

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1707

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**META, VELO, LOVELLI, ZUNINO, ALBONETTI, ATILI,
AURISICCHIO, BOFFA, CARTA, FIANO, FIORIO, ROTONDO**

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni
in materia di navigazione marittima

Presentata il 27 settembre 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta muove dall'esigenza di procedere allo snellimento di alcune norme del codice della navigazione che non risultano adeguate ai tempi e di tenere conto dei mutati contesti internazionali nei quali si svolge l'attività di navigazione. I processi più innovativi e globali si sono manifestati in anticipo proprio laddove si naviga. Infatti, si sono manifestati nella navigazione aerea, nella navigazione marittima e nelle comunicazioni (non a caso si dice « navigare » in INTERNET). La navigazione marittima è un'attività economica importante per l'Italia e rappresenta uno dei settori che possono contribuire alla ripresa e allo sviluppo del Paese. Nei primi anni novanta la flotta italiana ha conosciuto, anno dopo anno, una preoccupante contrazione. Il Governo

e il Parlamento hanno reagito approvando una serie di norme innovative che hanno permesso prima una netta inversione di tendenza e successivamente un consistente sviluppo. Le modifiche sono intervenute con la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ancor più con il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che ha istituito il Registro internazionale. Ulteriori innovazioni sono state introdotte dalle leggi 23 dicembre 1999, n. 488, 28 dicembre 1999, n. 522, 23 dicembre 2000, n. 388 e 16 marzo 2001, n. 88.

Le suddette misure ed altre norme riguardanti il settore cantieristico e armatoriale hanno incrementato il numero di navi iscritte nel Registro internazionale, tanto che la flotta italiana si pone tra le

più moderne a livello mondiale. La flotta italiana di navi superiori a 100 tsl (tonnellate stazza lorda) conta (dati 2004) 1.422 navi e occupa 29.000 marittimi: 5.000 sulle navi da carico liquido, 2.600 sulle navi da carico secco, 18.500 sulle navi miste e da passeggeri e 2.770 sulle navi per servizi ausiliari. Permane nel settore dei traghetti per passeggeri una parte di flotta con un'anzianità inaccettabile (anche con anzianità di sessanta anni), mentre la flotta cisterniera italiana è la più giovane al mondo. Anche la composizione degli equipaggi ha conosciuto profondi cambiamenti ed è ormai prassi costante delle compagnie di navigazione di utilizzare a bordo equipaggi misti. È stato calcolato che a bordo delle grandi navi da crociera vi sono marittimi provenienti da decine di Stati (in un caso ben 82 etnie diverse). Questo rende evidente la necessità di usare una lingua comune e che anche i registri e i documenti di bordo siano scritti in modo aderente alle nuove necessità. L'esigenza di superare pastoie burocratiche con una più spinta semplificazione è stata segnalata anche dagli organismi comunitari. La comunicazione della Commissione europea «Azioni comuni per la crescita e l'occupazione. Il programma comunitario di Lisbona» COM(2005)330, ha indicato tra le strategie di rilancio dell'economia la riduzione delle «pastoie burocratiche» e «il miglioramento e la semplificazione del quadro regolamentare nel quale operano le imprese».

Le norme che si intendono modificare rappresentano oggi solo pesanti adempimenti burocratici, privi di efficacia, se non quella di determinare costi inutili che ricadono sugli operatori nazionali esponendoli negativamente alla concorrenza di altri operatori.

Le norme innovative recate dalla presente proposta di legge intervengono su procedimenti di carattere amministrativo e non comportano oneri a carico del bilancio dello Stato. Anzi, si traducono in un risparmio per la pubblica amministrazione, che sarà esonerata dallo svolgi-

mento di pratiche burocratiche, e per gli operatori pubblici e privati del settore.

La proposta di legge è costituita da cinque articoli e da un allegato. In particolare, i primi tre articoli recano specifiche novelle al codice della navigazione, mentre l'articolo 4 modifica in taluni punti il codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, nonché il decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314. Da ultimo, l'articolo 5 interviene sul regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima). A tale proposito, pur non sfuggendo ai presentatori della proposta di legge il rango non legislativo delle disposizioni recate dal predetto regolamento, si è comunque ritenuto opportuno che la modifica del codice della navigazione procedesse di pari passo con le connesse modifiche al suo regolamento per l'esecuzione, proprio al fine di evitare che un'asimmetria nell'entrata in vigore delle nuove norme possa ingenerare dubbi interpretativi e difficoltà applicative per gli operatori del settore.

