

# La disciplina del diporto nel Codice della nautica

ETTORE ROMAGNOLI\*

## CAPITOLO I

### CENNI INTRODUTTIVI, STORICI E GENERALI

1. Introduzione e prime norme dedicate nel codice della marina mercantile e suo regolamento; 2. L'evoluzione negli anni Trenta e le prime leggi speciali dedicate; 3. Il codice della navigazione del 1942 e suo regolamento; 4. La legge 50/71 o "Piccolo codice della nautica da diporto"; 5. Ulteriori sviluppi dopo la legge 50/71; 6. La delega per il codice del diporto; 7. Il codice della nautica da diporto e suo regolamento.

### 1. INTRODUZIONE E PRIME NORME DEDICATE NEL CODICE DELLA MARINA MERCANTILE E SUO REGOLAMENTO

L'esistenza della navigazione lusoria si perde nelle origini della nostra civiltà, per cui sarebbe arduo tracciare un quadro storico completo sull'argomento, al quale peraltro è dedicata buona messe di studi. Di certo nell'antichità la navigazione era un'attività avventurosa, faticosa e rischiosa, se non di condanna, come nel caso dei forzati ai remi delle "galere", mentre la

\* Dott. Avv. Capitano di Fregata (CP), Professore a Contratto di Diritto dell'ambiente, Assistente volontario della Cattedra di Diritto della navigazione, Università degli Studi di Trieste.

navigazione per diporto era appannaggio di re e potenti e quindi un fenomeno raro e privo di traccia normativa. La tradizione è rimasta ed anche ora i re ed i vip continuano a possedere navi ed a navigare. Solo alla fine del XIX secolo, con la scoperta del mare quale ambiente di riposo, cura e vacanza estesa a più ampi ceti sociali non elitari si è aperta la navigazione anche a strati di popolazione lontani geograficamente dal mare e privi di risorse favolose. Da qui l'*escalation* che ha portato all'attuale fenomeno di massa che non accenna a manifestare indici di flessione. Poiché la nostra indagine è di taglio eminentemente giuridico prenderemo le mosse dai primi espliciti atti normativi in cui si profila una differenziazione di disciplina tra la navigazione commerciale e la nostra.

Saltando i codici pre unitari prendiamo le mosse dal Regio Codice della marina mercantile del 1877<sup>1</sup> che non dedica norme al diporto. Del resto all'epoca la disciplina fondamentale del diritto marittimo era ancora divisa tra il codice menzionato e quello di commercio. Peraltro, non esistendo alcuna precisa definizione giuridica della nave era comunque difficile parlare di unità da diporto. L'oblio non fu sistemico perché nel Regolamento d'esecuzione<sup>2</sup>, di poco successivo (1879), a segno di considerazione qual genere minore il titolo II capo XII è rubricato "Dei bastimenti da diporto cui è fatto obbligo delle carte di bordo". L'art. 461 specifica che *i bastimenti da diporto a vela ed a vapore* che imprendono viaggi per i quali a norma del codice sono dovute le carte di bordo per i mercantili, devono provvedersi *dell'atto di nazionalità e del ruolo d'equipaggio* specificando però che ciò avverrà *Secondo particolari modelli espressamente stabiliti*.

Inoltre, qualora il proprietario non avesse titolo per il comando delle navi mercantili, doveva imbarcare un marinaio avente il grado *che si richiede per la classe di viaggi che vogliosi intraprendere*. Tuttavia poteva essere segnato sul ruolo di equipaggio come *Capitano onorario* ed abbigliarsi in conseguenza senza modificare gli oneri e responsabilità del comandante effettivo e ciò grazie all'esplicita previsione contenuta nell'art. 462. Per il successivo articolo 463, modificato con r.d. 4 ottobre 1934 n. 1780 concernente la "disciplina dell'uso della bandiera nazionale da parte del naviglio da diporto" le unità dovevano inalberare la bandiera italiana conforme al

---

<sup>1</sup> Approvato con R. decreto 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2ff) che contiene il T.U. del Codice per la marina mercantile. Esso constava di 461 articoli ed era suddiviso in due parti articolate in titoli. Il testo cui facciamo riferimento è quello contenuto nell'edizione a cura del prof. Cozzo, casa editrice Bietti, Milano, 1938. Segnaliamo che tale codice, rimasto in vigore sino al 1942, anno di edizione del codice della navigazione, trattava principalmente degli aspetti amministrativi poiché il regime della proprietà delle navi ed i contratti erano contenuti nel libro I del Codice di commercio del 1882 e nel titolo V del suo regolamento di attuazione. Dal punto di vista informativo citiamo per la dovizia di documentazione lo scritto di A. Camurri sulla Storia della nautica da diporto, in Rivista marittima 1898, pp. 1 e segg.

<sup>2</sup> Approvato con r.d. 20 novembre 1879 n. 5166. Esso constava di ben 1079 articoli ed era diviso in 6 titoli.

modello delle navi mercantili. Tuttavia, le unità iscritte nel Regio Yacht Club Italiano, istituito nel 1877 e più anziano nel Mediterraneo, potevano inalberare la bandiera conforme al modello stabilito per le “Regie navi da guerra”. Esse dovevano portare inoltre, per distintivo, all’albero di maestra un gagliardetto azzurro con un’ancora bianca al centro della forma e con le modalità da stabilirsi con apposito atto ministeriale<sup>3</sup>. Inoltre, per l’art. 464, ai bastimenti da diporto si applicavano *tutte le regole e discipline* relative ai mercantili nazionali fatte salve le eccezioni di cui ai precitati articoli. Ai sensi dell’art. 465, dedicato alle *barche e navicelli* da diporto, che si armano a licenza si applicavano le disposizioni di cui agli artt. 233 e segg. attinenti alla polizia marittima dei cantieri navali. Queste norme segnano l’avvenuta presa d’atto in un testo fondamentale dell’esistenza della navigazione per diporto.

Inoltre evidenziamo il riconoscimento degli *Yachts clubs* quali portatori di una tradizione e come tali muniti di potestà di rilievo pubblicistico in ordine all’uso dei guidoni sociali inseriti nel codice internazionale dei segnali e nei regolamenti di gara. Il fatto che il proprietario dell’unità utilizzasse questi vessilli accanto alla bandiera in uso alle navi da guerra strettamente connesse con la patria rende l’idea di una “appartenenza” al mondo marinaro che continua ed è connaturata all’andar per mare dove nazionalità ed internazionalità convivono in modo strettissimo ed insondabile.

---

<sup>3</sup> Dal giornale ufficiale della R. marina n. 24 dell’8 settembre 1933, si evidenzia l’atto n. 237 che autorizzava l’uso dei guidoni distintivi delle società e dei sodalizi di diporto nautico, peraltro riportate nel “Codice internazionale dei segnali”. Gli *yachts clubs* dell’epoca menzionati nell’atto erano 19 e precisamente:

- 1) il R.Y.C.I. di Genova;
- 2) la lega navale di Roma;
- 3) Touring. Club di Milano;
- 4) Reale club canottieri Tevere e Circolo del remo di Roma;
- 5) Reale circolo canottieri Aniene di Roma;
- 6) Reale circolo canottieri Ichusa di Roma;
- 7) Reale club canottieri Italia di Napoli;
- 8) Reale Yacht club canottieri Savoia di Napoli;
- 9) Circolo della vela di Napoli;
- 10) Reale circolo canottieri di Napoli;
- 11) Club nautico di Napoli;
- 12) Circolo nautico giovinezza di Napoli;
- 13) Reale circolo canottieri Barion di Napoli;
- 14) Circolo canottieri Nazzario Sauro di Napoli;
- 15) Reale società canottieri e Rari Nantes Querini di Venezia;
- 16) Compagnia della vela di Venezia;
- 17) Reale società canottieri Bucintoro di Venezia;
- 18) Reale Yacht club Adriaco di Trieste;
- 19) Regio Verbano Yacht club di Stresa – Borromeo.

## 2. L'EVOLUZIONE NEGLI ANNI TRENTA E LE PRIME LEGGI SPECIALI DEDICATE

Questa primigenia regolamentazione fu considerata sufficiente all'epoca e durò più di mezzo secolo, poiché solo con il R. d. l. 9 maggio 1932 n. 813 convertito con l. 20 dicembre 1932 n. 1884 e relativo regolamento di attuazione di cui al D.M. 31 maggio 1933 si provvide a fornire una disciplina dedicata alla "circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore", ma senza giungere ad una definizione giuridica delle unità da diporto peraltro ardua, essendo assente nel Codice del 1877 una definizione di nave che servisse da *primum comparationis*. Questi testi sono antesignani dell'attuale normativa e vanno ricordati in quanto con essi inizia la tradizione di specificità per il diporto nell'ambito del diritto della navigazione e quindi la prima cellula di quello che oggi suole chiamarsi *Yachting law*. I provvedimenti<sup>4</sup> regolavano un fenomeno ormai diffuso ed uscito dall'alveo elitario.

