

ETTORE ROMAGNOLI

*Prof. a contratto di Diritto dell'ambiente  
nell'Università degli Studi di Trieste*

## LA SICUREZZA E PREVENZIONE DELLA VITA UMANA IN MARE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA NAUTICA DA DIPORTO, ED ALLA RECENTE NORMA- TIVA SUL MARCHIO CE.

### 1. Premessa

L'attuale sviluppo tecnologico e l'intensificarsi della fruizione dell'elemento marino da parte di un numero crescente di persone prive di preparazione professionale specifica, unitamente ad una maggiore sensibilità riguardo alla tematica della sicurezza globale dei cittadini ha fatto sì che nel recente periodo si siano concretizzati plurimi interventi normativi a livello nazionale e comunitario volti a migliorare lo *standard* delle unità da diporto.

Questa esigenza, imprescindibile, deve essere opportunamente relazionata con l'attuale fase di sviluppo economico che vede una grande estensione della navigazione lusoria, tanto che da recenti rilevazioni è risultato che ben cinque milioni di persone nel nostro paese si dedicano a questa attività sportiva. In effetti quindi il navigare, pur rimanendo fondamentalmente un lavoro, ha assunto anche i connotati del *divertissement* tanto che se si dovesse ragionare in termini meramente numerici i diportisti rappresentano oramai a livello europeo la maggioranza dei *marinai*. Particolare importanza ha assunto quindi l'aspetto relativo all'organizzazione sottesa al fenomeno nautico e la conseguente offerta di servizi portuali efficienti nei confronti del turismo anche straniero che come noto ha un peso rilevante sulla bilancia commerciale del nostro Paese sia in termini monetari che di immagine. Di tutto ciò non si ha peraltro il dovuto riscontro nor-

mativo eccettuate alcune circolari ministeriali degli anni '70 (la più nota è la Manironi) ed alcuni timidi interventi estemporanei quale quello sui "Punti d'ormeggio" seguiti da progetti di legge sempre andati fuori segno. Da ultimo la ricercata attuazione del decentramento ha creato sostanzialmente una certa confusione senza peraltro risolvere alcuni dei sempreverdi problemi, per la qual cosa è oramai urgente una sistemazione razionale del settore nell'ambito della più generale riforma del regime dei beni pubblici che attualmente è ancorata ad una filosofia di stampo sostanzialmente ottocentesco.

Il trovarsi di fronte ad un fenomeno di massa che conosce tutta la sua totale ampiezza nel periodo estivo, comporta un forte impegno in ordine alla preparazione professionale per gli operatori privati del settore quali gestori dei porti e approdi turistici, *broker* assicurativi, imprese *leasing*, di *charter*, *skipper* professionali, cantieristica specializzata etc., i quali abbisognano sovente di una adeguata risposta da parte della pubblica amministrazione competente. In ogni caso occorre ricordare che se è vero che l'attività nautica conosce il suo apice nella stagione estiva, anche nei mesi invernali vi è chi va per mare e, a causa delle avverse condizioni proprio in tale periodo l'aspetto sicurezza assume particolare importanza e presuppone la massima accortezza e tempestività di prevenzione e, se del caso, una azione risolutrice che non ammette isteresi ed errori di sorta.

## **2. Cenni generali sulla salvaguardia della vita umana e dell'ambiente in mare e principali previsioni normative in campo.**

1) Il tema è trattato in vasta ed approfondita letteratura, per la qual cosa, visti i limiti del presente intervento, si ritiene utile rimandare agli specifici contributi degli studiosi di quella branca del diritto marittimo<sup>1</sup>, tenendo presente che la materia è in conti-

1. Solo per citare alcuni autori sul salvataggio della vita umana in mare, Ferrarini, *Il soccorso in mare*, Milano 1964, Vincenzini, *Profili internazionali del soccor-*

nua evoluzione e conosce una crescente fase di internazionalizzazione cui l'Italia mostra di aderire con la dovuta solerzia.

