

# L'evoluzione della normativa sul diporto nautico

ETTORE ROMAGNOLI\*

## 1. L'EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA SUL DIPORTO NAUTICO

In origine la navigazione da diporto trovava una sua autonoma e limitata regolamentazione nella normativa sui motoscafi da diporto contenuta nel R.d.l 813/32 e, nel Codice della navigazione in un apposito capo riguardante le “navigazioni speciali” agli artt. 213 – 216. Il Guardasigilli Grandi, nella relazione al Re affermava “Mi è parso opportuno riunire in uno speciale capo le norme relative alla navigazione da diporto intese a stabilire un ordinamento più semplice e snello per quanto concerne la navigazione da diporto, ai fini di agevolarne lo sviluppo che così notevoli ripercussioni ha non soltanto dal punto di vista sportivo e turistico”. Così facendo, il legislatore annetteva importanza al settore e contestualmente dettava una normativa più agile rispetto alla generale.

Nel 1971, a seguito della rilevanza sociale ed economica assunta dalla nautica specie dopo gli anni del c.d. *boom economico* veniva emanata autonoma normativa dedicata al diporto con la legge 11 febbraio

\* CF(CP), già Avvocato, Collaboratore della Cattedra di diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

1971 n. 50. Riconoscendo la specialità del settore la nuova legge forniva una specifica regolamentazione costituita da un vero e proprio *corpus* normativo e non da un semplice gruppo di deroghe. Seguiva nel 1977 il regolamento di sicurezza dedicato e previsto dalla legge, una specifica normativa fiscale (tassa di stazionamento del 1976) ed il regolamento delle abilitazioni al comando/condotta delle unità da diporto (D.P.R. 431/97). Nel 1994 anche l'UE inizia ad interessarsi del diporto emanando la direttiva 94/25/CE che ha introdotto il c.d. marchio CE riguardante norme tecniche per le costruzioni, a sua volta modificata ed integrata con la 2003/44/CE in cui si manifesta maggiore sensibilità per l'ambiente (rumore e rifiuti di bordo) e sicurezza di bordo. Proseguendo, nel 2003 con la legge 172 abbiamo l'ultima modifica fondamentale alla l. 50/71e, cosa di basilare importanza per il comparto la delega al Governo per il Codice della nautica all'art. 6.

## 2. IL CODICE

In forza della predetta delega al termine di un iter durato due anni, il 18 luglio 2005 è stato approvato con D.leg.vo n. 171 il Codice della nautica. Esso è composto da 67 articoli e 16 allegati di cui i primi 15 derivano dalla direttiva comunitaria 2003/44/CE citata che ha modificato ed integrato la 94/25/CE. Il codice raccoglie e coordina le disposizioni pregresse, da attuazione alle direttive comunitarie sul diporto ed innova la materia snellendo procedure ed introducendo nuovi istituti. E' previsto poi un apposito regolamento di attuazione dall'art. 65. Con il codice viene sancita definitivamente la speciale disciplina per il diporto.

A norma dell'art. 1 dello stesso, conservando la dizione tradizionale, la navigazione da diporto è quella che si effettua **per fini sportivi e ricreativi e senza fini di lucro**.

L'art. 3 qualifica quale unità da diporto "ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto". Le unità a loro volta sono divise in tre categorie di seguito enumerate:

- 1) Navi, ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri.
- 2) Imbarcazioni ogni unità con scafo di lunghezza superiore ai 10 metri, sino a 24 metri.

- 3) Natanti, ogni unità a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore ai dieci metri.

Le distinzioni basate sul tipo di propulsione, (motore, vela, vela/motore) assumono quindi solo valenza descrittiva in quanto la lunghezza è diventata unico parametro di legge. Essa è da misurarsi secondo “*opportuni standard armonizzati*” dettati dalle norme EN/ISO/DIS 8666, ed è “la distanza, misurata in linea retta, tra il punto estremo anteriore della prua e il punto estremo posteriore della poppa, escluse tutte le appendici che non costituiscono parti strutturali dello scafo quali delfiniere, piattaforme poppiere, bompreso etc”.

