



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori RANUCCI, FILIPPI, BORIOLI, CANTINI, CARDINALI,  
Stefano ESPOSITO, MARGIOTTA e SONEGO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 LUGLIO 2013**

Deleghe al Governo per la revisione della Parte prima del codice della navigazione in materia di navigazione marittima e interna nonché per la revisione del codice della nautica

ONOREVOLI SENATORI. - Nel nostro Paese il principale testo normativo che tuttora disciplina, tra l'altro, la navigazione marittima, le competenze sul demanio marittimo, l'organizzazione e la struttura dell'autorità marittima, i contratti di utilizzazione della nave, il lavoro marittimo e nautico e le disposizioni relative al soccorso in mare, è il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Tuttavia, dall'epoca della sua promulgazione, sono profondamente cambiate la tecnica e l'economia del trasporto marittimo, con il gigantismo e la specializzazione navale, l'enorme diffusione di diverse forme di standardizzazione del carico, come ad esempio il trasporto mediante *container*, il conseguente sviluppo di cicli di trasporto intermodali per via di mare e di terra, la riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e intermodale attraverso rilevantisimi fenomeni di concentrazione verticale e orizzontale a livello internazionale. Parimenti, le nuove e complesse problematiche concernenti la gestione del demanio marittimo, anche con riferimento alle concessioni demaniali e al rispetto dei principi di concorrenza affermatasi in ambito comunitario, e l'accresciuta sensibilità su temi quali la salvaguardia dell'ambiente marino e costiero, la sicurezza della vita umana in mare e le condizioni del lavoro pongono problemi nuovi e complessi in ambiti che sono spesso oggetto di disciplina comunitaria e di accordi internazionali sottoscritti e ratificati dall'Italia. Mentre la parte del codice della navigazione relativa alla navigazione aerea è stata innovata dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, con le disposizioni correttive recate dal decreto legisla-

tivo 15 marzo 2006, n. 151 e i temi inerenti alla gestione dei porti ricadono sotto la disciplina della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la parte relativa alla navigazione marittima soggiace ancora ad una disciplina obsoleta, considerato il periodo storico in cui il codice della navigazione è stato promulgato (anno 1942). Pertanto, esso non risponde più alle necessità che si sono sopra illustrate, in particolare a motivo del fatto che gran parte della sua normativa appare improntata a logiche autarchiche, con conseguente mancata aderenza alle prassi internazionali che dominano il settore del trasporto marittimo, alle quali la disciplina interna deve necessariamente adeguarsi, anche per armonizzarsi con le normative internazionali e comunitarie che si sono sviluppate in un quadro complessivo del tutto mutato rispetto al momento in cui il testo attualmente vigente del codice della navigazione è stato redatto.

Il comma 1 dell'articolo 1 del presente disegno di legge conferisce al Governo la delega ad adottare entro ventiquattro mesi uno o più decreti legislativi contenenti la completa revisione delle disposizioni del codice della navigazione, nella parte relativa alla navigazione marittima.

Il comma 2 dell'articolo 1 delinea i principi e criteri direttivi che dovranno essere osservati nell'esercizio della delega, e che riguardano in particolare:

- la revisione delle fonti del diritto della navigazione nel quadro normativo costituzionale e comunitario;

- la realizzazione del coordinamento tra norme della navigazione marittima interna ed aerea;

- il mantenimento dell'autonomia del diritto della navigazione;
- la regolazione di nuove fattispecie contrattuali di utilizzazione della nave e della disciplina dei contratti di pilotaggio, ri-morchio;
- la determinazione dei principi che regolano l'amministrazione dei porti, l'esercizio dei servizi portuali alle navi e dei servizi marittimi, nel rispetto dei principi comuni-tari;
- il riassetto della disciplina del dema-nio marittimo;
- lo snellimento e la semplificazione dei procedimenti amministrativi;
- la revisione dell'organizzazione del-l'Amministrazione marittima;
- la previsione e la disciplina del regi-stro internazionale d'iscrizione della nave e soppressione del sistema *bare boat charter registration*;
- il riassetto delle norme sui contratti e i traffici marittimi;
- la revisione dei limiti della responsa-bilità dell'armatore;
- la separazione del contratto di noleg-gio a scopo di trasporto di cose dal noleggio a scopo diverso;
- la disciplina delle avarie comuni;
- la revisione dell'apparato penale e amministrativo di cui alla parte terza del co-dice della navigazione, nonché al coordina-mento delle disposizioni processuali del co-dice della navigazione, delle disposizioni pe-nali e delle sanzioni amministrative e disci-plinari, nel rispetto di determinati criteri;
- la revisione della parte quarta del co-dice della navigazione;
- l'abrogazione esplicita delle disposi-zioni incompatibili con le nuove norme;

- l'inserimento nel codice civile di una disciplina del trasporto multimodale.