L'articolo 1 reca quindi una modifica all'articolo 156 del codice della navigazione, tenuto conto che ai sensi di tale disposizione il proprietario di una nave italiana, se vuole venderla all'estero con conseguente cancellazione dal registro, deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione per attivare la procedura ivi prevista e, con l'affissione nell'ufficio del porto e la pubblicazione nel foglio degli annunci legali, i creditori e ogni altro interessato possono fare valere i loro diritti entro sessanta giorni. A seguito della dichiarazione, il Ministero dei trasporti autorizza la cancellazione previa definizione delle formalità appunto previste dall'articolo 156 del codice della navigazione. La norma consente, tuttavia, al proprietario di ottenere la cancellazione anticipata depositando una fideiussione bancaria di importo pari al valore della nave. Va segnalato tuttavia che il predetto articolo 156 costituisce uno dei rarissimi casi in cui la legge non consente, in alternativa alla fideiussione bancaria, il rilascio di una polizza fideiussoria rilasciata da parte di

imprese debitamente autorizzate ai sensi dell'articolo 1, lettere *b*) e *c*), della legge 10 giugno 1982, n. 348. Tale facoltà, ad esempio, è concessa per le imprese che effettuano spedizioni ricomprese nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 59/93 del Consiglio, del 1° febbraio 1993, laddove il regolamento di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 3 settembre 1998, n. 370, prevede, in alternativa alla fideiussione rilasciata da aziende di credito, quelle rilasciate da imprese debitamente autorizzate a norma del citato articolo 1, lettere *b*) e *c*), della legge 10 giugno 1982, n. 348. La finalità dell'articolo 1 consiste pertanto nel porre rimedio a tale lacuna.

L'articolo 2 reca invece modifiche all'articolo 174 del codice della navigazione, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico, parte II, (generale e di contabilità), si devono scrivere alcune informazioni che, data la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è possibile includere. Tale obbligo viene comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quale le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio e i prestiti contratti. Tutte le operazioni relative alle entrate e alle spese riguardanti la nave e l'equipaggio, nonché ai prestiti contratti, vengono attualmente svolte dagli uffici di terra anche delle più piccole compagnie di navigazione, per cui la lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 2 è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale nautico, parte II. Prendendo poi atto che il giornale di carico dovrebbe contenere tutta una serie di informazioni che allo stato attuale risulterebbe impossibile effettuare a mano (date le quantità di carico e le caratteristiche particolari che presenta), e che nella prassi sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica, del tipo « carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico » con nessun valore pratico, la lettera *b*) dello stesso comma 1 conserva solo l'obbligo di compilare il giornale di carico per la parte relativa alle merci pericolose. La compilazione può essere manuale o

fatta incollando sulle pagine le copie della lista del carico pericoloso imbarcato, controfirmata dal comandante e dal primo ufficiale. Ai sensi della lettera *c*), per le merci non pericolose è sufficiente mantenere a bordo, per un anno, copia della documentazione ricevuta dagli spedizionieri.

L'articolo 3 modifica l'articolo 175 del codice della navigazione, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. Va in proposito considerato che, a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione Morse non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti da bordo, per cui il giornale non ha motivo di esistere, essendo in uso quello del sistema GMDSS (*Global maritime distress and safety system*). Non essendo più in uso la comunicazione radiotelegrafica, la novella proposta dispone l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come previsto dalla normativa GMDSS.

L'articolo 4 interviene, invece, al comma 1, lettera *a*), sull'articolo 176 del citato codice delle comunicazioni elettroniche, che allo stato prevede che per ottenere il rilascio o il rinnovo del certificato di sicurezza radio (per le navi da carico) e di sicurezza (per le navi passeggeri) l'armatore debba richiedere una visita ispettiva da parte di un funzionario dell'ispettorato territoriale del Ministero delle comunicazioni (CIRCOSTEL). Occorre considerare che tale norma è esclusivamente nazionale e non è prevista in nessun altro Paese, in quanto si tratta della verifica di conformità della stazione radioelettrica di bordo con quanto contemplato dal capitolo IV della Convenzione internazionale SOLAS (*Safety of life at sea*) del 1974. Come è comprensibile, quando la nave si trova all'estero, i costi per la trasferta del suddetto funzionario sono a carico dell'armatore e sono molto elevati. Molte volte si è verificato che la stessa visita ispettiva avrebbe potuto essere effettuata in Italia, con costi notevolmente inferiori, se esistesse un periodo flessibile di scadenza dei certificati in oggetto. Al fine di eliminare questa onerosa stortura burocratica, si propone di modificare la