In questi atti si è proceduto ad una disciplina specifica per le unità da diporto e mezzi di salvataggio, trasporto palombari etc. Le unità, da iscriversi nei registri delle navi minori come una qualsiasi altra nave commerciale a parte l'annotazione dell'uso di destinazione al diporto, erano adibite ai servizi speciali o *Ad uso privato*, con dizione che è rimasta vigente per le automobili e che ha trovato nuova regolamentazione per unità oggettivamente estranee al diporto con l'art. 25 della l. 7 dicembre 1999 n. 472 che ha peraltro distinto tra destinazione *ad uso privato* e *in conto proprio*<sup>5</sup>.

La caratteristica comune era che:

- lo scopo della navigazione doveva escludere il fine di lucro;
- la stazza lorda fosse inferiore alle 25 tonnellate;
- riguardo alla motorizzazione, le unità fuori bordo dovevano essere munite di un motore superiore ai 500 c.c. se a scoppio e agli 11 HP in altri casi;
- vigeva una speciale disciplina riguardo all'abilitazione delle unità a navigare, ai trapassi di proprietà nonché all'abilitazione al comando e condotta dei motori.

Nessun motoscafo/imbarcazione a motore fuori o entrobordo poteva navigare senza licenza rilasciata dalla Capitaneria di porto (art.2) a seguito di stazzatura e visita del R.I.N.A. La visita integrava le operazioni di collaudo ed era finalizzata ad accertare che l'imbarcazione fosse costrui-

---

<sup>4</sup> Sul tema cfr. T. Testa, voci *Navigazione da diporto* e *Motoscafi ed imbarcazioni a motore*, in *Novissimo digesto italiano*, Torino, 1965, e relativa voce di aggiornamento del Grigoli del 1980 in appendice di aggiornamento al *Novissimo digesto italiano*.

<sup>5</sup> Cfr. Grigoli, *La disciplina della navigazione ad uso privato: una realtà da tempo attesa*, in "Trasporti 2000", pp. 85 e segg.

ta a regola d'arte, dotata dei prescritti accessori di legge per la sicurezza compresi i dispositivi per evitare la fuoriuscita di carburante. Le norme sui collaudi, sulle dotazioni di sicurezza e sui fanali di navigazione erano contenute negli artt. 7, 8 e 9 del D.M. del 1933 concretizzando una differente trattazione del tema rispetto al regolamento di sicurezza per le navi mercantili. Si confermava che le unità erano iscritte nei registri delle navi minori come un qualsiasi mercantile di piccole dimensioni ma era prevista la specificazione del tipo di utilizzo *per diporto*. Al riguardo giova rammentare che lo Scialoja, "Sistema del diritto della navigazione", Roma 1929, pp. 97-98, affermava «che per l'applicazione di una parte delle norme del diritto navale, vi è perciò luogo a distinguere tra le navi propriamente dette, e le navi minori. A questa seconda categoria non sono in genere estese le norme di diritto pubblico. Ma in linea teorica non può essere formulata una distinzione tra navi maggiori e navi minori. La questione va esaminata concretamente, e perciò caso per caso. Vi sono casi estremi indiscutibili, vi sono casi dubbi, vi sono casi variabili: *ad es. le navi da diporto* sono generalmente da ascrivere tra le navi minori, mentre acquistano la dignità di navi maggiori, nei casi in cui è prescritto che siano fornite delle carte di bordo».

In questo assunto dell'indiscusso Maestro si vede l'embrione del disegno che porterà all'art. 136 e segg. del codice della navigazione ed anche all'art. 1 dell'attuale codice della nautica in cui si prescrive che le imbarcazioni da diporto sono equiparate *ai fini del codice della navigazione* alle navi sotto le 10 Tsl se a propulsione meccanica ed alle 25 in ogni altro caso.

Inoltre vi erano semplificazioni in ordine alla problematica della nazionalità dei proprietari di navi di cui all'art. 40 del Codice della marina mercantile, ora oggetto dell'art. 143 del C. N. relativo al divieto di proprietà in capo a stranieri delle unità mercantili che dovevano appartenere a soggetti di nazionalità italiana almeno per 16 carati. La deroga al criterio generale era comunque condizionata dalla necessità che gli stranieri fossero domiciliati presso il loro Consolato. Ai fini dell'individuazione le unità dovevano portare sui fianchi la sigla dell'ufficio d'iscrizione e il numero progressivo di registro pitturati in bianco, azzurro o nero con la sigla "I" in rosso alta almeno 8 cm. Per ciò che concerne i passaggi di proprietà, con acuto senso pratico confermato ora nel codice della nautica, era fatto obbligo di darne pubblicità entro 30 gg. Nel caso di mutazione dell'ormeggio, l'unità doveva essere trasferita presso l'ufficio competente entro tre mesi al fine di ottenere un più efficiente controllo amministrativo e di polizia marittima.

Particolari norme erano poi contenute negli artt. 13, 14 e 15 del R.D. del '32 e 11 del D.M. per i c.d. "motoscafi da corsa", e cioè le unità da destinare a gare motonautiche, comprese quelle straniere, con riguardo alla sicurezza, all'inversore di marcia ed al silenziatore, e che dovevano comunque essere

iscritte nei registri della “Federazione motonautica mondiale”. Per la condotta dei mezzi era stabilita negli artt. 16 e segg. una specifica disciplina che prevedeva la patente, rilasciata dalle Capitanerie di porto a seguito di apposito esame comprensivo di prova pratica, come meglio descritta nell’art. 10 del D.M. Riguardo agli aspetti sanzionatori, la disciplina era parimenti distinta per cui nei vari articoli del R. d. l. del ’32 erano contenute apposite previsioni punitive in forma di ammenda per le violazioni alle norme speciali.

Reperiamo:

- omessa esibizione della licenza e altri documenti ex art. 6;
- navigazione senza le indicazioni di riconoscimento o con indicazioni diverse da quelle prescritte o illeggibili ex art. 8;
- contraffazione, cancellazione o alterazione dei contrassegni di identificazione del motore ex art. 9;
- navigazione con motore privo della marcia indietro, del silenziatore e simili ex art. 10;
- inosservanza delle norme sui trapassi e sui trasferimenti di porto dell’unità ex art. 11;
- pilotaggio delle unità da corsa da parte delle persone prive della speciale patente di corridore ex art. 14;
- condotta della navigazione senza patente ai sensi dell’art. 20.

Come visto, le principali violazioni erano colpite da ammenda ed oggetto di autonoma previsione rispetto al Codice della marina mercantile all’epoca vigente, a dimostrare una specialità pienamente esplicitata ed accettata.

A coronamento, la competenza a giudicare era assegnata al Pretore in deroga alla giurisdizione all’epoca vigente in capo ai Comandanti di porto capi di Circondario, poiché l’art. 1218 del C. N. limitava la speciale giurisdizione alle norme punitive contenute nel codice stesso.

Da questa veloce panoramica traiamo alcune osservazioni. Leggendo le attuali norme sulla nautica senza una conoscenza del pregresso sistema non si potrebbe procedere ad una corretta opera ricostruttiva di un sistema giuridico dotato di specificità che è andato delineandosi da 125 anni in modo coerente. Osserviamo inoltre che la normativa varata nel 1932 e nata in seno alla motorizzazione ha regolato la materia per circa 40 anni ed è ancora menzionata nel codice del diporto: comunque ha avuto vigenza per circa 30 anni dopo il codice della navigazione a segno che trattandosi di materia speciale è stato indifferente il passaggio alla nuova codificazione.

Essa non era comunque esaustiva per lo *Yachting* in quanto riguardava i soli “motoscafi”, trascurando l’altra ma non meno rilevante faccia della medaglia e cioè quella velica, che vanta grande tradizione ed estimatori e che sta prendendosi ampia rivincita sulla spinta di una concezione più sportiva ed ecologica della nautica, grazie a gare sportive seguite dal

grande pubblico e grazie agli strumenti mediatici. Osserviamo poi che la matrice di queste norme derivava per diversi aspetti da quello automobilistico e di ciò si traeva un'indiretta conferma nel trattamento fiscale, assimilato a quello dei veicoli e trattato negli stessi testi, il cui cardine è la tradizionale "Tassa di circolazione" contenuta nel T. U. delle tasse automobilistiche di cui al D.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39<sup>6</sup>.

L'importanza e valenza storico-ingegneristica nonché la raffinatezza delle costruzioni da diporto a vela d'epoca è testimoniata dal restauro che ha interessato bellissimi esemplari di velieri da diporto degli anni Venti e Trenta del secolo scorso e che oramai la fanno da star anche in trasmissioni televisive di ampio ascolto a testimonianza del fascino che queste signore dei mari continuano ad emanare.

