità dei prodotti;
- degli esami e delle prove che saranno effettuati dopo la costruzione;
- dei mezzi per controllare l'efficacia di funzionamento del sistema qualità;
- della documentazione in materia di qualità, quali rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.

3.3. L'organismo notificato deve valutare il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2.

Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia del prodotto interessato. La procedura di valutazione deve comprendere una visita degli impianti del costruttore.

La decisione viene notificata al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il costruttore deve impegnarsi a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il costruttore o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al costruttore. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. SORVEGLIANZA SOTTO LA RESPONSABILITÀ DELL'ORGANISMO NOTIFICATO

4.1. La sorveglianza deve garantire che il costruttore soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il costruttore deve consentire all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi ai locali di verifica, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

- la documentazione relativa al sistema qualità;
- la documentazione tecnica;
- altre documentazioni quali i rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale, ecc.

4.3. L'organismo notificato deve svolgere periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il costruttore mantenga ed utilizzi il sistema qualità e deve fornire al costruttore un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il costruttore. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o fa svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al costruttore un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.

5. Il costruttore deve tenere a disposizione delle autorità nazionali per almeno 10 anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

- la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, terzo trattino,
- gli aggiornamenti di cui al punto 3.4, secondo comma,
- le decisioni e le relazioni dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo comma e ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato deve comunicare agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

ALLEGATO XV
VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE PER QUANTO
RIGUARDA LE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO E ACUSTICHE

1. La verifica della conformità di una famiglia di motori è effettuata su un campione di motori di serie. Il costruttore decide la dimensione (n) del campione, d'intesa con l'organismo notificato.

2. La media aritmetica X dei risultati ottenuti dal campione è calcolata per ciascun componente regolamentato delle emissioni di gas di scarico e acustiche. La produzione della serie è considerata conforme ai requisiti ("decisione d'autorizzazione") se la condizione seguente è soddisfatta:

$$X + k \cdot S = L$$

S è la deviazione standard, dove:

$$S \text{ al quadrato} = \Sigma (x-X) \text{ al quadrato} / (n-1)$$

X = media aritmetica dei risultati

x = singoli risultati del campione

L = valore limite appropriato

n = numero di motori nel campione

k = fattore statistico dipendente da n (cfr. tabella)

N	2	3	4	5	6	7	8	9	10
K	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
N	11	12	13	14	15	16	17	18	19
K	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Se $N \geq 20$, $K = 0,860 / (\text{radice quadrata di } N)$

ALLEGATO XVI**TABELLA A****DIRITTI E COMPENSI PER PRESTAZIONI E SERVIZI
IN MATERIA DI NAUTICA DA DIPORTO**

Visite di accertamento e stazzatura navi da diporto di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	300 euro
Visite periodiche ed occasionali navi da diporto	75 euro
Stazzatura o ristazzatura di navi da diporto e rilascio certificazioni	25 euro
Rilascio licenze di navigazione	25 euro
Aggiornamento licenze di navigazione	15 euro
Rilascio certificato d'uso motore	20 euro
Aggiornamento certificato d'uso motore	10 euro
Esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A e C	25 euro
Esame per il conseguimento della patente nautica per navi da diporto	100 euro
Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi	30 euro
Rinnovo licenze	25 euro
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 dai registri.	20 euro
Copia di un documento	10 euro
Rilascio di un duplicato	25 euro
Autorizzazione alla navigazione temporanea e licenza provvisoria di navigazione	20 euro



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*
CONFERENZA UNIFICATA

Intesa, ai sensi dell'art.6 della legge 8 luglio 2003, n.172, sullo schema di decreto legislativo recante il codice della nautica da diporto.

Rep. Atti n. 829/ev del 3 Marzo 2005

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna seduta del 3 marzo 2005

VISTA la legge 8 luglio 2003, n. 172, recante "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" e, in particolare l'art.6, che attribuisce al governo la delega per l'emanazione delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto;

VISTA la nota del 21 gennaio 2005 del DAGL (prot. n.1298), con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto legislativo recante il codice della nautica da diporto;

CONSIDERATI gli esiti della riunione tecnica indetta per il giorno 8 febbraio 2005, nel corso della quale le regioni e gli enti locali hanno espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, con la richiesta di una integrazione da apportare all'art.2 dello schema, accolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e formalizzata con una nota successiva che apporta le modifiche all'articolo citato e che, allegata al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. sub A);

VISTA la nota dell'ANCI con la quale si chiede di apportare una integrazione alla disposizione contenuta nell'art.52, relativo alla cultura nautica,aggiungendo dopo le parole "e della Federazione italiana della vela", le parole: "e delle amministrazioni locali interessate";

CONSIDERATI gli esiti della odierna seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere favorevole sullo schema in esame, con la richiesta di apportare al testo due emendamenti, prevedendo che, all'art.6 dopo il comma 1 sia aggiunta una disposizione che stabilisce tra l'altro che i motori entro bordo e fuoribordo a doppia alimentazione debbono essere conformi ai requisiti stabiliti con un decreto ministeriale e che, fino all'emanazione di detto decreto si applica la normativa tecnica contenuta in un Allegato, secondo quanto indicato nel documento consegnato in seduta che, unito al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. sub B);

PRESO ATTO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto accoglibili gli emendamenti presentati dalle Regioni e dall'ANCI, con la precisazione che la richiesta di emendamento delle Regioni presentata nel corso della seduta, relativa all'art.6, può essere accolta soltanto evitando la fase di transitorietà indicata nel testo e fissando un termine certo per l'emanazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

CONSIDERATO che l'ANCI, l'UPI e l'UNCEM, nel corso della seduta, hanno espresso parere favorevole;



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in premessa, sullo schema di decreto legislativo recante "codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto".