Le navi e le imbarcazioni sono iscritte in speciali registri (R.N.D. e R.I.D.), navigano con apposita licenza, sono soggette al regime amministrativo loro proprio, espongono la bandiera, sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio d'iscrizione (art.25) e sono sottoposte a visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza.

I natanti invece sono esenti dall'obbligo di iscrizione. Se a motore, devono essere muniti della dichiarazione di potenza rilasciata dal costruttore indicante la potenza massima di esercizio come definita dalla norma EN/ISO 8665 (art. 28) e della documentazione sul marchio CE se immesse in commercio dopo il 17 giugno 1998. Il regime della navigazione dei natanti è sottoposto a limitazioni e modalità di utilizzo prescritte dalle ordinanze degli Uffici Circondariali marittimi a parte il regime dei limiti di navigazione rispetto alla costa che è stato trasferito alle Capitanerie di porto ex art. 8 l. 172/03.

### 3. LE PRINCIPALI NOVITÀ DEL CODICE

Il codice oltre ad avere riunito la pregressa normativa sul diporto oramai sparsa in molte fonti a volte di difficile coordinamento, ha anche introdotto nuovi istituti che forniscono maggiore caratterizzazione ed autonomia applicativa al comparto. Tra le principali novità dobbiamo menzionare oltre all'uso commerciale di cui tratteremo a parte, il riconoscimento del la figura dell'utilizzatore dell'unità in *leasing* (art. 16) e la completa armonizzazione con la normativa comunitaria ripresa negli artt. da 4 a 13 e negli allegati dal I al XV. Oltre a ciò, in breve rassegna evidenziamo:

- non si può commercializzare una unità non munita del marchio CE a garanzia della sicurezza e della qualità del prodotto (art. 7);
- introdotta la possibilità dell'iscrizione provvisoria in attesa della formalizzazione degli atti (art. 20);
- introdotta l'annotazione della "perdita di possesso" dell'unità a seguito di furto (art. 15);
- l'obbligo di dare pubblicità dei passaggi di proprietà entro 60 gg. (art.17);
- prevista la patente per la "direzione nautica" per diversamente abili (art. 39);
- implementata la cultura e l'educazione marinara (art. 52);
- un autonomo sistema di sanzioni amministrative (artt. 53 - 57) ;
- obbligo di conclusione dei procedimenti amministrativi entro 20 gg. in deroga al criterio generale dei 30 di cui alla l. 241/90 (art.58);
- le unità da diporto sono esentate dall'espletare le pratiche di arrivo e partenza di cui all'art. 179 del codice navigazione (art.59);
- semplificata la procedura per la dichiarazione di evento straordinario (artt. 60);
- in caso di sinistro marittimo in cui siano coinvolte solo unità da diporto non adibite ad usi commerciali non si procede ad inchiesta formale se non a richiesta degli interessati o in caso di apertura di procedimento penale (art.61);
- il regolamento emanato con DM 146/08 in vigore dal 17 dicembre 2008, detta specifiche norme sulla sicurezza con particolare riguardo alle unità ad uso commerciale nella sua parte III come previsto dall' art. 65 lett. g del codice.

#### 4. L'USO COMMERCIALE

L'argomento merita particolare rilievo e costituisce una delle principali novità introdotte dal codice poiché è stata finalmente e pienamente riconosciuto e regolamentato l'uso commerciale delle unità da diporto. In particolare si rileva che la specifica regolamentazione della materia costituisce altresì deroga alla disciplina generale del codice della navigazione. Inoltre, sono stati istituiti specifici titoli professionali marittimi per il comando e la conduzione di unità a noleggio ex D.M. 121/05 con conse-

guente maggiore tutela della sicurezza in mare e prevenzione di incidenti/infortuni marittimi.

Sono previste tre categorie di uso commerciale ai sensi dell'art. 2:

- 1) LOCAZIONE e NOLEGGIO;
- 2) INSEGNAMENTO NAVIGAZIONE DA DIPORTO;
- 3) APPOGGIO A SUB o DIVING.