L'articolo 2 del presente disegno di legge conferisce al Governo la delega ad adottare entro ventiquattro mesi uno o più decreti leg-islativi per la revisione del Codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 lu-glio 2005, n. 171).

La delega conferita precedentemente per l'emanazione del Codice della nautica (legge 8 luglio 2003, n. 172) prevedeva già al suo interno (art. 6 comma 5) la possibilità che il Governo intervenisse, nei successivi due anni dall'entrata in vigore dello stesso, per aggiornare il provvedimento e porre rimedio ad eventuali incongruenze riscontrate. Que-sto, in considerazione del fatto che il na-scente testo normativo si presentava come il frutto della stesura di un solo testo prove-niente da più di quaranta testi normativi e ben poteva necessitare di una messa a punto dopo un primo periodo di rodaggio.

Tale termine tuttavia è decorso senza che il Legislatore ponesse nuovamente mano ala normativa, lasciando così irrisolte numerose questioni fin dall'origine. Occorre conside-rare, inoltre, le sopraggiunte esigenze di ac-cordare la normativa all'evolversi del set-tore, nonché le necessità di semplificazione necessarie al rilancio dello stesso.

L'esercizio di una nuova delega si rende indispensabile anche in considerazione della grave crisi che ha colpito tutta la filiera che nel 2010-2012 ha subito la perdita di 18.000 posti di lavoro nella produzione e di 20.000 nell'indotto turistico. Il rilancio dell'intero settore, quindi, non può prescindere dalla riorganizzazione legislativa dello stesso.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Delega al Governo per la revisione della Parte prima del codice della navigazione in materia di navigazione marittima e interna)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la revisione della parte marittima del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e del codice civile, approvato con regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, limitatamente alle disposizioni speciali che afferiscono alla disciplina della navigazione e del trasporto.

2. Il Governo, nell'emanazione dei decreti legislativi di cui al comma 1, si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) riassetto della normativa adottata nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea e dagli obblighi internazionali anche con l'adeguamento alle convenzioni internazionali di diritto uniforme in vigore tramite rinvio recettizio;

b) valorizzazione dell'unitarietà della disciplina speciale della navigazione marittima, interna ed aerea, realizzando il necessario coordinamento fra le norme che regolano le relative materie di settore;

c) mantenimento dell'autonomia del diritto della navigazione, con priorità per l'applicazione delle norme di tutte le fonti proprie della materia, anche ricavabili per analogia, rispetto all'applicazione del diritto generale;

d) regolazione di nuove fattispecie contrattuali, inclusi il contratto di ormeggio ed il contratto di gestione della nave nonché

della disciplina dei contratti di pilotaggio e di rimorchio, anche indipendentemente dalla prestazione di pubblico servizio;

e) riassetto della disciplina in materia di utilizzo del demanio marittimo, nel rispetto del riparto di competenze Stato-Regioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, alla luce del riordino della relativa legislazione operata secondo i principi e criteri direttivi di cui all'articolo 11, comma 2, della legge 15 dicembre 2011, n. 217, salvaguardando la fruibilità dei litorali da parte delle comunità territoriali e la loro valorizzazione ai fini del rilancio dell'offerta turistica;

f) determinazione dei principi che regolano l'amministrazione dei porti e la loro gestione, nonché l'affidamento e l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali complementari e accessori, in coerenza con il quadro normativo vigente in materia;

g) snellimento e semplificazione dei procedimenti amministrativi e degli adempimenti posti a carico degli operatori commerciali e del cittadino, in conformità ai principi generali in materia di snellimento e semplificazione dell'attività della pubblica amministrazione e delle norme in materia di procedimento amministrativo;

h) revisione delle previsioni del codice della navigazione in tema di organizzazione dell'amministrazione marittima e dei relativi compiti istituzionali secondo criteri di efficienza e semplificazione;

i) previsione e disciplina del registro internazionale d'iscrizione della nave e soppressione del sistema della *bare boat charter registration*;

l) riassetto delle norme che disciplinano i profili contrattuali e la regolamentazione dei traffici marittimi di linea internazionali e di cabotaggio allo scopo di accrescere la competitività degli scali portuali nazionali, anche tenendo conto della prassi commerciale prevalente nel settore del trasporto marittimo internazionale;

m) revisione del sistema generale di limitazione della responsabilità dell'armatore,

nel quadro del recepimento della normativa europea e internazionale in tema di responsabilità per i crediti marittimi;

*n)* separazione del contratto di noleggio a scopo di trasporto di cose dal noleggio a scopo diverso, inquadrando il primo come sottotipo del trasporto di cose, nel quale far confluire l'attuale trasporto di carico totale o parziale;