normativa vigente per le navi all'estero, adottando le disposizioni previste dalla regola 6 del capitolo IV della Convenzione SOLAS, con la quale si riconosce che le suddette ispezioni possono essere delegate ad organizzazioni riconosciute dotate della competenza e flessibilità necessarie per svolgere efficacemente tali compiti. Pertanto si dovrà provvedere: a delegare un Registro di classifica ad effettuare le visite, facendosi assistere da un « *Radio Expert* » riconosciuto dalla locale amministrazione; a stabilire una finestra temporale, prima e dopo la data di scadenza, onde effettuare le visite nell'occasione più favorevole per la nave; a considerare valido il verbale tecnico di collaudo compilato dalle ditte locali riconosciute alla presenza di un funzionario di un Ente di classifica e a modificare a norma che prevede l'obbligatorietà della presenza di un rappresentante di CIRCOSTEL quando la nave si trova all'estero. Conseguentemente, la lettera *b*) dello stesso comma 1 reca una modifica all'articolo 178 dello stesso codice delle comunicazioni elettroniche, specificando che il richiamo ai collaudi e alle ispezioni di cui all'articolo 176 deve intendersi riferito a quelli effettuati in Italia.

L'articolo 5 reca, infine, talune modifiche a disposizioni recate dal regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima). In particolare, la lettera *a*) del comma 1 interviene sull'articolo 315, ai sensi del quale, ai fini dell'iscrizione di navi provenienti dall'estero, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione della nave, tra l'altro: il titolo di proprietà, il passavanti provvisorio (rilasciato dall'autorità consolare per le navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera), il certificato di stazza provvisoria e il certificato di cancellazione dal registro straniero. Il titolo di proprietà (*bill of sale* o verbale di consegna della nave e di trasferimento della proprietà dal cantiere al committente) deve inoltre essere tradotto e registrato. La procedura si complica ulteriormente in caso di una nave proveniente da un registro straniero (ad esempio Panama) il quale, non potendo

emettere immediatamente il certificato definitivo di cancellazione, rilascia il cosiddetto « certificato di cancellazione provvisorio ». In tale ultima ipotesi, l'articolo 152 del codice della navigazione consente l'emissione del passavanti provvisorio anche in presenza del certificato di cancellazione provvisorio che, di contro, non è sufficiente (stante l'attuale formulazione dell'articolo 315 del regolamento per l'esecuzione) per l'iscrizione della nave. Ne consegue che la nave, con il passavanti provvisorio, è abilitata alla navigazione ed all'uso della bandiera italiana ma non può essere immatricolata sino a quando il certificato definitivo di cancellazione non viene rilasciato e consegnato all'ufficio di iscrizione della nave. Per superare tali difficoltà burocratiche e operative, le modifiche proposte all'articolo 315 sono volte a consentire la contestualità tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione della ipoteca, come peraltro già previsto dalla normativa di diversi altri Stati comunitari.

La lettera *b*) del comma 1 del medesimo articolo 5 reca invece delle modifiche all'articolo 362 del regolamento per l'esecuzione, ai sensi del quale attualmente si prevede che i libri di bordo, prima di essere posti in uso, devono essere numerati, firmati e bollati con il timbro di ufficio dal comandante del porto o dall'autorità consolare. Questa procedura comporta la necessità di recarsi a un consolato, anche se lontano, con costi e impiego di tempo notevoli. Pur mantenendo un formato conforme ai modelli approvati dal Ministero dei trasporti, a similitudine di quanto adottato dagli altri Stati comunitari e no, il problema si risolve delegando il comandante della nave a vistare personalmente le pagine dei vari giornali nautici, riducendo in tal modo gli oneri per la nave e per l'armatore.