### 3. IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E SUO REGOLAMENTO

Con il Codice della navigazione, frutto di un ampio dibattito dottrinale di cui fu indiscusso capofila lo Scialoja, si è avuto il primo salto di qualità anche sistematico della nostra materia poiché la sua trattazione non è stata relegata nelle norme del regolamento come nel sistema ottocentesco, ma trova spazio nel testo cardine evidenziando la presa di coscienza di una problematica che merita la dovuta attenzione: nel libro primo, il titolo VIII è rubricato "Disposizioni speciali", dizione poi decriptata dalla dottrina in "navigazioni speciali"<sup>7</sup> con specifica disciplina.

Tra esse annoveriamo il diporto, la pesca, il cabotaggio e la navigazione in acque interne. Il titolo è suddiviso in quattro capi il cui primo, artt. 213-218, è dedicato al nostro tema. Fanno corollario gli artt. 401-407 del Regolamento<sup>8</sup>. Questo gruppo di norme è stato abrogato esplicitamente solo nel 2005 dall'art. 66 del Codice del diporto. Sull'argomento, la relazione al codice della navigazione del Guardasigilli Grandi al Re ed Imperatore si esprime al n. 123 in modo lungimirante: «Mi è parso opportuno riunire in uno speciale capo le norme relative alla navigazione da diporto, che ho estratto in parte, per quanto concerne i motoscafi e le imbarcazioni a motore dal R. decreto 9 maggio 1932, n. 813, inquadrandole nella disciplina generale del codice. Queste norme sono intese a stabilire un ordinamento più semplice e snello per quanto concerne la navigazione da diporto, ai fini di agevolarne lo sviluppo e si inseriscono nel complesso delle facilitazioni».

---

6 Sull'argomento, per più ampi richiami rimandiamo a Romagnoli, *Il regime tributario delle navi minori e galleggianti. Criteri di opportunità, ragion fiscale e applicazione prevalentemente formale da parte della Cassazione*, in "Trasporti 2000", pp. 215 e segg.

7 Cfr. Lefebvre - Pescatore, *Manuale di diritto della navigazione*, IX ed., Milano, 2000, p. 246.

8 Il Regolamento per la navigazione marittima è stato approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328.



Il codificatore non abroga quindi le norme del 1932 ma provvede a colmare delle incertezze manifestando interesse per un fenomeno che con ogni evidenza sta crescendo fuori dai club nautici per avviarsi all'attuale configurazione. Il criterio ispiratore è di facilitare l'utilizzo del naviglio da diporto dando preminenza alla destinazione, in quanto le disposizioni speciali si applicavano anche alle navi non originariamente destinate al diporto per il tempo durante il quale fossero destinate a tale scopo, giusta art. 401 Reg. al cod. nav. che prescrive peraltro, nel 2° comma, che l'uso da diporto delle navi deve essere autorizzato dal comandante del porto. In tale assunto troviamo alcuni principi della successiva evoluzione normativa e cioè la preminenza del dato oggettivo della destinazione che si intende dare ad una unità a prescindere da quella originaria e la necessità di un controllo/autorizzazione da parte dell'autorità marittima che assume sin dall'epoca una veste preminente nella gestione della nostra materia. Il C. N. graduava poi le facilitazioni in relazione al tonnellaggio ed alla potenza del motore, distinguendo opportunamente tra unità a vela e unità a motore. L'art. 213 rubricato "Comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate" disciplina particolari abilitazioni affatto differenti da quelle necessarie per condurre i mercantili. I criteri del rilascio erano demandati al regolamento che ha provveduto all'art. 402, da cui discendevano poi i programmi d'esame approvati con D.M. 3/3/54. Gli esami erano svolti presso la Capitaneria di porto d'iscrizione della nave. Il comma 2° conteneva una previsione che era connessa con il passato e testimoniava la fedeltà ad una tradizione in cui la navigazione da diporto era appannaggio dei club nautici lasciando allo Stato su di essi una mera supervisione. Esso recitava che «L'abilitazione al comando delle navi predette può essere altresì rilasciata dalle associazioni nautiche autorizzate dal Ministro per le comunicazioni ai propri soci, tanto per le navi di proprietà di questi quanto per quelle appartenenti alle associazioni»<sup>9</sup>. Una "rimembranza" di questi antichi privilegi è rimasta nel culto che molte associazioni nautiche, e segnatamente la Lega navale italiana, tengono ancora in particolare pregio dell'effettuazione degli esami presso la loro sede, cosa sempre possibile ma con commissione nominata dall'autorità marittima integrata da un rappresentante dell'ente senza diritto di voto. Il terzo comma stabilisce il principio per cui le persone abilitate al comando possono prestare la loro opera per la manovra della nave. Il comma 4° inizia invece a disegnare la differenziazione tra unità medio-grandi e unità di piccole dimensioni, poiché afferma che per comandare le navi a vela di stazza lorda non superiore alle 3

---

<sup>9</sup> Il Consiglio di Stato, sez. II, 2 marzo 1971 n. 266, in Riv. Dir. Sportivo 1971, 459, ha deciso che l'autorizzazione di cui all'art. 213 del C.N. per il rilascio delle patenti nautiche può essere concessa alle associazioni nautiche inquadrate nell'ambito del CONI ed in seno alla Federazione italiana vela, senza necessità di previo riconoscimento delle associazioni stesse.



tonnellate, o alle 25 se partecipanti a regate, non c'è bisogno dell'abilitazione. Per le attività sportive era ammessa la partecipazione dei minori di anni 18, ma non dei 14.

L'art. 214 trattava invece dell'abilitazione alla conduzione delle navi da diporto a motore, di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, sempre secondo le previsioni e modalità di cui all'art. 402 del regolamento esentando dall'obbligo le unità munite di motore di cilindrata inferiore ai 500 C.C. se a scoppio ed alla potenza di 11 HP negli altri casi e ciò in armonia con il summenzionato R.D.L. del 1932. L'art. 215 stabiliva che per la condotta dei battelli da diporto a remi non era necessaria alcuna abilitazione ed il successivo regolava la posizione del personale di camera e di famiglia sulle navi a vela inferiori alle 50 TSL ed alle 25 se a motore, nel senso che potevano essere imbarcate anche persone estranee alla gente di mare purché fossero già al servizio del proprietario della nave. L'art. 217 riveste particolare importanza, anche storica, poiché in deroga alle norme generali di cui agli artt. 232 e segg. del C. N. consentiva un'altra particolare garanzia o meglio *privilegio* ai soci delle associazioni nautiche riconosciute, con evidente riferimento a quelle di cui si è trattato a proposito del regolamento della navigazione del 1879, peraltro in vigore sino al 1952, data dell'attuale regolamento<sup>10</sup>. Tali soggetti potevano infatti progettare e costruire navi da diporto non superiori alle 25 tonnellate lorde di stazza confermando che il mondo della nautica era ancora in gran parte appannaggio degli associati ai club stante il fatto che gli stessi, oltre a "battere bandiera", potevano provvedere al rilascio delle patenti nautiche come precisato nell'art. 403 del regolamento al C. N. e controllare la costruzione di unità anche di discrete dimensioni in perfetta deroga ed autonomamente rispetto alle norme generali. Per ciò che riguarda l'iscrizione ed il rilascio della licenza di particolare rilievo anche sistematico è l'art. 407 u.c. del regolamento, che prescriveva che «le piccole imbarcazioni a remi destinate a manifestazioni sportive o a diporto per bagnanti, comunemente denominate iole, canoe, pattini, sandolini, mosconi e simili» fossero esenti dall'obbligo della licenza<sup>11</sup>. Cosa di un certo rilievo, anche alla luce delle successive diatribe dottrinali e giurisprudenziali sull'uso commerciale, è che nello stesso articolo il 3° comma prevedeva esplicitamente che per navi da diporto si potessero intendere anche quelle de-

---

<sup>10</sup> L'elenco delle associazioni riconosciute aggiornato dopo quello relativo alla normativa ottocentesca di cui alla nota n. 3 e riferito all'art. 403 del vigente regolamento al C.N. è contenuto nel D.M. 16 aprile 1954 e succ. mod., in G.U. n. 113 del 18 maggio 1954. Inizialmente i club riconosciuti erano solo 9 e quindi vi era stata una contrazione rispetto al passato dovuta probabilmente alla crisi del dopoguerra ma nel giro di pochi anni si sono aggiunte altre 20 associazioni circa a mezzo di successivi decreti integrativi per la cui consultazione si rimanda a C. Angelone, *Codice della nautica da diporto*, Milano, Giuffrè, 1995, pp. 28 e segg.