Il nostro tema può essere suddiviso per praticità in varie sottospecie per cui parliamo comunemente di sicurezza per il diporto riferendola a:

- le unità da diporto (navi, imbarcazioni, natanti);
- segnaletica marittima e sistemi di radio-navigazione;
- sistema satellitare Cospas/Sarsat gestito dalle Capitanerie di Porto;
- organizzazione del soccorso in mare in caso emergenza o S.A.R discendente dalla Convenzione di Amburgo del 27 aprile 1979, resa esecutiva nel nostro Paese con l. 3 aprile 1989 n. 147 e relativo regolamento di attuazione approvato con D.P.R. 28 settembre 1994 n. 662 la cui attuazione è affidata alle Capitanerie di porto/Guardia costiera;
- disponibilità e circolazione delle informazioni sulle condizioni meteo;
- informazioni sulle normative locali in materia di sicurezza nautica tra cui, preminenti le Ordinanze delle Autorità marittime anche a mezzo *internet*, programmi televisivi dedicati e stampa;
- informazione ai diportisti, con particolare attenzione a quelli privi della necessaria cultura minima di base perché non in possesso di patente nautica.

In generale, la sicurezza dei mezzi navali è presidiata da due fondamentali linee d'azione. Da una parte, per il naviglio maggiore a carattere commerciale, viene curata la costruzione che

*so in mare*, Milano 1985; Caliendo, *Regime internazionale dell'assistenza e salvataggio*, in "Guardia costiera" 1989. In tema di sicurezza della navigazione si rimanda a Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, Milano 1987, I, 2° vol. pag. 1933 e segg. e a De Rubertis "La sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare" ed. "20 miglia", Livorno, 1983; M. Grigoli, *Profili attuativi della politica di sicurezza marittima della Comunità Europea*, in *Dir. Mar.* 1997, 717.

deve essere eseguita su progettazione conforme alla normativa internazionale in materia e segnatamente alle Convenzioni S.O.L.A.S. che hanno una rilevanza oramai storica e alle raccomandazioni dell'I.M.O. (*International Maritime Organization*), che svolge le sue mansioni in maniera sempre più incisiva sotto l'egida dell'O.N.U. essendone una agenzia specializzata. Al fine di garantire gli aspetti della sicurezza a bordo vi sono poi le Convenzioni dell'O.I.T. (*International Travel Organization*). Per le problematiche connesse ai rischi di inquinamenti e protezione del mare connessi alla navigazione opera la Convenzione di Londra del 1973 meglio nota come MAR.POL., con i suoi annessi e protocolli che operano una continua evoluzione della normativa senza ricorrere alla complessa procedura consistente nella ridefinizione dell'intera Convenzione. La Mar.pol., come del resto la legge per la difesa del mare del 31 dicembre 1982 n. 979 è applicabile anche al diporto per cui è utile che vi sia informazione all'utenza anche in tale campo.

L'altra coesistente linea d'azione riguarda la formazione del personale, per cui in ambito Europeo si è provveduto a far sì che i marittimi fossero in possesso di requisiti tecnici per il corretto funzionamento dei mezzi con la Convenzione STCW '78, che ha conosciuto ulteriore sviluppo con la direttiva 94/58 CE del Consiglio del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare e, da ultimo, con la legislazione italiana in materia di sicurezza in porto e a bordo delle navi da pesca di cui ai decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999. Ricordiamo che i marittimi in possesso di titolo professionale marittimo, per ottenere le patenti da diporto e/o la diretta conduzione di tali barche con l'uso della "matricola" debbono essere in regola con i sopracitati corsi a significare che l'attenzione in materia non è di scarso profilo.

