



Nn. 1167 e 953-A

Relazione orale
Relatore RANUCCI

TESTO PROPOSTO DALLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

Comunicato alla Presidenza il 13 ottobre 2014

PER IL

DISEGNO DI LEGGE

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto (n. 1167)

presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

di concerto con il Ministro degli affari esteri

con il Ministro dell'economia e delle finanze

con il Ministro della salute

con il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione

con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca

con il Ministro dello sviluppo economico

con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo

e con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 NOVEMBRE 2013

CON ANNESSO IL TESTO DEL

DISEGNO DI LEGGE

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 (n. 953)

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 LUGLIO 2013

del quale la Commissione propone l’assorbimento nel disegno di legge n. 1167

INDICE

Pareri:

– della 1 ^a Commissione permanente	<i>Pag.</i>	4
– della 2 ^a Commissione permanente	»	5
– della 5 ^a Commissione permanente	»	6
– della 14 ^a Commissione permanente	»	7
– della Commissione parlamentare per le questioni regionali	»	10

Disegni di legge:

– Testo d’iniziativa del Governo e testo proposto dalla Commissione	»	11
– n. 953, d’iniziativa dei senatori Ranucci ed altri	»	19

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: COCIANCICH)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

18 settembre 2014

La Commissione, esaminato il disegno di legge e i relativi emendamenti, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

PARERE DELLA 2^a COMMISSIONE PERMANENTE
(GIUSTIZIA)

(Estensore: ALBERTINI)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

16 settembre 2014

La Commissione, esaminato il provvedimento, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole con la seguente osservazione: al comma 1, lettera *c*), la Commissione di merito valuti se affiancare al riferimento alla tutela degli interessi pubblici, anche un esplicito accenno alla rilevanza privatistica degli interessi che possono essere lesi dalle attività illecite connesse alla nautica da diporto. Esprimendosi favorevolmente sull'esplicito riferimento alle condotte illecite di pericolo, si rileva l'opportunità che si prenda in considerazione anche l'eventualità di definire la disciplina sanzionatoria conseguente alle condotte illecite di danno. Si propone, inoltre, l'espunzione, ancora nell'ambito della citata lettera *c*), della parola «comunque».

Infine, con riguardo alle proposte emendative, la Commissione, valutato il testo dell'emendamento 1.24, auspica che venga così riformulato: «inasprimento delle sanzioni relative all'inosservanza delle velocità minime, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nel passaggio vicino ad imbarcazioni alla fonda;».

Si segnala, peraltro, l'opportunità di coordinare l'eventuale formulazione del riferimento alle unità da diporto con quella prevista dalla proposta emendativa 1.5 la cui diversa formulazione fa riferimento alle unità «adibite anche a fini commerciali».

Con riguardo all'emendamento 1.25, nulla da osservare.

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: AZZOLLINI)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

7 ottobre 2014

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo, con le seguenti condizioni, formulate ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione:

all'articolo 1, comma 4, primo periodo, si inseriscano, in fine, le seguenti parole: «e di quelle competenti per i profili finanziari»;

all'articolo 1, comma 7, si inserisca, in fine, il seguente periodo: «In conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni, qualora uno o più decreti attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziino le occorrenti risorse finanziarie».

In merito agli emendamenti, esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulla proposta 1.26.

In merito all'emendamento 1.23, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi della medesima norma costituzionale, all'inserimento, al numero 1., in fine, del seguente periodo: «Gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale di cui al precedente periodo sono posti a carico degli iscritti».

Il parere è di nulla osta su tutti i restanti emendamenti.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: CARDINALI)

sul disegno di legge e sugli emendamenti

18 settembre 2014

La Commissione, esaminato il disegno di legge,

considerato che esso è composto da un solo articolo che fornisce la delega per un'organica riforma del quadro normativo concernente la nautica da diporto, costituito dal decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, che ha introdotto nell'ordinamento un codice della nautica da diporto e ha dato attuazione alla direttiva 2003/44/CE sull'armonizzazione delle discipline nazionali riguardanti le imbarcazioni da diporto;

ricordato che, in seguito all'entrata in vigore del predetto codice, si sono succeduti numerosi interventi normativi, diretti al rilancio del settore produttivo della nautica, a fronte dei pesanti effetti derivanti dal momento recessivo che caratterizza il mercato e la grave crisi economica e occupazionale che ha colpito la filiera dell'industria e del turismo nautico;

condivisa l'esigenza di procedere a una revisione organica della normativa in oggetto, coniugando il principio della semplificazione degli adempimenti burocratici posti a carico dell'utenza e degli operatori del settore con la necessità di assicurare un adeguato controllo sui requisiti funzionali alla salvaguardia della sicurezza della vita umana e dell'ambiente;

condiviso, in particolare, il principio generale della «specialità» del settore della nautica da diporto, che richiede una disciplina specifica rispetto a quella della navigazione commerciale e che richiede una maggiore flessibilità nella sua applicazione alla molteplicità di esigenze che caratterizza la vita dei diportisti;