<sup>11</sup> Cfr. Trib. di Napoli 17 febbraio 1954, in "Foro penale", 1954, 681.

stinate al noleggio per diporto per cui, *nulla di nuovo sotto il sole*. Infine, l'art. 218 statuiva che fosse consentito alle navi da diporto l'esercizio della pesca, purché non a scopo di lucro, con le modalità di cui all'art. 406 del regolamento, in cui dopo l'affermazione della libertà in materia si precisa che il Ministro ha la facoltà di vietare l'uso di determinati attrezzi, cosa poi attuata nel regolamento sulla pesca approvato con D.P.R. n. 1639 del 2 ottobre 1968 agli artt. 137 e segg. Non concludiamo questa breve rassegna con il classico *dulcis in fundo*, ma con gli aspetti sanzionatori nei quali si evidenzia la volontà di tracciare in modo ancor più incisivo una specialità oramai già profilata. L'art. 1212 contenuto nella parte III, libro I, Capo V del C. N., dedicato alle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione ed ora abrogato ex art. 66 cod. dip. recitava «Chi non osserva le disposizioni degli artt. 213, 214 è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda sino a lire milione». La contravvenzione aveva preminenza a meno che non si potessero configurare più gravi reati commessi con le unità da diporto e la norma, anche se non espressamente abrogata come ora dal codice di diporto, non aveva più vigore già ai sensi dell'art. 55 l. 50/71 e vale a livello esegetico quale antesignana dell'art. 39 della stessa legge ed ora del titolo V del codice. In pratica non si operava un totale affrancamento del diporto dal C.N. ma un'importante riserva in materia di conduzione delle unità che esentava dalle più gravi previsioni della normativa generale sino alla totale depenalizzazione dell'art. 39 ad opera della l. 172/03 pienamente confermata nel codice per il diporto.

#### 4. LA LEGGE 50/71 O "PICCOLO CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO"

L'Italia del dopoguerra e della ricostruzione non poteva certo dedicarsi alla nautica da diporto, essendo interessata da ben altri problemi, ma già negli anni del boom economico che pervase il paese come una piacevole euforia dopo la catastrofe della guerra, si intravedeva la reale tendenza allo sviluppo del nostro comparto. Basta rivedere i film dell'epoca per notare che scene al mare e gite in barca si succedevano continuamente e non solo in pellicole di evasione, ma anche in lungometraggi destinati a rimanere pietre miliari del cinema italiano e straniero recanti firme quali quelle di Antonioni e Rossellini. Sul fronte della portualità turistica, in assenza di una specifica regolamentazione provvide il Ministero della marina mercantile nel 1970 con la circolare "Manironi", seguita da altra del 1975 senza peraltro pervenire ad uno sbocco legislativo concreto, tutt'ora carente. Per ciò che attiene i mezzi si andava avanti, il codice ed il regolamento integrati dalle norme degli anni '30 che erano oramai insufficienti per soddisfare le esigenze di un fenomeno oramai uscito dall'élite: tutti

concordavano sulla necessità di un intervento. Si giunse finalmente alla l. 11 febbraio 1971 n. 50 che, con innumerevoli modifiche, è rimasta vigente sino all'emanazione del codice. Il testo originario constava di IX capi di cui tracciamo un celere quadro.

Capo I, Disposizioni generali: art. 1, in cui, oltre ad affermare al 1° comma che le disposizioni della legge si applicano alla navigazione da diporto in acque marittime ed interne, si chiarisce al 2° che è navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali *esuli il fine di lucro*. Nel 3° comma veniva proclamata la specialità della materia e la conseguente sussidiarietà del C. N., mentre nei successivi si evidenziava l'equiparazione delle unità da diporto alle navi minori sotto le 10 tonnellate per l'applicazione del C. N. In tale articolo erano menzionate solo le navi e le imbarcazioni da diporto mentre i natanti comparivano all'art. 13. Si evidenzia altresì al 5° comma la distinzione tra imbarcazioni a vela e a motore, scomparsa nel codice ma ripresa nel regolamento, basata sul rapporto tra superficie totale delle vele e potenza del motore, che doveva essere superiore a due per aversi una barca a vela con motore ausiliario. Nel 1989 con la l. 171 comparirà anche il motoveliero o *motorsailer* quale via di mezzo con rapporto 1:1, adottato poi nel regolamento attuale ma solo ai fini abilitativi al comando. Nello stesso anno all'art. 15 della legge 171 viene posta la prima pietra dell'odierno *uso commerciale*, sfociato poi nell'art. 2 del codice della nautica. Il Capo II, rubricato "Costruzione delle imbarcazioni da diporto", era composto dagli articoli 2, 3 e 4: esentava dalla dichiarazione di costruzione le unità sotto le 5 tonnellate statuendo però la necessità di progetti firmati da persona abilitata.

L'art. 4 confermava la facoltà di progettazione in capo ai soci di club nautici di cui all'art. 217 del C. N. rimandando al successivo art. 45 la disciplina del riconoscimento degli stessi. Gli artt. 2 e 3 sono stati abrogati nel 2003, mentre l'art. 4 era già stato abrogato nel 1986, per cui l'intero capo era già scomparso e conservava solo valore storico in quanto anche le qualifiche professionali per la costruzione delle unità sono cambiate.

Il Capo III, intitolato "Iscrizione ed abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e navi da diporto" e composto degli artt. da 5 a 17, aveva grande rilievo perché segnava la definitiva differenziazione delle unità da diporto dal rimanente naviglio. Venivano istituiti i Registri specifici confermati nel codice per imbarcazioni da diporto e navi da diporto, che sino a quel momento erano *incluse* nel Registro delle navi minori e galleggianti insieme alle navi commerciali e da pesca, ed era riconosciuta la figura dell'imbarcazione prodotta in serie o "omologata", per la quale non era più necessario il certificato di stazza individuale ma l'omologazione del prototipo anche ai fini documentali richiesti per l'iscrizione ex art. 315 del regolamento al codice della navigazione. La svolta è stata di quelle epocali, perché si prende atto dell'esistenza di un nuovo fenomeno produttivo

che, dati i numeri in campo, non poteva essere più regolato secondo gli stilemi classici del diritto della navigazione per il quale ogni nave è una creatura a sé stante ed è seguita sin dall'impostazione della chiglia quale esemplare unico. Furono istituiti registri anche presso i consolati (art. 6, abrogato dalla l. 193/86) e si posero in *non cale* i requisiti di nazionalità di cui all'art. 143 del C.N. per essere proprietari di imbarcazioni italiane (art. 7). L'art. 8 disegnava i tipi di abilitazione delle unità e cioè entro 3, 20 (limite delle navi alturiere per l'art. 302 del R.C.N.) e oltre le 20 miglia dalla costa, mentre il successivo istituiva una speciale licenza per le imbarcazioni e le navi da diporto diversa da quella in uso per il naviglio iscritto nei registri delle navi minori e galleggianti. Su tale licenza, devono esser trascritti i gravami e i dati tecnici dell'unità, quelli del motore, il numero minimo dell'equipaggio ed il numero massimo delle persone imbarcabili, il nominativo internazionale, l'abilitazione al tipo di navigazione dell'unità, il o i proprietari, l'eventuale dichiarazione d'armatore. Si prevedeva l'autorizzazione per recarsi all'estero a similitudine di quanto previsto per le navi minori. L'art. 11, ripreso dal 25 del codice del diporto, prescriveva la necessità della sigla dell'ufficio e la possibilità di assegnare un nome all'imbarcazione purché diverso da altri del circondario d'iscrizione. L'art. 12 riconosceva in capo al Capo di circondario la potestà di assegnare l'abilitazione alla navigazione secondo le norme tecniche e direttive ministeriali, ma egli può richiedere l'ausilio di un ingegnere del R.I.N.A. L'unità doveva poi essere sottoposta a visita con cadenza quinquennale per accertare l'effettiva permanenza delle condizioni iniziali di sicurezza e navigabilità. Il regolamento di sicurezza dedicato uscirà comunque solo nel 1977 con D.M. 8 agosto di concerto tra il Ministro della Marina mercantile e quello dei Trasporti ed era intitolato "Approvazione delle direttive per l'effettuazione delle visite di accertamento ai fini dell'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto". L'art. 13 esentava dall'iscrizione i mezzi nautici minori c.d. da spiaggia già menzionati nell'art. 407 del R.C.N. (abrogato ex art. 66 del cod. dip.) unitamente a lance, lancette e battelli pneumatici di lunghezza inferiore ai metri cinque anche se muniti di motore di potenza superiore ai 20 cavalli o di vela di superficie superiore in opera ai 14 metri quadrati. Per la sicurezza queste unità erano sottoposte ai limiti di legge, e cioè 1 miglio o 3 miglia dalla costa, e alle ordinanze delle autorità marittime, che possono ampliare o ridurre i limiti di navigazione come anche la velocità e gli specchi d'acqua in cui essa è possibile, e ciò ai sensi del 4° comma della norma in esame, che ha valore storico in quanto, pur non essendo ancora nata la categoria dei "natanti", disegnava già una loro disciplina sostanziale. Inoltre questa figura ha avuto particolare sviluppo se si pensa che oggi giungono sino a 10 metri con un vero e proprio "raddoppio" dalla previsione iniziale. L'art. 14 trattava delle unità impiegate nelle regate e nelle manifestazioni spor-