2) L'applicazione di queste normative, cui l'Italia aderisce necessariamente come paese comunitario, fa sì che gli istituti di formazione marinara debbano adeguarsi costantemente alle

nuove esigenze con programmi moderni e aggiornati, come del resto dimostrato dagli Istituti nautici che si sono operati positivamente per mantenere alto il livello medio d'istruzione dei futuri ufficiali della marina mercantile, anche istituendo corsi di specializzazione ad alto livello professionale sulla scorta della risoluzione IMO A. (XII) del 15 gennaio 1982, le cui modalità attuative sono state dettate con il Decreto 16 febbraio 1995 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Tutte le accennate attività abbisognano di coordinamento e controllo che vengono approntati dall'Amministrazione marittima a mezzo del corpo delle Capitanerie di Porto/Guardia costiera e dal R.I.N.A., organo tecnico preposto al controllo delle costruzioni navali, alle operazioni di stazzatura ed all'effettuazione delle visite sulle navi, in ausilio alle Capitanerie. La situazione monopolistica di tale ente non è più tale con l'avvento della concreta attuazione dell'UE ma, al momento, vi è comunque una sorta di "egemonia" peraltro da rivisitare alla luce di nuove fusioni ed accorpamenti con altri registri in corso d'opera. Da non trascurarsi poi, la complessa attività preventiva svolta nell'ambito del MOU o Memorandum di Parigi che vede impegnati con competenza crescente gli uomini della Guardia Costiera muniti di apposita qualifica professionale. Anche su queste tematiche sono intervenute direttive comunitarie (94/57 e 94/58 CE) recepite recentemente con il d. legislativo n. 314 del 3 agosto 1998, pubblicato sulla G.U. del 29 agosto 1998.

In pratica l'evoluzione è senza sosta e si sta svolgendo in senso tecnico, tanto che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto è stato investito della problematica ed ha provveduto a costituire un apposito organismo, con sedi a Roma e Genova per poter collaborare in sinergia con la sede del R.I.N.A. e partecipare effettivamente e con cognizione ai lavori di normazione tecnica a livello internazionale.

Il Corpo si è poi attivato per la gestione dei sistemi di radionavigazione, gestendo direttamente le stazioni LORAN e le sta-

zioni radio costiere in ascolto h 24 che tanta parte hanno nel moderno sviluppo della navigazione in sicurezza intesa in senso moderno. Dal punto di vista delle comunicazioni radio l'impegno è costante e profondo poiché a seguito della chiusura di numerose stazioni costiere (valga di esempio Trieste Radio), l'ascolto è operato h 24 dalle Centrali operative delle tredici Direzioni marittime sede M.R.S.C., (*Maritime rescue sub center*) che assicurano il coordinamento delle operazioni marittime di ricerca e salvataggio, ciascuna nella propria giurisdizione, secondo le direttive specifiche o deleghe della sala operativa del Comando Generale delle Capitanerie di Porto a Roma in funzione di I.M.R.S.C. (*Italian Maritime Rescue Coordination Center - Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo*).

Il tutto discende dall'applicazione della Convenzione internazionale di Amburgo del 27 aprile 1979 sull'assistenza e il salvataggio della vita umana in mare (*SAR 79*)<sup>2</sup>, le cui incombenze sono state demandate alle Capitanerie di Porto/Guardia costiera in virtù del Regolamento di attuazione alla legge di ratifica della citata Convenzione, approvato con D.P.R. 28 settembre 1994 n. 662.

### 3. Il diporto

1) Dopo questa celere ed incompleta menzione di alcuni degli aspetti salienti riguardanti l'organizzazione della sicurezza in mare, che è rivolta al fenomeno nella sua globalità, sia pur con preminenza per i rischi connessi alla navigazione commerciale, torniamo finalmente al nostro tema, il diporto, che, se pur considerato "genere minore", per la minore entità dimensionale delle unità coinvolte e per la mancanza in generale di una vera e propria preparazione professionale per condurre il naviglio, rappre-

2. Resa esecutiva in Italia con l. 3 aprile 1989 n. 147 ed entrata in vigore il 2 luglio 1989.

senta un fenomeno di massa che conta numerosissimi adepti e sta assumendo dal punto di vista economico un forte rilievo non privo di addentellati sociali ed urbanistici in ordine alla gestione dei territori costieri interessati alla costruzione di nuovi approdi e porti destinati alla nautica.