La disposizione di cui alla lettera *c*) tiene invece conto della circostanza che, pur non esistendo nel codice della navigazione e nel regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare una specifica disposizione che indichi che i giornali devono essere scritti in italiano, data la natura pubblicistica di

alcune annotazioni fatte nei giornali nautici e la nazionalità italiana di molti equipaggi, era fatto naturale che fossero scritti in italiano. Tuttavia le modifiche recentemente avvenute nella composizione per nazionalità degli equipaggi hanno fatto sì che su molte navi solo il comandante sia italiano e gli ufficiali siano stranieri. Molte compagnie di navigazione hanno segnalato le problematiche che incontrano gli ufficiali stranieri a scrivere i giornali nautici in italiano. A causa della presenza di equipaggi multirazziali a bordo è necessario infatti che il giornale nautico, parte I (Inventario di bordo), parte III (di navigazione), parte IV (di carico), il giornale di macchina e il giornale delle comunicazioni GMDSS possano essere scritti in inglese. Per il carattere di natura pubblica delle annotazioni sul giornale nautico, parte II, questo giornale compilato dal comandante deve continuare ad essere scritto in italiano. Di tale esigenza si fa pertanto carico la proposta di legge apportando una modifica all'articolo 363 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima).

La lettera *d*) reca invece modifiche all'articolo 365 dello stesso regolamento, che allo stato prevede che, quando i libri sono esauriti o resi inservibili, l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette in custodia all'ufficio di iscrizione della nave. Nella realtà le cose si svolgono in maniera diversa, in quanto il comandante o un suo delegato deve recarsi presso l'autorità, portare con sé i nuovi giornali che dovranno essere vidimati secondo le modalità di cui sopra e i giornali esauriti non vengono ritirati e rimangono a bordo, accumulandosi in maniera anormale. Questo comporta che, nel caso di cancellazione della nave dal registro di iscrizione, la consegna dei libri di bordo diventa ancora più complicata in quanto, considerando la grande quantità di giornali nautici, i consolati o le autorità marittime si rifiutano di accettare i suddetti giornali e le compagnie di navigazione devono farsi carico del loro trasferimento all'ufficio di iscrizione della nave, con costi molto ele-

vati. Per ridurre le spese sia per lo Stato che per le compagnie di navigazione, si propone quindi che il comandante consegni al proprio armatore i giornali nautici esauriti, inviando un verbale di consegna all'ufficio di iscrizione della nave. L'armatore avrà a sua volta l'incarico di custodire i giornali nautici esauriti presso le proprie strutture per un periodo di cinque anni. Trascorso tale termine i giornali nautici saranno distrutti e ne verrà data comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.

La lettera *e*) dispone l'abrogazione dell'articolo 366 del regolamento per l'esecuzione, che prescrive che in caso di smarrimento, distruzione o termine di un giornale nautico perché esaurito in navigazione ne viene utilizzato uno provvisorio. Una volta giunti presso l'autorità marittima o consolare si deve dare una spiegazione dell'accaduto e far vidimare un nuovo giornale, con oneri per la nave e per l'armatore. Tuttavia, essendo venuta meno la necessità di vidimare i giornali, l'articolo 366 può essere abrogato.

La lettera *f*) modifica l'articolo 369 del regolamento per l'esecuzione, che prevede che nel giornale nautico, parte I (Inventario di bordo) siano descritti gli attrezzi e gli altri oggetti di corredo e di armamento della nave. Nella realtà il giornale « inventario » di bordo è uno dei giornali meno usati a bordo, in quanto richiede una compilazione manuale di tutte le dotazioni di bordo, che a volte viene compilato quando la nave entra in esercizio e poi rimane inalterato per tutta la vita della nave, spesso dimenticato. Con le dimensioni attuali delle navi e le dotazioni esistenti, se correttamente compilato, necessiterebbe di più volumi e di una persona che lo aggiorni continuamente, oltre alla presenza di due periti che lo controfirmino. Cose queste evidentemente impraticabili. Inoltre, con i moderni sistemi di comunicazione tutte le compagnie, nei propri uffici di terra, hanno un elenco dettagliato dell'inventario di bordo, che viene comunemente utilizzato per il reintegro delle dotazioni di bordo. Si propone pertanto di adeguare il contenuto di tale disposizione, permettendo la gestione del-

l'inventario di bordo mediante un sistema computerizzato. Essendo un documento utilizzato dalle assicurazioni in caso di perdita della nave, può essere scritto in inglese. Durante le visite ispettive la capitaneria di porto avrà l'obbligo di accertare che esistano le dotazioni previste dalle tabelle del Registro italiano navale (RINA).