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino

R. Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia

E. La Loggia



ALL. SUB B
3/3/05
Consiglio Sedw.
P. Casco

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINDE AUTONOME

**INTESA SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE
"CODICE DELLE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE SULLA NAUTICA DA
DIPORTO"**

Punto 9) orig Conferenza Unificata

Emendamento all'art. 6

Nell'art. 6, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

1 bis. I motori entro bordo e fuoribordo a doppia alimentazione, a benzina e a gas di petrolio liquido devono essere conformi ai requisiti stabiliti, in conformità alla normativa comunitaria, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Fino all'emanazione di detto decreto ministeriale si applica la normativa tecnica di cui all'allegato III al presente decreto legislativo.

Emendamento all'art. 7

Nell'art. 6, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

1 bis. Possono, inoltre, essere immessi in commercio e messi in uso i motori entro bordo e fuoribordo quattro tempi a doppia alimentazione, a benzina e a gas di petrolio liquido, derivati da motori aventi le specifiche CE.

Roma, 3 marzo 2005

Allegato III

Normativa tecnica per i motori a doppia alimentazione, a benzina e a gas i petrolio liquido.

1 Gli impianti GPL dei motori fuori bordo dotati di alimentazione a GPL devono essere conformi alle disposizioni dell'accordo di Ginevra del 20 marzo 1958, divenuto cogente nella Comunità europea con decisione del Consiglio 97/836 CE, in quanto applicabili agli impianti in questione.

2 Quando un motore fuoribordo dotato di alimentazione a GPL viene immesso nel mercato, il costruttore deve fornire un attestato di conformità comprendente l'identificazione del motore e riportante le verifiche che devono essere effettuate:

- a) prima dell'accensione del motore;
- b) durante il funzionamento;
- c) dopo l'arresto del motore.

3 Un libretto di manutenzione del motore, fornito dal costruttore, deve accompagnare ogni motore fuoribordo dotato di alimentazione a GPL. Oltre alle istruzioni d'uso del GPL, il libretto deve precisare la natura e la ripartizione delle operazioni di controllo e di manutenzione del motore, dei flessibili e del serbatoio GPL nei periodi seguenti:

- a) dopo le prime venti ore o i primi tre mesi di utilizzo;
- b) dopo ogni manutenzione stagionale o ogni cento ore di utilizzo.

4 Il libretto di manutenzione, indicato, datato, e firmato dal costruttore o un rivenditore o un distributore autorizzato dal costruttore, deve comprendere le informazioni relative ai controlli e alle modifiche effettuate durante la messa in opera e ad ogni operazione di manutenzione.

5 Il libretto di manutenzione del motore deve trovarsi a bordo ed essere presentato ad ogni indagine degli agenti abilitati al controllo delle unità da diporto.

6 I motori alimentati a GPL devono avere, nella parte alta del cofano motore e sui due lati esterni, una segnaletica visibile che riporta la scritta "GPL"

7 Quando una unità da diporto dispone di un motore dotato di alimentazione a GPL, il certificato d'uso del motore deve portare la menzione "Motore GPL".

A handwritten signature in dark ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text, possibly a date or official mark.

Att. sub A



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

UFFICIO LEGISLATIVO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI UFFICIO DI SEGRETERIA DELLA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO LE REGIONI E LE PROVINDE AUTONOME	
14 FEB. 2005	
Prot. n.	947
Rif.	3.1.3.2

Alla

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CONFERENZA UNIFICATA
Via della stamperia 8
ROMA
c.a. Dott.ssa Marcella GRANA
(Fax: 06/67796194)

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
GABINETTO

2768

11/02/2005 UL

Oggetto: Schema di decreto legislativo recante "Codice delle disposizioni legislative sulla
nautica da diporto".-

Riferimento nota n. 450/04/3.1.3.2 del 25 gennaio 2005.

Sulla base degli esiti della riunione tenutasi presso codesta Conferenza unificata
il giorno 8 febbraio u.s., si formalizzano con la presente le richieste di modifica
dell'articolo 2 del codice, anche allo scopo di riscontrare le proposte formulate, al
riguardo, dalla Regione Sicilia:

Art. 2

(Uso commerciale delle unità da diporto)

1. L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:
 - a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;
 - b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;
 - c) è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come
unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o
ricreativo.
2. idem
3. idem
4. Le unità da diporto di cui al comma 1. lett. a). possono essere utilizzate
esclusivamente per le attività a cui sono adibite

Si rappresenta, al riguardo, che le modifiche da introdurre hanno lo scopo di
meglio adeguare il testo a quanto rappresentato nella stessa relazione illustrativa al
provvedimento, nonché di evitare l'introduzione di troppo onerose formalità di
registrazione a carico di unità che esercitano le attività in parola con finalità non
lucrative. In particolare, l'introduzione del comma 4 è finalizzata a meglio concordare il
testo in esame con la normativa vigente in materia di locazione e noleggio, laddove la
stessa prevede una professionalizzazione marcata dei titoli necessari per l'esercizio
dell'attività che mal si concilierebbe con la possibilità di adibire l'unità ad altri scopi non
commerciali.

Il Capo Ufficio legislativo
(Pres. Maria G.C. Sancetta)