*o)* disciplina delle avarie comuni con richiamo all'uso internazionale, rappresentato dalle Regole di York e Anversa, per la definizione delle fattispecie contributive, determinando i relativi obblighi;

*p)* revisione dell'apparato sanzionatorio penale ed amministrativo di cui alla parte terza del codice della navigazione, in funzione del coordinamento con le sue norme sostanziali, codificando anche le norme sanzionatorie amministrative e penali relative a fattispecie disciplinate in leggi speciali o richiamate dalla normativa comunitaria o internazionale, nel rispetto dei seguenti criteri direttivi:

1) commisurazione delle misure sanzionatorie, specialmente con riferimento alle violazioni amministrative, con incrementi proporzionali alla rilevanza dell'interesse tutelato, la gravità dell'offesa ed al grado di efficacia deterrente delle sanzioni;

2) commisurazione delle sanzioni alle responsabilità ed alle funzioni svolte da ciascun soggetto obbligato;

3) mantenimento delle sanzioni penali della reclusione e della multa, di cui agli articoli da 1088 a 1160 del codice della navigazione, solo nei casi in cui le condotte ledano diritti soggettivi legati all'incolumità o alla sicurezza degli individui o interessi essenziali della comunità, quali la sicurezza della navigazione, la salvaguardia dell'ambiente e la proprietà della nave o del carico;

4) previsione delle sanzioni penali dell'arresto e dell'ammenda nei casi in cui le infrazioni ledano interessi generali tutelati dall'ordinamento, quali la fede pubblica, la

personalità delle Stato, la polizia di bordo e della navigazione;

5) previsione di misure di depenalizzazione, con ricorso estensivo alla sanzione amministrativa pecuniaria e la previsione di criteri di calcolo dell'ammontare della stessa che correlino proporzionalmente l'importo ai quantitativi di carico, espressi dal tonnellaggio netto della nave;

q) revisione della parte quarta del codice della navigazione, con abrogazione espressa delle disposizioni non più operanti;

r) abrogazione esplicita delle disposizioni incompatibili con le nuove norme adottate nell'esercizio della delega;

s) inserimento nel codice civile, approvato con regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, di una disciplina del trasporto multimodale, con adozione del sistema a rete nella regolazione della responsabilità del vettore;

t) riassetto della disciplina per le competenze della Guardia Costiera, al fine di provvedere all'assegnazione esclusiva alla stessa delle competenze per la sicurezza, il controllo amministrativo delle imbarcazioni da diporto e delle navi commerciali, nonché il rispetto del diritto della navigazione.

3. I decreti legislativi previsti dal comma 1 sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'interno, dell'economia e delle finanze, della pubblica amministrazione e la semplificazione, per gli affari regionali e le autonomie, sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine i decreti legislativi sono emanati anche in mancanza di detto parere. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al

Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari. Decorsi trenta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nel comma 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

5. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

## Art. 2.

### *(Delega al Governo per la revisione del Codice della nautica)*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la revisione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto), e la disciplina delle seguenti materie:

a) regime amministrativo e navigazione delle navi da diporto iscritte nel registro internazionale;

b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto;

c) attività del *Port State control* con riguardo alle unità da diporto.

2. Il Governo, nell'emanazione dei decreti legislativi di cui al comma 1, si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto;

b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione, inclusi quelli relativi alle navi da diporto iscritte nel registro internazionale;

c) individuazione di criteri generali per la locazione dei natanti;

d) revisione della disciplina in materia di navigazione temporanea, secondo criteri di semplificazione;

e) semplificazione della dismissione di bandiera;

f) semplificazione della figura del mediatore marittimo che opera per il diporto;

g) revisione dei titoli professionali e introduzione di un titolo semplificato per le imbarcazioni;

h) criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate alla attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione e previsione, in tale ottica, dell'autorità alla quale competono in via esclusiva la pianificazione ed il coordinamento dei controlli, tenuto conto delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore;

i) pieno adeguamento del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, alla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di attività di *Port State control*, con particolare riguardo al corretto recepimento della definizione di «interfaccia nave/porto» e all'ambito di applicazione della norma riguardante le «imbarcazioni da diporto che si dedichino ad operazioni commerciali» rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva;

l) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

3. I decreti di cui al comma 1 sono adottati d'intesa con la Conferenza unificata di

cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e sono resi entro venti giorni dalla data di trasmissione. Il Governo, esaminati i loro pareri, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimersi entro venti giorni dall'assegnazione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

4. Il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi di cui alla presente legge, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi medesimi, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dalla presente legge e con le modalità di cui al presente articolo.

5. Con decreto da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, modifica la disciplina di cui al decreto 29 luglio 2008, n. 146 al fine di assicurare condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per il turismo costiero e marino.

6. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