tive ammesse dalla Federazione italiana della vela (*in sigla FIV*) e dalla Federazione italiana motonautica. L'art. 15 era dedicato ai motori amovibili di qualsiasi potenza ed istituiva il relativo certificato d'uso che è documento "al portatore" e costituisce sovente l'unico documento dei natanti. I successivi regolavano la c.d. navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento per i venditori e la possibilità del rilascio di una licenza provvisoria, qualora l'unità fosse in corso d'iscrizione, a similitudine delle navi minori e delle maggiori, per cui è previsto il "passavanti provvisorio". La validità era piuttosto limitata, giungendo a quaranta giorni, mentre ora è ammessa sino a sei mesi dall'art. 20 cod. dip. Il Capo VI, intitolato "Condotta e comando delle imbarcazioni e delle navi da diporto", è stato sostituito da un apposito regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche approvato con D.P.R. 9 ottobre 1997 n. 431 ed ora riformulato ex art. 39 cod. dip. nell'abito del nuovo regolamento. A parte le esenzioni per unità minori di cui all'art. 18 e le equipollenze di cui all'art. 19, l'art. 20 divideva le patenti nautiche in quattro categorie a seconda del tipo di propulsione dell'unità, e cioè vela o motore, e per la distanza dalla costa (entro o oltre le 20 miglia). L'art. 22 riguardava gli enti ed associazioni riconosciute sempre oggetto di "statuto speciale", cui era consentito organizzare corsi di nautica e rilasciare patenti previo un esame, secondo i programmi normali, da sostenere alla presenza anche di un rappresentante dell'Autorità marittima o della Motorizzazione civile locale. L'art. 26 trattava dell'esercizio dell'attività di istruttore nautico e gli artt. 30, 31 e 32 disegnavano i casi in cui la patente doveva essere revocata o sospesa. Il capo V dedicato al Comandante ed equipaggio dell'imbarcazione e della nave da diporto era costituito dagli artt. 33-38. L'art. 33 attribuiva all'amministrazione che rilasciava la licenza di navigazione la potestà di stabilire la "tabella d'armamento" ed annotarvi il numero minimo e massimo dei componenti dell'equipaggio. Il successivo art. 34, abrogato dalla l. 172/03, consentiva a similitudine delle navi minori di piccole dimensioni la contemporaneità del comando dell'unità e della conduzione del motore qualora ciò fosse tecnicamente possibile, rendendo praticabile la presenza di un solo abilitato a bordo. L'art. 35 trattava dei servizi di bordo il cui svolgimento era ed è consentito ai passeggeri anche se stranieri di età superiore ai sedici anni per la coperta ed ai 18 per la macchina. Per le navi occorreva personale marittimo iscritto nelle matricole della gente di mare il cui nominativo doveva essere trascritto su apposito ruolino d'equipaggio ai sensi dell'art. 37 con norma sostanzialmente riprodotta nel codice. L'art. 36 stabiliva che la navigazione svolta su unità da diporto dal personale marittimo iscritto nelle matricole non era valida per il conseguimento dei titoli professionali marittimi se era svolta *avvalendosi della patente nautica*. L'articolo successivo riguarda una particolare apertura agli stranieri per la conduzione delle unità da diporto sconosciuta all'epoca

nella navigazione mercantile, consentendo il comando, a titolo gratuito, delle unità di bandiera italiana con abilitazione straniera. Per le “Disposizioni penali” l’art. 39, muovendosi nel solco del 1212 del C. N., recitava «Salvo che il fatto non costituisca reato previsto dal codice penale o dalla parte terza del codice della navigazione chiunque non osservi una disposizione della presente legge è punito con la pena dell’ammenda da lire 10.000 a lire 200.000. Alla stessa pena soggiace chiunque non osserva un provvedimento legale dato dalla autorità marittima in materia di polizia della navigazione da diporto». Si ribaltava il criterio di specialità dell’art. 1 e si subordinava l’applicazione della norma speciale all’inesistenza di reati ex parte terza del Cod. nav. e/o Cod. penale e leggi collegate. Il diporto, quindi, oltre ad avere una sua specifica disciplina in materia nella contravvenzione in discorso rispondeva a tutte le altre fattispecie previste dai testi “generali”. Nel secondo comma si disegnava una classica norma penale in bianco, poiché la fattispecie punitiva rimandava ad altre fonti anche a carattere subordinato, quali regolamenti ed ordinanze di polizia marittima. Si confermava così lo stretto legame in atto tra la navigazione da diporto e l’autorità marittima cui sono demandati i poteri regolamentari in sede locale a livello di ordinanze. Era comunque specificato che il comma trovava applicazione solo nel caso in cui i provvedimenti dell’autorità marittima riguardassero il diporto. Il successivo art. 40 regolamentava gli aspetti procedurali relativi alle contravvenzioni e segnava una deroga alla disciplina generale; è stato abrogato ad opera della l. 172/03, ma era in effetti non operativo sin dall’uscita della l. 689/81. Attualmente, le norme punitive sono state trasfuse ed ampliate sempre su questo ordine di idee nel cod. dip. Il capo VII, artt. 41-44, riguardava il regime tributario e trattava principalmente dei diritti fissi per il rilascio delle licenze alle imbarcazioni, delle patenti, dello svolgimento degli esami per il conseguimento delle stesse e infine delle visite a bordo ed altre prestazioni. Non si trattava della “tassa di stazionamento” in quanto all’epoca il sistema era ancora incardinato sulla tasse di circolazione per autoveicoli e motoscafi: il tributo di cui sopra è stato infatti introdotto con l. 51/76. Il capo VIII recava le “Disposizioni complementari” il cui art. 45 rimandava all’emanazione di appositi decreti del Ministro per la marina mercantile di concerto con quello dei trasporti ai fini del riconoscimento di *enti ed associazioni nautiche* per gli effetti previsti dalla legge stessa. Il successivo aveva una grande importanza sistematica, prevedendo che le disposizioni di cui agli artt. 274, 275, 276 e 277 del C.N. concernenti la responsabilità dell’armatore e relativa limitazione del debito, nonché la valutazione della nave e del nolo, non trovavano applicazione per le imbarcazioni da diporto. Questa formulazione ha consentito *a contrariis* di poter ammettere l’esercizio armatoriale per le imbarcazioni e navi da diporto non essendo esclusi gli artt. 265 e segg. del cod. nav. dall’applicazione della legge. Il se-



condo comma, in cui compare per la prima volta la dizione di “natante da diporto” quali unità di cui all’art. 13 e cioè inferiori ai 5 metri, esentava per essi l’applicazione degli artt. da 232 a 375 del cod. nav. La norma non trova asilo nel cod. dip. perché oramai la specialità non necessita di essere sottolineata. L’art. 47 riguardava il regime della responsabilità civile e sanciva l’applicabilità alle unità da diporto dell’art. 2054 del c.c. con la prescrizione di cui all’art. 2947 stesso testo. Il successivo sancisce l’obbligo assicurativo secondo i dettami della l. 990/69, all’epoca vigente, con diverse eccezioni ed ha subito nel tempo diversi adattamenti, tra cui l’ultimo ad opera della l. 172/03 che ha esteso l’obbligo per tutti i motori a prescindere dalla potenza. La disciplina attuale è contenuta negli artt. 40 e 41 del cod. dip. e fa sempre riferimento alla l. 990/69, ora sostituita dall’apposito codice delle assicurazioni private. L’art. 49, dedicato alle stazioni VHF, ha subito numerose modifiche e il codice demanda ad apposito regolamento la relativa disciplina. Il capo IX riguardava le “Disposizioni transitorie e finali”. Gli artt. 50 e 51 dettavano la disciplina transitoria delle patenti conseguite sotto il vigore del R. D. 9 maggio 1932 n. 813 e sono stati abrogati dal menzionato D.P.R. 431/97 sulle patenti. L’art. 53 trattava dell’importazione delle unità al fine di favorirne il rientro sotto bandiera italiana atteso il dilagare delle bandiere ombra anche nel diporto. Il seguente prevedeva che sino all’emanazione delle norme applicative rimanessero in vigore i vigenti regolamenti e che tali norme dovessero essere emanate entro un anno. Il regolamento di sicurezza vide luce solo nel 1977. L’art. 55, conclusivo, posto dopo il 54 bis inserito ad opera della l. 172/03, recitava «Con l’entrata in vigore della presente legge sono abrogate le disposizioni contrarie ed incompatibili con la stessa». La norma, nella sua *evidenza*, ha dato però la stura ad interminabili diatribe dottrinali e giurisprudenziali. Meglio ha fatto il codificatore, procedendo ad abrogazione esplicita delle norme ed evitando così un lungo ed accidentato percorso interpretativo che ostacola la serena applicazione della legge.