Il codice specifica altresì che l'unità adibita a locazione e/o noleggio può essere utilizzata solo per queste attività e non quindi per uso diportistico "privato"(art. 2u.c.). L'attività può essere svolta anche con unità non di proprietà dell'impresa di cui la stessa sia però armatrice ex art. 265 codice navigazione.

L'argomento, introdotto nell'art. 2, è sviluppato nel Titolo III del codice (artt. 42 - 49): forniamo di seguito alcune definizioni traendole direttamente dal testo di legge. E':

- LOCAZIONE: (art. 42) il contratto con il quale una parte si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato al conduttore che esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.
- NOLEGGIO: (art. 47) il contratto con cui una parte si obbliga verso corrispettivo del nolo pattuito a mettere a disposizione per un determinato periodo di tempo l'unità da diporto che rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

Scendendo poi nella disciplina concreta di dettaglio per la locazione, gli artt. 42- 46 del codice della nautica statuiscono che:

- con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.
- Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto deve essere redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.

- La forma del contratto di sublocazione o di quello di cessione è la stessa.
- Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione dell'unità.
- Nel caso di ritardo nella riconsegna per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, non si fa luogo a liquidazione di danni ma spetta al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.
- I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono col decorso di un anno.
- 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.
- Il conduttore è tenuto ad usare l'unità secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione ed in conformità alle finalità di diporto.

Per il Noleggio sono dettate autonome norme per cui gli artt. 47 - 49 prevedono che:

- L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.
- Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto deve essere redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.
- Il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione 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.

- Nel noleggio, 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.

Infine, l'utilizzazione commerciale deve risultare dai registri e documenti di bordo (art. 2 codice nautica) previa apposita domanda opportunamente documentata dell'imprenditore. L'attività può essere svolta anche con unità battenti bandiera dell'UE. Non sussistono problemi per l'utilizzo per insegnamento e/o appoggio per attività subacquee oramai inseriti a pieno diritto nell'ambito dell'uso commerciale e che chiaramente potranno svolgere l'attività dietro richiesta ed annotati sui R.i.d. e licenza. Infine, per i natanti l'uso commerciale deve essere regolato con apposite ordinanze delle Autorità marittime ai sensi dell'art. 27 commi V e VI del codice. Ulteriori norme di dettaglio sono contenute nell'art. 24 del Regolamento di attuazione che apre tra l'altro all'uso commerciale plurimo (Locazione, noleggio, insegnamento della nautica e diving) che sembrava precluso dalla *littera legis* dell'art. 2 u.c. del codice.

## 5. I TITOLI PROFESSIONALI PER IL DIPORTO

Lo sviluppo del diporto "Commerciale" e la diffusione del turismo marino ha comportato una nuova concezione della nautica con l'affidamento della condotta e governo a persone munite di apposito titolo professionale e non di semplici abilitazioni quali le patenti nautiche. A ciò si è proceduto con il D.M. 10 maggio 2005 n. 121 recante il "Regolamento sull'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto" pubbl. in G.U. n. 154 del 5 luglio 2005 che ha visto la luce prima del codice ma conferma il suo vigore. Prima dell'odierno assetto, per il comando delle imbarcazioni adibite al noleggio in acque marittime, fu istituito ex art. 10 comma 1° l. 647/96, (abrogato giusta art. 66 cod. dip.), il titolo professionale di "Conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio" inserito nel novero dei Titoli professionali marittimi ad integrazione dell'art. 115 e segg. del codice della navigazione ed ancora valido per i possessori in virtù dell'articolo 14 del D.M.

121/05. Esso veniva rilasciato senza uno specifico esame supplementare a coloro che oltre ad essere iscritti nelle matricole della Gente di mare fossero muniti del certificato limitato RTF erano in possesso della patente nautica da almeno tre anni.

Passando all'esame della disciplina vigente, l'art. 1 del decreto 121/05 indica il suo campo di applicazione quale limitato al personale imbarcato sulle navi ed imbarcazioni da diporto impiegate in attività di noleggio, sulle navi da diporto di cui all'art. 3 l. 172/03 cit. (superyacht) impiegate esclusivamente in crociere turistiche ed in genere per il personale imbarcato su navi da diporto non commerciali.