considerato che, il 20 febbraio 2014, la Commissione europea ha presentato la nuova «Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo» (COM(2014) 86), che prospetta quattordici azioni dell'Unione europea volte ad aiutare regioni costiere e imprese a superare le sfide cui sono chiamate e a consolidare la posizione del settore quale motore essenziale della «economia blu» in Europa, in cui gli Stati membri sono invitati a elaborare e attuare strategie nazionali e regionali, a sfruttare i fondi disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche;

considerato che il 17 gennaio 2014 è entrata in vigore la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE, il cui termine di recepimento è fissato al 18 gennaio 2016, e che la scadenza del termine per l'esercizio della delega legislativa recata dal disegno di legge è prevista entro ventiquattro mesi dalla sua entrata in vigore,

formula, per quanto di competenza, parere favorevole sul testo, con la seguente condizione:

si ritiene necessario che nell'esercizio della delega legislativa il Governo tenga conto della normativa di cui alla direttiva 2013/53/UE, entrata in vigore il 17 gennaio 2014, e che la scadenza del termine di delega - prevista entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del provvedimento - sia uniformata alla scadenza del termine di recepimento previsto dalla direttiva, ovvero al 18 gennaio 2016. Resta impregiudicata la necessità di assicurare una delega al Governo ai fini del recepimento della citata direttiva 2013/53/UE, eventualmente mediante la futura legge di delegazione europea;

e con le seguenti osservazioni:

in relazione alla lettera *c*) dell'articolo 1, comma 2, si condivide il criterio della semplificazione da applicare ai casi di navigazione temporanea, necessaria a fini commerciali o di riparazione e assistenza, di imbarcazioni che si trovano momentaneamente non munite dei prescritti documenti abilitanti la navigazione;

si condivide, inoltre, il criterio di cui alla lettera *l*) dell'articolo 1, comma 2, relativo alla razionalizzazione delle attività di controllo delle unità e in materia di sicurezza della navigazione al fine di evitare sovrapposizioni di verifiche con lo scopo di ottenere economia di spesa a seguito di un'armonica attività di controllo;

in relazione ai criteri di cui alle lettere *m*) ed *n*) dell'articolo 1, comma 2, in funzione del condivisibile principio della «graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento», e della finalità deterrente della sanzione, anziché aumentare tutte le sanzioni di un terzo, si ritiene più utile aumentare la forbice tra sanzione minima e sanzione massima, prevedendo un incremento della sola sanzione massima;

in considerazione dell'esigenza di attrarre diportisti provenienti da altri Stati europei, si ritiene opportuno prevedere che, nell'esercizio della delega sul riordino della disciplina sulla nautica da diporto, il Governo tenga conto dell'esigenza di armonizzare il settore con le rispettive discipline degli altri Stati membri dell'Unione europea, di valorizzare lo scambio delle migliori pratiche e di sfruttare i finanziamenti previsti da fondi europei, come previsto dalla citata comunicazione della Commissione europea del 20 febbraio 2014 «Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo» (COM(2014) 86).

La Commissione formula, inoltre, un parere favorevole sull'emendamento 1.100, mentre, in relazione all'emendamento 1.16, formula un parere non ostativo sui capoversi *g-bis*) e *g-quater*), e un parere non ostativo sul capoverso *g-ter*), invitando ad una riformulazione di quest'ultimo in cui si tenga conto che le operazioni commerciali a cui si riferisce la direttiva 2009/16/CE sul controllo dello Stato di approdo sono quelle di trasporto marittimo internazionale, che non rientrano tra le possibili operazioni commerciali delle unità da diporto previste dall'articolo 2 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.

**PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER
LE QUESTIONI REGIONALI**

(Estensore: senatrice ORRÙ)

sul disegno di legge

24 settembre 2014

La Commissione,

esaminato il disegno di legge,

rilevato che:

la materia della formazione professionale rientra nell'ambito delle competenze legislative residuali delle regioni, ai sensi dell'articolo 117, quarto comma, della Costituzione;

nel prevedere l'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela (nell'ambito dei principi e criteri direttivi della delega legislativa), il provvedimento specifica che sono «fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni» (articolo 1, comma 2, lett. *i*));

ai sensi dell'articolo 1, comma 3, sugli schemi dei decreti legislativi di attuazione della delega, come pure sugli eventuali decreti legislativi correttivi, è prevista l'acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

DISEGNO DI LEGGE N. 1167

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri degli affari esteri, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la pubblica amministrazione e la semplificazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, uno o più decreti legislativi di revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, e per la disciplina delle seguenti materie:

a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto;

b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare;

c) revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire comunque l'effettività degli istituti sanzionatori.

DISEGNO DI LEGGE N. 1167

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri degli affari esteri **e della cooperazione internazionale**, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la pubblica amministrazione e la semplificazione, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, uno o più decreti legislativi di revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, e per la disciplina delle seguenti materie:

a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto, **ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172;**

b) *identica*;

c) *identica*;

d) **aggiornamento dei requisiti psicofisici necessari per il conseguimento della patente nautica;**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati in conformità con i criteri di semplificazione delle procedure, tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto, mantenendone fermi l'assetto e il riparto delle competenze nonché al fine di migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86), nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, coniugando la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo;

b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali;

c) revisione, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di navigazione temporanea di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali;

d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera;

e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

e) procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con gas di petrolio liquefatto (GPL), metano ed elettrici, su unità da diporto e relativi motori di propulsione, di nuova costruzione o già immessi sul mercato.