Dopo questa *carrellata* alcune considerazioni di sintesi. La legge del 1971 ha svolto la sua mansione in modo complessivamente soddisfacente. La legislazione pregressa non poteva più adempiere alla sua funzione essendo troppe le lacune e antinomie che presentava, per cui sia la dottrina, che ha salutato dal primo momento la legge 50/71 quale “Piccolo codice della nautica”<sup>12</sup>, che l’amministrazione hanno svolto una diuturna e fine opera di cesello per potersi orientare in questi paraggi dove si è dovuto

---

12 Basti l’opera del Grigoli, *Contributo alla disciplina della navigazione da diporto*, Padova, 1974, la voce dello stesso nell’appendice di aggiornamento del *Novissimo digesto italiano*, la voce *Navigazione da diporto* di P. Rossi sull’*Enciclopedia del diritto*, Milano, e, particolarmente accurato per gli aspetti doganali e fiscali B. Santamaria, *La nautica da diporto, normativa speciale tributaria e valutaria*, Roma, 1977. In campo amministrativo numerosissime circolari, pareri e note ministeriali hanno illuminato l’opera dell’interprete nell’applicare la normativa di difficile coordinamento con il codice della navigazione.



creare un mondo a sé, ma, si badi bene, tratto con ogni evidenza da una costola del diritto della navigazione. Certo la specialità della materia, già evidenziata nel codice della navigazione, ha trovato una sua più pregnante sede e, se si eccettua il regime penale o meglio punitivo, la legge 50/71 ha sancito il primo ed importante distacco dal diritto della navigazione del diporto anche se, e non poteva essere altrimenti, specie all'inizio i punti di contatto e le assonanze erano innumerevoli e quindi anche l'interprete aveva minori difficoltà di movimento. Solo con il codice si è segnata però l'emancipazione della materia.

## 5. ULTERIORI SVILUPPI DOPO LA LEGGE 50/71

Emanata la legge si potrebbe pensare ad un periodo di calma e tranquilla prassi applicativa: non fu così. Facendo venia dei provvedimenti minori e di occasione, già nel 1976 la l. n. 51 del 6 marzo operava diverse e rilevanti modifiche al disegno originale. Essa introduceva tra l'altro la "Tassa di stazionamento", istituto affatto speciale nell'orizzonte impositivo relativo ai mezzi di trasporto e che ha suscitato diversi problemi per essere, dopo numerose modifiche ed integrazioni, abrogato dalla l. 172/03. Era solo l'inizio e se tralasciamo vari decreti legati all'inquieta legislazione fiscale dell'ultimo quarto del secolo scorso, nel 1986 vi fu un altro intervento con varie abrogazioni ad opera della l. 193, in cui reperiamo un altro passo verso la specialità grazie all'introduzione di una procedura semplificata per la dismissione di bandiera. Tale legge prevedeva poi i *Punti d'ormeggio*, affacciando quindi un primo anche se timido tentativo di regolamentazione dei porti turistici.

Successivamente, riforma sulla riforma con la legge 5 maggio 1989 n. 171, cui va il merito di aver aperto al noleggio e locazione delle unità da diporto e quindi al loro impiego commerciale. In essa erano operati nuovi cambiamenti alla l. 50/71, che appariva sempre meno riconoscibile e distante dal Codice della navigazione. Altra puntata con la legge 8 agosto 1994 n. 498, in cui sono stati ampliati tra l'altro i limiti di misura dei natanti passando dagli originari 5 metri, divenuti 6 nel 1972, ai 7,5 per le unità a motore e 10 per quelle a vela con motore ausiliario ed ai neoistituiti "motovelieri" - *motorsailer*. La legge inserì una marea di modifiche piccole e grandi e, nella generale confusione ingeneratasi, si iniziò a far strada la convinzione che fosse necessario un testo unico a pena del caos.

Nel frattempo, iniziò ad interessarsi concretamente della materia anche la UE, che il 16 giugno 1994 varò la direttiva 94/25 CE, recepita in *articolo mortis* con d.leg.vo 436/96 ed ora nel cod. dip. (ma nella versione emendata con la direttiva 2003/44 CE che la integra), in cui viene introdotto il marchio CE per le unità da commercializzare nella comunità e,

di conseguenza, viene operata una sorta di rivoluzione copernicana in materia cui il nostro legislatore fece fronte con realismo rinviando sino al 17 giugno 1998, ultimo momento consentito, l'applicazione delle nuove norme. Interessanti sono state le novità introdotte per il panorama dello *yachting* e che vanno oltre il contenuto eminentemente tecnico della direttiva, toccando di striscio, ma non tanto, la l. 50/71 per cui occorre un difficile coordinamento in specie con il regolamento di sicurezza, approvato con D.M. del 21 gennaio 1994 n. 232, che mostrò ben presto numerose crepe derivanti dalle contraddizioni con la coeva normativa comunitaria ed è stato quindi doverosamente sostituito con il D.M. 5 ottobre 1999 n. 478, entrato in vigore il 1° gennaio 2000, anche se sotto il suo vigore vengono emanati numerosi dd.mm. in data 29 settembre 1999 concernenti le caratteristiche tecniche delle dotazioni di sicurezza. Sempre nel 1996, la legge 23 dicembre n. 647 introdusse una nuova regolamentazione del noleggio e locazione delle unità da diporto di cui alla legge 171/89 e, novità assoluta, nuovi titoli professionali necessari per svolgere tali attività. Sull'argomento però una chiarezza sarà raggiunta solo con il codice e suo regolamento.

Sul fronte delle costruzioni interviene invece, anche per far fronte al tecnicismo introdotto dalle direttive comunitarie, la regolamentazione della figura del "Costruttore per le unità da diporto", che è del 1997. Nello stesso anno si provvede alla completa riforma delle patenti operata con il D.P.R. 431/97, che sostituiva in pieno clima di *deregulation* le norme dedicate al tema nell'ambito della l. 50/71.

Nel 2003 vede finalmente la luce il D.M. 135/03 sui requisiti degli "Enti di certificazione ai fini della costruzione delle unità da diporto soggette al marchio CE", in vigore dal 30 luglio 2003 e quindi giusto il giorno successivo a quello della l. 172/03 che ha abrogato definitivamente e completamente il capo II della legge 50/71 concernente la disciplina della costruzione delle imbarcazioni. In pratica, come si vede non c'è stata tregua! Ciò detto, in estrema sintesi sino alla l. 172 del 2003<sup>13</sup> che ha inserito nella l. 50/71 le principali innovazioni contenute nella direttiva comunitaria 94/25/CE citata, che, peraltro, a sua volta è stata modificata ed integrata con la direttiva 2003/44 CE del 16 giugno 2003 in un rincorrersi di colpi di scena senza fine che lascia esasperati gli operatori del settore e disorientati i diportisti. In tale legge appare però, e finalmente, la delega per l'emanazione del codice, cosa da considerare quale reale base per uno *Yachting law* italiano.

---

13 Cfr. Romagnoli, *La disciplina delle navi iscritte nel R.I. e le modifiche operate alla l. 394/91 in tema di parchi marini dalla l. 172/03*, in *Dir. mar.* 2005, pp. 680 e segg., e Il "Registro internazionale" in *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2007.

## 6. LA DELEGA PER IL CODICE DEL DIPORTO

Di notevole portata sistemica, l'art. 6 in titolo disegna la delega al Governo per l'emanazione del Codice per la nautica da diporto. La soluzione è maturata alla luce della pregressa e torrentizia legislazione brevemente illustrata e discende, oltre che da evidenti motivi pragmatici, da un'elaborazione dottrinale che oramai si è delineata in maniera decisa come *independentista*. Era chiaro ai più che la situazione non aveva futuro: da una parte vigevano norme rese oramai inorganiche e di ardua comprensione a seguito ed a causa delle mutazioni, spesso derivanti da situazioni contingenti, che avevano stravolto l'originario disegno della l. 50/71, mentre dall'altra rimanere legati al cod. nav. non poteva oramai portare che ad un rincorrersi di interpretazioni sul filo di lana e ad analogie dal dubbio esito. È per tale motivo che i più hanno salutato con cauto ottimismo e con la coscienza che il passo fosse inevitabile la redazione del codice. Non mancò il dissenso della dottrina paludata.