Infine, il comma 2 dell'articolo 5 tiene conto del fatto che l'atto di nazionalità italiano, previsto dall'articolo 150 del codice della navigazione, nel modello indicato dal decreto del Ministro della marina mercantile 1° dicembre 1953 non soddisfa i requisiti dei tempi attuali, sia per l'utilizzo di una unica lingua, sia perché anche se tradotto utilizza dei termini così arcaici che i traduttori hanno difficoltà a comprenderli. È accaduto, ad esempio, che una nave italiana è stata trattenuta per più di un giorno in porto, durante una ispezione di un'autorità marittima straniera, perché

non comprendevano il significato di quanto riportato nell'atto di nazionalità, nonostante fosse stato tradotto in lingua locale. È quindi necessario un modello più semplice e chiaro, che sia comprensibile da tutti secondo gli *standard* dei certificati attualmente in uso presso le nazioni marittime europee e non. L'attuale atto di nazionalità previsto dal citato decreto del Ministro della marina mercantile 1° dicembre 1953 va sostituito con un modello nuovo, riportato nell'Allegato 1 annesso alla presente proposta di legge.

In conclusione si tratta di innovazioni molto utili alle imprese e allo Stato, che consentono all'Italia di uniformarsi alla normativa vigente in altri Paesi concorrenti e di semplificare le procedure, fermi restando tutti i requisiti di sicurezza della navigazione; pertanto si spera in un tempestivo esame e nell'approvazione della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Vendita all'estero).

1. Al comma 5, primo periodo, dell'articolo 156 del codice della navigazione, la parola: « bancaria » è sostituita dalle seguenti: « , rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni, a norma dell'articolo 1, lettere *b*) e *c*), della legge 10 giugno 1982, n. 348, e successive modificazioni ».

ART. 2.

(Contenuto del giornale nautico).

1. All'articolo 174 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo comma, le parole: « sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti » sono sostituite dalle seguenti: « sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione »;

b) il quarto comma è sostituito dal seguente:

« Sul giornale di carico sono annotati gli imbarchi e gli sbarchi delle merci pericolose con l'indicazione della natura, qualità e quantità delle merci stesse. Tali annotazioni possono essere trascritte manualmente o incollando sulle pagine del giornale di carico la copia dell'elenco del carico pericoloso imbarcato, controfirmata dal comandante e dal primo ufficiale »;

c) dopo il quarto comma è inserito il seguente:

« È fatto obbligo al comandante della nave di mantenere a bordo per un anno

copia della documentazione di spedizione relativa a tutte le altre merci non pericolose ».

ART. 3.

(Soppressione del giornale radiotelegrafico).

1. All'articolo 175 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il secondo comma è abrogato;

b) alla rubrica, le parole: « e giornale radiotelegrafico » sono soppresse.

ART. 4.

(Rilascio e rinnovo all'estero del certificato di sicurezza radio per navi da carico e del certificato di sicurezza per navi passeggeri).

1. Al codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 176:

1) al comma 1, l'alinea è sostituito dal seguente: « Il Ministero effettua, quando la nave si trova in Italia, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo. Quando la nave si trova all'estero la stessa sorveglianza è svolta da organizzazioni riconosciute opportunamente delegate dal Ministero. La sorveglianza si effettua mediante: »;

2) al comma 1, lettera b), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , se la nave si trova in Italia. Il rinnovo del certificato annuale può essere effettuato un mese prima o un mese dopo la scadenza »;

3) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Quando la nave si trova in Italia le ispezioni sono svolte da un funzionario del Ministero, sia per il servizio di sicurezza che di corrispondenza pubblica.

Quando la nave si trova all'estero, tali ispezioni sono effettuate da una organizzazione riconosciuta che si avvale della collaborazione di un "Radio Expert" riconosciuto dalla locale amministrazione »;

4) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Il Ministro delle comunicazioni, d'intesa con il Ministro dei trasporti, può affidare i compiti di ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne facciano domanda ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni »;

b) all'articolo 178, comma 1, dopo le parole: « le ispezioni di cui all'articolo 176 » sono inserite le seguenti: « effettuati in Italia ».

2. Il comma 1 dell'articolo 9 del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 1. Il Ministero dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili di competenza, provvede al rilascio e al rinnovo dei certificati di cui all'allegato 2 ed effettua direttamente le ispezioni e i controlli relativi, ovvero può affidare i compiti di ispezione e controllo agli organismi riconosciuti che ne fanno domanda e che sono in possesso dei requisiti fissati in materia dal presente decreto ».

ART. 5.

(Disposizioni attuative).