Come per il pregresso ordinamento, è stata conservata anche se in modo più ristretto, una certa permeabilità tra i titoli professionali marittimi "classici" ed i nuovi del diporto ex art. 13 del decreto che stabilisce la possibilità di conseguimento automatico dei titoli per il diporto da parte dei possessori di titoli professionali marittimi stabilendo che le abilitazioni di comandante, capitano, ufficiale di navigazione, direttore di macchina, capitano di macchina e ufficiale di macchina di cui al decreto del Min. dei trasp. e nav. del 5 ottobre 2000 consentono ai loro possessori di ottenere le corrispondenti abilitazioni di cui al decreto.

Passando alla disciplina positiva, l'art. 2 istituisce 6 titoli professionali distinti secondo la tradizione voluta dal Codice della navigazione tra macchina e coperta.

Essi sono:

**a) Sezione coperta:**

- 1) Ufficiale di navigazione del diporto; (può imbarcare come ufficiale di coperta (non 1°) su navi da diporto e come **comandante** su tutte le imbarcazioni adibite al noleggio – art. 5).
- 2) Capitano del diporto; (può imbarcare come 1° ufficiale sulle navi da diporto e **comandare** navi anche adibite a noleggio sotto le 500 Tsl – art. 6).
- 3) Comandante del diporto; (comanda navi da diporto sino a 3000 Tsl - art. 7).



## b) Sezione macchina:

- 1) Ufficiale di macchina del diporto (imbarca su navi da diporto come Ufficiale di macchina (non 1°) che abbiano potenza inferiore a 3000KW o come Direttore di macchina per navi ed imbarcazioni sotto i 1500KW di potenza art. 10).
- 2) capitano di macchina del diporto (imbarca come 1° Ufficiale di macchina o direttore di macchina su navi sotto i 3000 KW di potenza art. 11).
- 3) direttore di macchina del diporto (può imbarcare come direttore di macchina su navi da diporto munite di motore di potenza anche superiore ai 3000 KW art. 12).

L'art. 3 statuisce che il suddetto personale deve essere iscritto nelle matricole della gente di mare di 1° categoria, e pertanto destinato alla navigazione internazionale, e sottoposto ai dettami della convenzione STCW 78/95 adottata a Londra il 7/7/78 cui l'Italia ha aderito con l. 21 novembre 1985 n. 739. In conseguenza ad esso si applicano le disposizioni dell'art. 113 e segg. del cod. nav sulla gente di mare.

A similitudine di quanto operato per i tradizionali titoli di lungo corso, gli artt. 4 e 9 prevedono le qualifiche di *allievo* ufficiale di navigazione del diporto e *allievo* ufficiale di macchina del diporto per ottenere le quali occorre avere compiuto i 16 anni<sup>1</sup> per i primi ed i 18 anni per i secondi, avere assolto l'obbligo scolastico ed essere iscritto alla 1° categoria delle matricole della gente di mare. Gli artt. 5, 6 e 7 disegnano poi i requisiti per ottenere il "*certificato*" rispettivamente di ufficiale di navigazione, capitano e comandante del diporto. Per i titoli di coperta l'art. 8 specifica che gli stessi sono prescritti ai fini dello svolgimento di prestazioni lavorative a bordo di unità a motore. Per le unità dotate di propulsione velica è istituita la specializzazione "vela" che si

---

<sup>1</sup> Al riguardo notiamo che il requisito minimo di età (18 anni), in riferimento ai soli addetti ai servizi di macchina, deriva dal combinato disposto degli artt. 320 e 1179 del codice della navigazione, per evidenti motivi connessi ad un corretto sviluppo psicofisico. Di qui, si può ritenere che chi imbarcasse un allievo di anni 16 e comunque sotto i 18 incorrerebbe nei rigori dell'art. 1179 (rubricato "Assunzione irregolare di minori") che così recita al primo comma: "*L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi di macchina una persona minore degli anni diciotto, è punito con l'ammenda da 1.032 euro a 6.197 euro*".