La preoccupazione principale è garantire un sufficiente grado di sicurezza senza oberare l'utente con adempimenti complessi, troppo costosi e obiettivamente inadeguati al tipo di navigazione che, da momento di svago, potrebbe trasformarsi nell'ennesimo problema che bisogna affrontare. Per tale motivo, a partire dagli anni '70, si è preferito intraprendere con serenità la strada di una distinzione della materia da quella mercantile contenuta nel Codice della navigazione, nelle leggi collegate e nelle Convenzioni internazionali, che tenesse conto delle peculiarità della navigazione in discorso. Con la legge 50/71, sottoposta negli anni a continue e rilevanti modifiche, si è costituito un vero e proprio *corpus* normativo tant'è che eminenti studiosi, e citiamo per tutti il Grigoli di cui abbiamo attentamente letto il contributo pubblicato nel 2000 sul n. 81 di questa rivista, hanno giustamente parlato di una *materia speciale* in un diritto speciale, cosa del resto confermata *apertis verbis* dall'art. 1 della menzionata legge. Non per nulla sono sorti corsi di Diploma universitario per costruttori di unità da diporto in seno ai corsi di Laurea in Ingegneria navale (es. a La Spezia) e cattedre apposite, e, da ultimo, sono stati creati nuovi titoli professionali per la progettazione di unità da diporto con modifica all'art. 275 del regolamento al C.N. e introduzione dell'art. 280-*bis* nello stesso testo e normativa di attuazione. Inoltre è stato istituito il titolo di "Conduttore delle unità destinate al noleggio" (art. 10 l. 23 dicembre 1996 n. 647) a significare che si vuole attuare, mediante la creazione di apposite professionalità, una adeguata tutela dell'utenza che volesse intraprendere la via del mare pur senza essere in possesso delle relative abilitazioni ed evitare la possibilità di "improvvisatori" in campo.

2) Entrando nello specifico della sicurezza, nel 1977 è stato emanato un primo regolamento per la sicurezza della navigazione da diporto, abrogato dal D.M. 21/01/94 n. 232 (ancora in vigore per le navi da diporto), che è stato a sua volta sostituito dal D.M. 5 ottobre 1999 n. 478<sup>3</sup>, entrato in vigore il 1° gennaio 2000. Con esso si è operato il necessario coordinamento con la vigente normativa di cui al d.lgs. 14 agosto 1996 n. 436 riguardante l'obbligo del possesso del marchio CE per le unità da diporto tra i 2.5 e i 24 metri. Alcuni aspetti del provvedimento sono ancora da chiarire sino in fondo, come del resto osservato autorevolmente dal Grigoli nel citato scritto dedicato al tema, ma certamente la sua adozione era necessaria alla luce delle riforme che hanno interessato il comparto dal 1994 e deve essere salutata come una nuova e positiva base di studio. Notiamo in margine che mentre il primo regolamento ha avuto 17 anni di vigenza, quello del '94 ha regolato la materia per poco più di 5 anni. Per le navi da diporto, è *previsto* nell'art. 14 del vigente regolamento un rinvio a quello del 1994, che per tali unità rimane in vigore.

Nell'ottica dell'oggi volta alla produzione in serie, il controllo sulle costruzioni si svolge preventivamente a mezzo del sistema dell'omologazione, per cui viene costruito un prototipo sottoposto ai dovuti saggi tecnici e omologato, che garantisce una navigabilità in sicurezza sino ad una determinata distanza dalla costa e con un certo numero di persone. La continuità della manutenzione degli *standard* qualitativi è assicurata a seguito dell'entrata in vigore del D.M. 478/99 da visite periodiche con cadenza quinquennale, a parte un periodo iniziale di maggiore durata (otto anni per le categorie A e b e dieci per quelle C e D), svolte dal R.I.N.A. o da organismi tecnici notificati ai sensi del d.lgs. 436/96 (per le unità munite di marchio CE ovvero autorizzati ai sensi del

3. Pubblicato in G.U. n. 295 del 17 dicembre 1999 e con allegata una "Tabella delle dotazioni di sicurezza" per le unità da diporto divisa per necessità in relazione alla distanza di navigazione dalla costa.