1. Al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) il numero 5 del secondo comma è abrogato;

2) al terzo comma, le parole: « versare la somma e » sono soppresse;

3) al quarto comma, le parole: « e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi » sono soppresse;

4) dopo il quinto comma è aggiunto il seguente:

« Una volta rilasciato il passavanti provvisorio secondo quanto previsto dall'articolo 152 del codice e dal secondo comma del presente articolo, l'ufficio di iscrizione, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria previa consegna della seguente documentazione:

a) copia del titolo di proprietà;

b) copia del passavanti provvisorio;

c) copia del certificato di stazza;

d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;

e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;

f) impegno a presentare, entro sessanta giorni, gli originali o le copie autentiche dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autentica del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempie a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia »;

b) all'articolo 362:

1) al primo comma, le parole: « timbro d'ufficio, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante del porto o dall'autorità consolare » sono sostituite dalle seguenti: « timbro della nave, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante della nave »;

2) al secondo comma, le parole: « comandante del porto » sono sostituite dalle seguenti: « comandante della nave »;

c) all'articolo 363, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« L'inventario di bordo, il giornale di navigazione e il giornale di carico possono essere compilati in lingua inglese »;

d) all'articolo 365:

1) al primo comma le parole: « l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave » sono sostituite dalle seguenti: « l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi »;

2) il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Quando i libri sono esauriti o resi inservibili il comandante della nave li consegna all'armatore unitamente ad un verbale di consegna che è inviato per conoscenza all'ufficio di iscrizione della nave. Decorsi cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave »;

e) l'articolo 366 è abrogato;

f) all'articolo 369:

1) al primo comma, le parole da: « , controfirmato » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « e controfirmato dai periti incaricati della visita della nave »;

2) al terzo comma, le parole: « ; tale annotazione è vistata dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare » sono soppresse;

3) al quinto comma, le parole: « , dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare » sono sostituite dalle seguenti: « dal comandante della nave »;

4) dopo il sesto comma è inserito il seguente:

« L'inventario di bordo può essere tenuto mediante l'utilizzo di strumenti informatici »;

g) l'articolo 374 è abrogato.

2. Il modello dell'atto di nazionalità di cui al decreto del Ministro della marina mercantile 1° dicembre 1953, adottato ai sensi dell'articolo 323 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è sostituito dal modello di cui all'allegato 1 annesso alla presente legge.

ALLEGATO 1
(Articolo 5, comma 2)REPUBBLICA ITALIANA
*Republic of Italy*MINISTERO DEI TRASPORTI
*Department of Transport*DIREZIONE MARITTIMA DI
*Maritime Headquarter of*ATTO DI NAZIONALITÀ
Certificate of Registry

Il presente certificato conferisce tutti gli effetti giuridici previsti
dalla normativa italiana e dalla normativa internazionale
*The present certificate confers full juridical effects as provided by the
italian and international laws*

Valido fino al
Valid until

Nome della nave

.....

Name of the vessel

Il Direttore marittimo di dichiara inoltre che gli elementi
relativi alla summenzionata
nave sono i seguenti:

*The Maritime Director of further more declares that the
following are the details pertai-
ning to the above mentioned ves-
sel:*

Numero di matricola Compartimento marittimo di
*Registration number Maritime Department of*Numero IMO Nominativo di chiamata internazionale
*IMO number International call sign*Classificazione della nave
*Type of vessel*Nome del proprietario e domicilio
*Owner's name and address*Costruttore, luogo e anno di costruzione
*Shipbuilder, place and date of construction*Con riferimento alla convenzione internazionale 1969:
With reference to international tonnage convention 1969:

- Stazza lorda Stazza netta
- Gross Tonnage Net tonnage

Lunghezza fuori tutto (in metri)
Lenght overall (in meters)

Lunghezza fra le perpendicolari (in metri)
Lenght between perpendiculars (in meters)

Larghezza fuori ossatura (in metri) Puntale (in metri)
Breadth extreme (in meters) Depth extreme (in meters)

Dislocamento massimo (T/M) Dislocamento leggero (T/M)
Full load displacement (M/T) Light ship displacement

Materiale dello scafo
Hull material

Sistema di propulsione, costruttore, data e luogo di costruzione
Main Engine system, builder, date and building place

Apparecchiature ausiliarie
Auxiliar equipments

Altro
Various

Numero degli alberi
Number of masts

Data
Date

Il Direttore marittimo
The Maritime Director

REGISTRAZIONI
 RECORDS

.....

PAGINA BIANCA

€ 0,30



15PDL0017611