conseguenza previa specifico esame teorico pratico il cui programma sarà stabilito con D.M.. La commissione di esame, in questo caso, sarà integrata da un istruttore velico designato dalla F.I.V. o dalla Lega navale italiana. I successivi artt. 10, 11 e 12 riguardano invece rispettivamente l'ufficiale di macchina del diporto, il capitano di macchina del diporto ed il direttore di macchina del diporto. Per tutti i titoli è previsto un periodo di navigazione/tirocinio con preminenza di navigazione su unità da diporto adibite al noleggior. La durata del tirocinio è relazionata al possesso o meno del diploma di istituto nautico. Per il capitano del diporto è obbligatorio anche un anno di navigazione *internazionale breve* certificata che a norma dell'art. 1 n. 36 del D.P.R. 435/91 recante il regolamento di sicurezza per le navi mercantili è quella "che si svolge tra porti di stati diversi nel corso della quale la nave non si allontani più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare un rifugio, sempre ché la distanza tra l'ultimo porto di scalo nello stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi le 600 mg. dalla costa". Per questo titolo è possibile alternare la navigazione su naviglio da diporto con quella su naviglio ad uso privato di cui all'art. 23 l. 472/99. Il periodo obbligatorio di navigazione è ridotto per coloro che sono in possesso del diploma di istituto nautico. Come accennato gli ufficiali in parola ottengono un *certificato* e dovranno essere in regola con le prescrizioni della Convenzione internazionale sugli standard addestrativi e tenuta della guardia - **STCW 78/95** ed avere frequentato i corsi di sicurezza personale e responsabilità sociali) (PSSR), marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio (MAMS), Global maritime distress safety system (GMDSS), Radar arpa, antincendio di base ed avanzato e primo soccorso salvo altri previsti da aggiornamenti in atto della predetta normativa. Per ottenere i certificati di ufficiale e capitano del diporto sia di coperta che di macchina è necessario comunque il superamento al termine del tirocinio di un **esame teorico pratico** i cui programmi saranno definiti con apposito decreto ministeriale. Il Ministero ha disposto con la circolare prot. N3/2100 in data 4 novembre 2005 che gli esami vengano svolti sulla base dei programmi per i titoli professionali di Aspirante capitano di lungo corso e macchina e Capitano di lungo corso e macchina presso le direzioni marittime autorizzate. Con il DM 30 novem-

bre 2008 ed il DD 17 dicembre 2008 sono stati dettati i programmi di esame per i titoli compresa la “Specialità a vela” per i titolati di coperta – diporto, che si tengono presso le Direzioni marittime.

L’art. 14 detta le disposizioni transitorie ammettendo nei diciotto mesi dall’entrata in vigore del regolamento in parola e quindi il 20 gennaio 2007, la conversione del titolo di conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio nelle acque marittime in quello di ufficiale di navigazione del diporto. Lo stesso vale per i titolari di patente nautica per le navi da diporto. Inoltre, il predetto titolo conserva validità e specie di abilitazione.

In definitiva quindi si è attuato un sistema di titoli dedicati al diporto che assicurano una professionalizzazione degli addetti al comparto e ciò sia sulla base di esperienza di navigazione, corsi obbligatori ed esami da superare che essendo simili a quelli per i massimi titoli professionali marittimi assicurano la preparazione di questi marinai e la serenità dell’utenza che a loro si affiderà. Vediamo realizzato il binomio **informazione** che è conoscenza e **meno rischi / sicurezza** che discende dall’applicazione delle massime teoriche e di esperienza acquisite nell’esercizio della navigazione. E’ superfluo osservare che grazie alla maggiore preparazione di base richiesta ed al conseguente impegno professionale ci saranno di certo ricadute positive sul versante della prevenzione degli incidenti in mare ed in generale della *security* che costituisce oggi più che mai un’esigenza imprescindibile alla quale la civiltà del terzo millennio deve tendere.