Si enumerano i punti chiave che costituiscono per il delegante l'ossatura e la filosofia di impianto del codice:

- 1) la prima preoccupazione è stata quella di giungere ad un coordinamento e ad una armonizzazione di tutte le normative nazionali e comunitarie e comunque rilevanti nella materia della nautica da diporto. Vengono tralasciate, ed a torto, le norme internazionali che storicamente hanno grande rilievo in campo marittimo. Alla carenza però è data risposta organica grazie al rinvio contenuto nell'art. 1 del codice alle leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ed al cod. nav.;
- 2) rinvio alle norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti ed imbarcazioni da diporto ed alle norme EN/ISO 8665 per l'accertamento della potenza dei relativi motori ai sensi della direttiva 94/25/CE;
- 3) previsione di una nuova ed unica tabella in materia di tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi dello Stato competenti in materia in sostituzione di quelle vigenti, attuata nella tabella A allegato XVI del codice;
- 4) semplificazione degli adempimenti relativi all'utilizzo per le sole esigenze di soccorso (CH 16) delle stazioni radiotelefoniche in dotazione alle unità da diporto, da attuare a mezzo di apposito regolamento. Al momento, l'art. 29 del codice riproduce essenzialmente l'art. 49 della l. 50/71;
- 5) eliminazione delle duplicazioni di competenze e revisione organica delle competenze degli Uffici marittimi e della motorizzazione civile (i cui compiti sono ora assorbiti dalle province) con l'affidamento ai Ministeri dei trasporti e delle attività produttive della vigilanza sulla rispondenza alle norme tecniche di attrezzature e dotazione da utilizzare a bordo delle unità da diporto, cosa peraltro già prevista nell'art. 8 del d. lgs. 436/96 e quindi trasferita in codice;

- 6) adeguata informazione sulle *condimeteo* e sui divieti concernenti la navigazione per la qual cosa si esige la previsione di soluzioni organizzative tali da garantire una completa, efficace e tempestiva informazione a favore dell'utenza.

All'art. 65 lett. m del codice è previsto che il regolamento di attuazione del cod. dip., approvato con D.M. 29 luglio 2008 n. 146 in S.O.G.U. n. 222 del 22 settembre 2008, istituisca lo sportello telematico del diportista, nel quale vengano altresì fornite le notizie di cui sopra. Al momento è prevista una banca dati delle patenti ex art. 46 reg., mentre non si fa menzione dello sportello la cui disciplina sarà evidentemente rimandata ad altro d.m. attuativo;

- 7) revisione della disciplina delle patenti, in armonia con il contesto comunitario e gli accordi internazionali stipulati dall'Italia, in modo da coordinare le competenze amministrative e definire nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica con particolare riguardo alle persone disabili. La disciplina è contenuta nell'art. 39 cod. dip., che segna i principi base, mentre la concreta attuazione è contenuta nel Titolo II del regolamento e suoi primi tre allegati. Si attende la specifica disciplina per le patenti ai disabili ex art. 29 u.c. del regolamento. A titolo emblematico si riferisce che a parte le iniziative di Unione Vela solidale, dell'associazione Omero, che organizza manifestazioni per diportisti ciechi in varie parti d'Italia, e molte altre impegnate in tema sociale nell'ambito della celebre regata "Barcolana" di Trieste, partecipano onorevolmente imbarcazioni condotte da disabili di vario tipo e da persone affette da diabete mellito a dimostrare che il mondo della vela non è necessariamente precluso a tali soggetti, qualora siano muniti di adeguata preparazione ed attrezzatura idonea, per cui il diporto è entrato tra gli sport accessibili ai diversamente abili;
- 8) la previsione dell'impegno della scuola pubblica e privata all'insegnamento dell'educazione marinara anche a mezzo della creazione di specifici corsi di istruzione per il settore del turismo nautico nell'ambito degli "Istituti tecnici nautici". Il voto trova menzione ma non concreta realizzazione nell'art. 52 del cod. dip., che è meramente programmatico;
- 9) impegno alla revisione delle norme di sicurezza: questa direttiva concerne le norme di cui alla parte III del regolamento necessarie per il funzionamento del nuovo sistema e riguarda anche l'uso obbligatorio di dispositivi di sicurezza elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori. La previsione è utilissima nel caso vi sia a bordo un "navigatore solitario", ma nella stragrande maggioranza dei casi questi sono velisti e a poco servirà l'arresto automatico dei motori; infine, sempre nella ricerca di chiarezza, trasparen-

za ed informazione dell'utenza, oltre che di certezza per gli operatori professionali, si prescrive l'abrogazione espressa delle norme contrastanti con il codice. Grazie ad una serie di accorgimenti procedurali il Governo è riuscito a compiere l'opera entro i tempi della delega, che inizialmente era di un anno, poi prorogato a due anni. Del resto le indicazioni fornite erano chiare ed il momento maturo per il passo.

Resta comunque saldo ed essenziale il legame con il cod. nav., che trova piena conferma nell'articolo 1 del nostro codice ed è sancito in molti luoghi del regolamento. In effetti, solo con l'effettivo sganciamento del concetto di unità da diporto da quello giuridico di nave codificato poteva realizzarsi l'effettiva indipendenza, ma a ciò non si è giunti, né si poteva, se non con molto coraggio, trovato in altro campo per il *volo sportivo*. Pertanto il nuovo codice può considerarsi tranquillamente un "satellite" di quello della navigazione, nel cui seno è nato come embrione nelle "disposizioni speciali" di cui al libro I, titolo VIII.

L'ultimo, spinoso argomento è come sempre l'aspetto finanziario: dall'emanazione del Codice *non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato*. In effetti, non appare che ci siano previsioni di spesa a parte l'adeguamento dell'informazione all'utenza con lo sportello telematico del diportista, che potrebbe non essere attuabile "a costo zero": l'art. 91 di una bozza del regolamento rimandava a siti e mezzi "da individuare", ma il testo licenziato non lo menziona più. A conferma, l'art. conclusivo del codice, come anche quello del regolamento di attuazione, prevedono che *Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*.

## 7. IL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO.

Secondo l'etimologia antica la parola *codex* significava *tronco o ceppo*, per divenire poi, come *caudex*, la tavoletta cerata utilizzata per scrivere e che, unita ad altre, formava un libro compatto, differenziandosi dal *volumen*, consistente in un libro avvolto a rotolo per lo più di papiro: il concetto esprime sintesi, forza, chiarezza<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Dal punto di vista tecnico, sulla scorta della *Guida alla sperimentazione dell'analisi di impatto della regolamentazione* a cura della P.C.M., dicembre 2000, e della vigente normativa, l'emanazione di un codice implica: 1) l'intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del d.leg.vo 28 agosto 1997 n. 281; 2) la formulazione dell'analisi tecnico normativa (ATN) e dell'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR) prevista dall'art. 5 della prima "legge di semplificazione" 8 marzo 1999 n. 50; 3) l'invio alle camere dello schema di d.lgs. accompagnato dalle suddette analisi; 4) il parere e le osservazioni delle Commissioni parlamentari competenti entro 20 gg. dall'assegnazione; 5) la trasmissione da parte del Governo del testo per il parere definitivo; 6) il parere parlamentare entro 20 gg. dall'assegnazione.

Il sistema conosce una dialettica tra momenti in cui il diritto si sviluppava liberamente, per via giurisprudenziale e dottrinale, sulla falsariga di leggi estemporanee il cui coordinamento è frutto dell'opera di esegeti, ed altri in cui lo Stato riunisce in modo organico le norme dando ad esse un determinata forma ed una certa stabilità. Si assiste quindi ad una forza centrifuga nei momenti in cui si effettuano cambiamenti subliminari dell'ordinamento, cosa che in Italia ha raggiunto un culmine nell'ultimo trentennio del secolo scorso, appellato a buon titolo dall'Irti come "L'età della decodificazione", e momenti centripeti in cui si riunisce *ciò che per lo mondo si squaderna* e sono pertanto varati codici che regolano in modo univoco e tendenzialmente per lunghi periodi una certa materia. Assistiamo nel primo scorcio del nostro secolo a una fioritura di codici brevi che evidenziano la tendenza in parola, tra cui citiamo quelli dei beni culturali ed ambientali, della privacy, della proprietà intellettuale, degli appalti, dei consumatori, delle assicurazioni private cui seguiranno certamente altri. In molti casi si tratta di riprendere leggi oramai "vecchie" che, a seguito di mille integrazioni, sono state snaturate sino a far perdere le tracce del disegno iniziale. Non ha fatto né poteva fare eccezione il settore in esame per il quale la natura *subspeciale* era enucleata nell'ambito del diritto della navigazione "classico".