2. *Identico:*

a) *identica;*

b) *identica;*

c) *identica;*

d) *identica;*

e) *identica;*

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate;

f) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto;

g) revisione dei titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per imbarcazioni da diporto;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

f) **previsione, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica, di un numero congruo di accosti riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di *handicap*;**

g) **regolamentazione puntuale, allo scopo di tutelare l'ecosistema, dei campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C), per le unità da diporto autorizzate alla navigazione;**

h) **destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, pontili, arenili e piazzali, che presentino caratteristiche particolarmente idonee per essere utilizzati quali ricovero a secco (*dry storage*) di piccole imbarcazioni;**

i) *identica;*

l) **rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche e revisione delle procedure di accertamento e certificazione degli stessi;**

m) **introduzione di una normativa semplificata della mediazione nel diporto;**

n) *identica;*

o) **previsione di criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate all'attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione e**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

h) **eventuale** inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

previsione, in tale ottica, del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera - quale autorità alla quale competono in via esclusiva la pianificazione ed il coordinamento dei controlli, tenuto conto delle vigenti attribuzioni istituzionali in tale settore;

p) **pieno adeguamento del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, alla direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, in materia di attività di controllo da parte dello Stato di approdo, con particolare riguardo al corretto recepimento della definizione di «interfaccia nave/porto» e all'ambito di applicazione della normativa riguardante le «imbarcazioni da diporto che si dedichino ad operazioni commerciali» rispetto agli obiettivi fissati dalla direttiva;**

q) **revisione della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica;**

r) **equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;**

s) **inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi e l'istituzione della giornata del mare nelle scuole;**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

i) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni;

l) razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto attraverso metodologie di verifiche atte ad evitare forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati nel rispetto della sicurezza nautica;

m) revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di 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 l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

t) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle regioni, **prevedendo:**

1) l'istituzione di un elenco nazionale, aggiornato, degli istruttori professionali, consultabile nel sito istituzionale della Federazione italiana vela (FIV) e della Lega navale italiana (LNI) e nei siti dei comuni nel cui territorio sono presenti centri velici. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale di cui al precedente periodo sono posti a carico degli iscritti;

2) che gli istruttori di vela siano in possesso del brevetto della FIV o della LNI, rilasciato nel rispetto del Sistema Nazionale di Qualifiche (SNaQ) dei tecnici sportivi del CONI e del Quadro europeo delle qualifiche - *European Qualification Framework* (EQF) dell'Unione europea;

u) *identica*;

v) revisione della disciplina sanzionatoria, aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di 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 l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione **e prevedendo**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

n) semplificazione dei procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, con l'introduzione anche di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche;

o) abrogazione espressa delle norme incompatibili.

3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

altresì l'inasprimento delle sanzioni relative all'inosservanza delle velocità minime, anche da parte delle imbarcazioni commerciali, negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nel passaggio vicino ad imbarcazioni alla fonda e nella navigazione all'interno degli specchi acquei riservati alla balneazione;

z) nell'ambito della revisione della disciplina sanzionatoria di cui alla lettera *v*), previsione di sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto causano danni ambientali, attraverso misure che, a seconda della gravità della violazione, vadano dal ritiro della patente al sequestro dell'unità da diporto;

aa) *identica*;

bb) adeguamento alla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013;

cc) *identica*.

3. *Identico*.

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

4. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono resi entro venti giorni dalla data di trasmissione e indicano specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi di cui al presente articolo. Il Governo, esaminati i pareri, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro venti giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi previsti dal comma 2 e con le modalità di cui al presente articolo, il Governo è autorizzato ad adottare uno o più decreti legislativi contenenti disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi medesimi.

6. Con uno o più decreti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, modifica la disciplina prevista dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, al fine di assicurare piena compatibilità con le innovazioni introdotte nell'esercizio della delega di cui alla presente legge.

7. Dai decreti legislativi di cui al comma 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica ed essi non devono comportare aggravio di spese per i cittadini.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

4. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi alle Camere ai fini dell'espressione dei pareri da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia **e per i profili finanziari**. I pareri sono resi entro venti giorni dalla data di trasmissione e indicano specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi di cui al presente articolo. Il Governo, esaminati i pareri, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimere entro venti giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere emanati.

5. *Identico.*

6. *Identico.*

7. Dai decreti legislativi di cui al comma 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica ed essi non devono comportare aggravio di spese per i cittadini. **In conformità all'articolo 17, comma 2, della**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

legge 31 dicembre 2009, n. 196, qualora uno o più decreti attuativi determinino nuovi o maggiori oneri che non trovino compensazione al proprio interno, i decreti legislativi dai quali derivano nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente o contestualmente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanzino le occorrenti risorse finanziarie.

DISEGNO DI LEGGE N. 953

D'INIZIATIVA DEI SENATORI RANUCCI ED ALTRI

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 dello 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.