d.lgs. 3 agosto 1998 n. 314), e volte all'accertamento della corretta manutenzione del mezzo che peraltro è oggetto di specifico dovere del proprietario *ex art. 4*. Le modalità di esecuzione delle visite sono contenute nell'*art. 9* del nuovo regolamento in cui peraltro si fa anche esplicito rinvio agli *artt. 7 e 19* del D.M. 232/94 che mantiene quindi vigore qualora richiamato, come del resto previsto dall'*art. 14* del nuovo testo. Il certificato di sicurezza, rilasciato dall'Autorità marittima o della navigazione interna e conforme al modello all. "A" al regolamento, verrà rinnovato sulla base della dichiarazione dell'organo che ha effettuato la visita sempre a cura degli stessi organi amministrativi.

Per le caratteristiche tecniche dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza, l'*art. 5* rimanda ai DD.MM. emanati in data 29 settembre 1999 in base all'*art. 23* del vecchio regolamento, richiamando peraltro anche norme emanate in materia dall'UE o da organismi internazionali. Anche per esse è attribuito un dovere in capo al proprietario di controllo sulla effettiva buona conservazione di modo che si potrebbe per certi aspetti parlare di un esercizio privato di pubbliche funzioni. In conseguenza di ciò il nuovo strumento non prevede più che l'Autorità marittima si rechi a bordo per controllare in fase di visita le dotazioni di sicurezza. Del resto l'*art. 18* del d.lgs. 436/96 cit. prevede che le dotazioni di sicurezza siano correlate alla distanza dalla costa alla quale si svolge effettivamente la navigazione, come del resto confermato armonicamente dall'*art. 6* del vigente Regolamento. Appositi controlli possono comunque essere svolti dall'Autorità marittima che, ai sensi del 5° comma dell'*art. 3*, qualora ritenga che siano venute meno le condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza, può disporre "motivatamente" che l'unità sia sottoposta alla procedura di convalida del certificato di sicurezza secondo il dettato del precedente *art. 2*.

Chiaramente per condurre le unità munite di motore con potenza superiore a 40.8 cv e/o di lunghezza fuori tutto superiori a 7,5 m se a motore e 10 m se a vela o vela con motore ausilia-

rio e per navigare oltre le sei miglia, occorrono le specifiche abilitazioni previste dal D.P.R. 9 ottobre 1997 n. 431<sup>4</sup>, che si conseguono superando appositi esami presso le Capitanerie di Porto o la Motorizzazione civile se entro le 12 miglia.

Per le unità di minori dimensioni (*jole*, pattini e sandolini, *windsurf* e moto d'acqua) è data ampia delega agli Uffici circondariali marittimi per regolamentare con ordinanza i fondamentali adempimenti relativi alla sicurezza, in considerazione del fatto che le autorità locali meglio conoscono le problematiche relative alla zona di mare interessata e le ricadute in ordine alla sicurezza. Parimenti, spetta alla Capitaneria di Porto la determinazione della consistenza minima dell'equipaggio al momento dell'iscrizione di una imbarcazione. Per quelle non omologate il numero massimo delle persone trasportabili è stabilito in relazione alla lunghezza fuori tutto a norma dell'art. 13 del regolamento di sicurezza togliendo dal campo la miriade di dubbi ed interpretazioni fiorite in campo. Per i natanti prodotti in serie il numero delle persone trasportabili è determinato dalla relativa certificazione che dovrà essere tenuta a bordo unitamente alla dichiarazione di conformità.

#### **4) Il marchio CE per le unità da diporto**

1) Le modalità costruttive della cantieristica per il diporto, che nel nostro Paese vanta una gloriosa tradizione, hanno subito una profonda mutazione a seguito della direttiva 94/25/CE relativa alla progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto, recepita dal nostro ordinamento con il Decreto legislativo n. 436/96 in attuazione della "Legge comunitaria" del 1996 (n. 52 del 6 febbraio 1996). Il decreto, aggiornato prima con il d. lgs. dell'11 giugno 1997 n. 205, e poi nel 1998 con l. 30 novembre 1998 n. 413, è entrato pienamente in vigore il 16 giugno 1998.