A seguito della delega, e grazie ad una proroga operata dalla l. 27/07/04 n. 186, nel giro di due anni ha visto così la luce il testo definitivo del "Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'art. 6 della legge 8 luglio 2003 n. 172", emanato con d. leg.vo 18 luglio 2005 n. 171 pubbl. nel S.O.G.U n. 202 del 31 agosto 2005. Il codice nasce quale classica opera di collazione e coordinamento del vecchio ordinamento con le nuove ed indifferibili istanze provenienti dalle direttive comunitarie e segnatamente la 94/25/CE del 16 giugno 1994 come integrata e modificata dalla 2003/44/CE del 16 giugno 2003. Per il rimanente, a parte qualche innovazione di dettaglio sul regime amministrativo delle unità e l'impiego commerciale delle stesse, non si può dire che il sistema venga mutato in modo drastico e la riforma ha sapore eminentemente tecnico e si inserisce nel filone "innovazione nella continuità".

Il codice appare quale strumento piuttosto agile, diviso in una parte generale su sei titoli di 67 articoli totali corredati da 16 allegati tecnici desunti *de plano* dalle prefate direttive comunitarie. Unica eccezione l'allegato XVI, che reca la tabella dei diritti e compensi per prestazioni di servizi in materia di nautica da diporto, che riprende l'analoga della l. 50/71. Necessario complemento, sempre in ossequio alla sistematica tipica della codificazione marittima, è costituito dal regolamento attuativo previsto dall'art. 65, che con i suoi 94 articoli e XI allegati sostituibili a mezzo D.M. copre parecchi punti scoperti (ma tanti rimangono) ed imprime al sistema un carattere di autonomia, ponendosi in posizione simmetrica al C.N. e suo regolamento. Procediamo ad un breve e didascalico quadro d'insieme enumerando l'argomento dei singoli titoli del codice.



- Il Titolo I, diviso in due capi, detta le disposizioni generali, tra cui di peculiare interesse la gerarchia delle fonti, il rinvio al cod. nav. per la disciplina amministrativa delle imbarcazioni assimilate alle navi sotto le 10 Tsl se a propulsione meccanica ed alle 25 in ogni altro caso, la conferma dell'uso commerciale delle unità e la loro definizione, la progettazione, costruzione ed immissione in commercio delle unità da diporto riprendendo in pieno le norme tecniche contenute nelle direttive comunitarie citate solo per natanti e imbarcazioni tra i 2,5 ed i 24 metri, operando all'art. 14 un rinvio al cod. nav. per ciò che attiene le navi da diporto. All'art. 2 viene introdotto l'uso commerciale.

Fanno da necessario corollario a questa parte 15 dei 16 allegati. In essi si tratta minuziosamente delle modalità tecnico-costruttive. L'adozione del sistema degli allegati è in linea con quanto operato nelle convenzioni internazionali su sicurezza ed ambiente (SOLAS e MARPOL) e consente un agile modalità di consultazione della normativa tecnica oltre che una maggiore facilità nell'aggiornare la normativa;

- Il Titolo II tratta del regime amministrativo delle unità da diporto e riprende in buona sostanza la vecchia legge<sup>15</sup>. Il 1° capo è dedicato ai registri d'iscrizione delle navi e delle imbarcazioni anche utilizzate a titolo di locazione finanziaria o *leasing* (art. 16) ed innova all'art. 17 sull'obbligatorietà della pubblicità navale, che passa dall'essere un semplice onere ad obbligatoria nei sessanta gg. dall'atto, mentre si muove nell'alveo della legge 50/71 (versione 2003) per l'iscrizione. Il capo 2° è dedicato all'abilitazione alla navigazione delle unità, ai documenti di bordo, uso della bandiera, sicurezza, natanti (art. 27), potenza dei motori, apparati ricetrasmittenti (art. 29), manifestazioni sportive (art.30) e navigazione temporanea (artt. 31, 32, 33). Il capo III attiene all'equipaggio ed ai servizi di bordo per unità utilizzate direttamente o a noleggio (artt. 36 e 37). Anche in esso viene ripresa ed ampliata la precedente disciplina, riconfermando la necessità del ruolino d'equipaggio nel caso in cui venga imbarcato personale iscritto nelle matricole della gente di mare, cosa dovuta nel noleggio. Connesso strettamente a questo gruppo di norme è il titolo I del regolamento, il cui art. 24 tratta dell'uso commerciale.

Il capo IV verte sul regime delle abilitazioni alla condotta e comando e detta la disciplina generale ampiamente integrato dal titolo II del regolamento e i primi tre allegati allo stesso. Il successivo capo V tratta della responsabilità civile e dell'assicurazione obbligatoria e dovrà essere rivisto alla luce del codice delle assicurazioni.

- Il Titolo III reca le disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione. Esso è diviso in tre capi, il

<sup>15</sup> Romagnoli, *Il regime giuridico della nautica da diporto alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla legge 172/03*, in "Diritto marittimo", 2003, pp. 1522 e segg.



primo dedicato alla locazione delle unità da diporto (artt. 42-46), il secondo al noleggio (artt. 47-49) e il terzo (artt. 50-51) alla figura del mediatore per le unità da diporto, il cui ordinamento è demandato alle regioni, che a tutt'oggi non risulta si siano espresse. La figura professionale si differenzia pertanto da quella disegnata dalla l. 12 marzo 1968 n. 478. Grazie alle norme connesse del regolamento (artt. 24 e 78-89) si è creato un vero e proprio sistema autonomo che riguarda le unità ad uso commerciale sia dal punto di vista amministrativo che da quello della sicurezza ed in ciò sta la più complessa novità del codice.

- Il Titolo IV tratta dell'educazione marinara da attuarsi in sinergia tra il Ministero dell'istruzione e quello delle Infrastrutture e trasporti.
- Il Titolo V composto dagli artt. 53-57 innova rispetto al passato ampliando di molto le fattispecie punitive e confermando la depenalizzazione in atto.
- Il Titolo VI, disposizioni complementari, transitorie e finali, consta degli artt. 58-67. L'art. 58 stabilisce la durata dei procedimenti amministrativi concernenti il diporto in venti gg.; l'art. 59 chiarisce in modo definitivo l'assenza di obblighi per le unità da diporto riguardo la presentazione della nota di informazioni prescritta per le navi commerciali all'arrivo nei porti; gli artt. 60 e 61 riguardano le dichiarazioni di evento straordinario ed i sinistri marittimi, mentre il successivo dispone l'iscrizione o reinscrizione delle unità destinate alla navigazione esclusiva nelle acque interne; gli artt. 63 e 64 trattano delle tariffe per prestazioni e servizi e dei diritti di ammissione agli esami per le patenti; l'art. 65 scandisce su 11 punti il regolamento di attuazione approvato con D.M. 146/08 ed entrato in vigore il 21 dicembre 2008 che in 94 articoli e XI allegati fornisce concreta attuazione ed essenziale complemento al sistema. Notiamo che lo strumento abbisogna di altri decreti attuativi, per cui l'iter della riforma non è completato. L'art. 66 detta le disposizioni abrogative espresse, mentre il 67 chiude il codice con un duro ma consueto di questi tempi monito: dall'applicazione del testo *non dovranno derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*, che trova esplicita e pedissequa conferma nell'art. 94 del regolamento (non si sa mai!).

Si trae l'impressione di un codice conciso e dal carattere tecnico, ma non privo di interessanti suggestioni giuridiche. Sia consentito citare il Galgano, che nel presentare la XIII edizione del suo "Diritto commerciale – le società", a seguito della riforma delle società ex d.leg.vo 6/03", afferma *È così accaduto con una sorta di ritorno all'antico dogmatismo, che i concetti costruiti sul diritto anteriore o, ancor di più, ereditati da antica tradizione siano stati elevati a metro di valutazione della riforma, giudicata errata là dove appariva discostarsi da quei concetti. La verità è che il diritto non conosce dogmi: i concetti giuridici si costruiscono a partire dalle norme e non le norme dai con-*

cetti, nella consapevolezza del disegno di politica legislativa dal quale traggono origine. Il pensiero espresso dal giurista, forse a malincuore, va condiviso se è vero che il diritto altro non è che *morfologia della prassi*, seguendo il filosofo del diritto Frosini.

Il concetto iniziale enucleato dall'etimologia del termine latino *codex – ceppo* torna quindi alla mente: l'operatore giuridico ha una fonte unica di riferimento e non è necessario ricorrere a una congerie di norme spesso mal assortite per poter inquadrare in modo giuridicamente concludente le fattispecie relative alla nautica da diporto. Con ciò non si voltano le spalle alla tradizione, ma si prende atto di un fenomeno che fruisce di autonoma disciplina, sia pur nel rispetto dell'elaborazione sin qui compiuta, come del resto discende in modo inequivocabile dall'art. 1 del testo in commento.