4. Pubblicato in G.U. n. 293 del 17 dicembre 1997.

Con esso ha trovato asilo nel nostro campo uno specifico richiamo alla normativa concernente la qualità di cui alle norme ISO e collegate. In pratica, la costruzione delle unità da diporto dovrà seguire specifiche procedure atte a garantire la validità dei singoli componenti. *In primis* dovrà essere certificato il costruttore in quanto si ritiene che solo un'impresa che opera nel sistema qualità possa mettere in commercio manufatti cui sia attribuibile il marchio CE. Il prodotto dovrà essere la somma di comportamenti conformi alla normativa sulla qualità e le procedure in essa previste. Il fine è quello di ottenere il marchio CE che garantisca il consumatore finale sullo *standard* qualitativo del prodotto. Dal punto di vista giuridico/amministrativo il possesso di tale requisito è condizione necessaria per poter ottenere l'immissione in commercio dell'unità e se richiesta la sua iscrizione nei R.I.D. in ottemperanza all'art. 11 del d.leg.vo 436/96 cit..

A ciò si addiviene mediante la certificazione, consistente nell'azione in cui una terza parte indipendente, cioè un organismo di certificazione, dichiara, con ragionevole attendibilità, che un determinato prodotto, processo o servizio è conforme a una specifica norma o a un altro documento normativo. L'ente certificatore deve essere riconosciuto a livello europeo.

Generalmente in un'azione di certificazione le parti interessate sono il fornitore, che costituisce la prima parte, ed il cliente/committente, che costituisce la seconda parte. L'organismo di certificazione, che opera come terza parte indipendentemente dalle due parti interessate alla certificazione, viene chiamato per constatare e riconoscere la conformità di un prodotto, processo o servizio a una specifica norma. Per assolvere tale compito, ci si deve riferire ad un sistema di certificazione ed attenersi rigorosamente ad uno schema precostituito. Lo schema di certificazione è caratterizzato da un insieme di regole procedurali e gestionali che tengono conto della particolare natura dell'oggetto, della certificazione e, in particolare per i prodotti, dei metodi di produzione relativi e del tipo di manufatto o della famiglia omogenea di prodotti considerati.

La certificazione si attua con l'emissione di un certificato di conformità, cioè di contrassegni di identificazione appartenenti agli organismi preposti alla certificazione che nel nostro caso è una targhetta che deve essere apposta sullo scafo in modo visibile.

Naturalmente i cantieri costruttori sono sottoposti a specifici controlli e a vigilanza da parte dell'Autorità Amministrativa. Ciò in virtù dell'art. 8 del d.lgs. 436 cit. che attribuisce la potestà ai Ministeri dell'Industria e dei Trasporti e Navigazione in coordinamento tra di loro e con facoltà di disporre verifiche e controlli mediante propri uffici centrali e periferici. Gli accertamenti possono essere effettuati a campione, presso il produttore o il rivenditore ed infine anche presso gli utilizzatori.

La legge prescrive che gli organi di controllo abbiano libertà di accesso e possano avvalersi di propri organi tecnici e/o di laboratori privati conformi alle norme della serie EN 45000 specificamente autorizzati con decreti dei suddetti Ministeri. La constatazione di infrazione implica il ritiro dal commercio delle unità a spese del fabbricante. Nel caso in cui si accerti che i prodotti possono essere pericolosi e non atti all'abilitazione ricevuta, sono comminate *ex art.* 10 del decreto sanzioni da euro 20.658,2 a euro 12.3949,65 irrogabili anche ai venditori.

2) Il R.I.N.A. è stato autorizzato per l'espletamento delle procedure di valutazione di conformità di cui al d. lgs. 436/96 e con ogni probabilità continuerà ad essere il principale referente in Italia, ma non dobbiamo dimenticare che con l'apertura all'Europa vi è libertà di scelta tra istituti di certificazione nell'ambito UE. Inoltre, a norma del d.lgs. 314/98 anche istituti privati sono stati autorizzati a svolgere attività in materia.

Il nuovo testo vige per le unità da 2,5 m a 24 m, con esclusione quindi delle navi da diporto. Sono state previste quattro abilitazioni in dipendenza della resistenza costruttiva a parametri ambientali oggettivamente determinati, come mostrato in tabella.

### Categorie di progettazione e tipi di abilitazione delle unità da diporto (D. lgs. 436/96)

Tipo di Abilitazione	Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione (H t/3, metri)
	Unità da diporto progettate per la navigazione:		
Senza alcun limite	A - "IN ALTO MARE"	Maggiore di 8	Maggiore di 4
<i>Costiero, entro 25 mgl dalla costa</i>	B - "AL LARGO" <sup>5</sup>	Minore o uguale a 8	Minore o uguale a 4
<i>Locale, in acque interne e marine entro 3 mgl</i>	C - "IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA"	Minore o uguale a 6	Minore o uguale a 2
<i>Speciale, per navigazione in acque interne e piccoli laghi</i>	D - "IN ACQUE PROTETTE"	Minore o uguale a 4	Minore o uguale a 0,5

Fonte: Allegato II D.l. vo 436/96 e art.12 steso testo.

3) Per ottenere l'iscrizione di una nuova unità da diporto dopo il 16/06/98 è quindi necessario che essa sia munita del marchio CE rilasciato dal costruttore previ i dovuti controlli dell'Ente certificatore riconosciuto da uno Stato membro.

In sintesi, si è tenuto conto dell'evoluzione in atto dei processi produttivi industriali per cui è di particolare peso la conformità agli stilemi della qualità espressa dalla normativa ISO, che ha netta derivazione Statunitense. In tale modo, il prodotto è certificato "sicuro" dall'origine ed il consumatore finale dovrebbe essere meglio garantito.

5. L'interpretazione ufficiale vuole che le caratteristiche di onde e vento previste per tale categoria siano caratteristiche del mare a circa 20 mgl dalla costa (vd. "Navigando tra le norme", in "Il diporto nautico", aprile 1999).

È chiaro che alla cantieristica è addebitato un ulteriore sforzo di adeguamento ma è il prezzo da pagare per rimanere competitivi sul mercato europeo e mondiale. Del resto la cantieristica di buon rango ha ben risposto, come confermano i risultati che vedono l'Italia in prima posizione mondiale per le costruzioni da diporto (l'80% è destinato all'esportazione).

Chiaramente, come in tutte le cose, è necessaria l'emanazione di nuove disposizioni di coordinamento, cui ha corrisposto in parte il un nuovo regolamento di sicurezza che, anche se pensato nell'ottica dettata dal decreto 436/96, non è privo di elementi che necessitano chiarificazione.

4) In conclusione facciamo dovuta menzione del "Manuale del Proprietario" di cui debbono essere muniti i natanti immessi in commercio dopo il 16/06/1998. Questo aspetto innovativo fa parte della volontà di implementare una sicurezza preventiva che si può raggiungere solo con una adeguata preparazione nautica e un effettiva conoscenza del mezzo navale utilizzato.

L'acquirente dovrà firmare la ricevuta del manuale a riprova del possesso del documento che, peraltro, deve essere tenuto a bordo ed è assimilato legalmente agli altri documenti di bordo. Il contenuto deve essere semplice e chiaro e costituire un punto di riferimento in caso di avaria, pertanto è necessario che, in caso di controllo, gli uomini della Guardia Costiera prendano confidenza con questo strumento e ne accertino l'esistenza a bordo e, soprattutto, la buona cognizione da parte del conduttore dell'unità.

In conclusione si vuole pervenire ad un impegno reciproco da parte di tutte le parti interessate per raggiungere il fine comune. Del resto, questa è la strada tracciata da strumenti di grande importanza per la sicurezza in genere, quali il d.lgs. 626/94 sulla cui scia, in base alla delega contenuta nella l. 31 dicembre 1998 n. 485, sono stati emessi con i dd. leg.vi nn. 271 e 272 del 1999 i provvedimenti riguardanti la sicurezza del lavoro a bordo delle navi comprese quelle da pesca e sulle operazioni e servizi portuali e cantieristica.