

MICHELE GRIGOLI

*Prof. ord. di Diritto della navigazione  
nell'Università degli Studi di Catania*

## LA DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE AD USO PRIVATO: UNA REALTÀ DA TEMPO ATTESA

SOMMARIO. 1. Premessa. 2. Inadeguatezza delle soluzioni offerte dal regime progressivo. 3. Analisi della recentissima disciplina relativa alla navigazione ad uso privato o in conto proprio. In specie: identificazione dei dati connotativi della fattispecie. 4. Segue. I beni. 5. Segue. I soggetti. 6. Segue. L'attività. 7. Considerazioni finali.

1. È stata, di recente,<sup>1</sup> configurata come eloquente manifestazione della lamentata frammentarietà del perdurante costume legislativo, la progressiva sedimentazione di interventi, mirati a risolvere alcuni aspetti regolamentari concernenti la navigazione "ad uso privato" e la navigazione da diporto, senza, tuttavia, procedere alla preventiva ricognizione della effettiva area di pertinenza di tali *species* e progettare, quindi, un debito coordinamento fra le discipline, all'uopo, emanate in ragione delle esigenze della materia. Invero, se, da un lato, l'analisi degli aspetti più significativi del processo evolutivo della disciplina attinente alla materia di navigazione palesa una chiara contrapposizione fra l'assetto riservato alla navigazione mercantile, intesa nel senso di attività lucrativa, ed il regime della navigazione da diporto ad uso privato; dall'altro, le note che seguono consentiranno di

1. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative, Aggiornamento* (1998 - 1999), Bologna s.d.ma 2000, cap. I.

porre in luce la rilevata, precaria soluzione circa i dati discretivi delle fattispecie relative alla tipologia di impiego del bene, in questa sede oggetto di esame.

2. È noto che il r.d.l. 9 maggio 1932, n. 813,<sup>2</sup> concernente le disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore, ha provveduto a definire il campo di applicazione della relativa normativa, circoscrivendo ai motoscafi e alle imbarcazioni con motore entro o fuori bordo,<sup>3</sup> destinati a navigare per uso privato, ossia ad ogni imbarcazione di stazza uguale o inferiore a 25 tonnellate,<sup>4</sup> provvista di motore a scoppio od a combustione interna, impiegata per un uso "dal quale esuli il fine di speculazione". Connotazione della fattispecie del tutto inadeguata rispetto alla definizione della navigazione da diporto caratterizzata<sup>5</sup> anche dal carattere non lucrativo della specifica attività.

Siffatta carenza normativa non è stata superata dall'art. 2 l. 24 dicembre 1969, n. 990 e dall'art. 3 d.P.R. 24 novembre 1970, n. 973<sup>6</sup> in ragione dei quali l'obbligo di assicurazione concerne i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda compresa entro le 25 tonnellate, muniti di motore entro o fuori bordo di potenza superiore a 3 Hp, adibiti alla navigazione da diporto, ad uso privato o al servizio pubblico di trasporto di persone. Dato testuale che non esula da una mera indicazione di differenti modalità di impiego del bene.

Occorre, peraltro, sottolineare che il richiamato regime assicurativo è stato oggetto di successivi aggiornamenti, di particola-

2. Convertito nella l. 20 dicembre 1932, n. 884.

3. Regime applicabile solo nel caso in cui la cilindrata complessiva sia superiore a 500 C.C., se il motore è a scoppio o una potenza superiore agli 11 Hp, ove si tratti di motori di altro tipo.

4. Per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano al limite di 25 tonnellate di stazza lorda può essere sostituito il limite di 25 tonnellate di dislocamento.

5. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 39.

6. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 250.

re rilievo ai fini di indagine. Ai sensi, infatti, dell'art. 48, comma 1 l. n. 50/71, il predetto obbligo assicurativo è stato esteso a tutte le imbarcazioni da diporto, quali definite dall'art. 1, comma 4 della stessa l. n. 50/71 ossia alle imbarcazioni sino a 50 tonnellate di stazza lorda;<sup>7</sup> innovazione che ha creato una sostanziale disparità di trattamento del bene agli effetti assicurativi in questione, dato che, come rilevato, nell'ambito dell'uso privato, non erano state contemplate unità superiori alle 25 tonnellate di stazza. Si è acuita, pertanto, la necessità di procedere ad ulteriori apporti normativi in grado di offrire elementi testuali, atti ad avallare siffatta diversità di regime.

Si giustifica, quindi, la modifica dell'art. 3 d.P.R. n. 973/70, operata dall'art. 1 d.P.R. 16 gennaio 1981, n. 45, ove è stato, fra l'altro,<sup>8</sup> specificato che i natanti, contemplati dalla norma, si intendono adibiti ad uso privato quando siano posti in navigazione, senza fine di lucro,<sup>9</sup> dal proprietario o dal noleggiatore. Soluzione che, attesa la genericità della formulazione normativa, che si è limitata a qualificare l'utilizzazione del bene in ragione della specificazione del profilo soggettivo, concernente l'utente dello stesso, trascurando, invece, di determinare la reale entità del caso in questione, non certo definita in virtù della cennata differenziazione dal diporto, si è risolta in una ulteriore, mera scelta terminologica delle varie forme di impiego in esame.

L'evanescenza della linea discretiva fra dette specie di navigazione ha creato sensibili incertezze ermeneutiche circa il trattamento riservato alle stesse.<sup>10</sup> Significativa, al riguardo, la decisione

7. Per un quadro aggiornato, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 65.

8. Per una compiutezza di informazione, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 251.

9. Per una soluzione conforme, cfr. le definizioni recepite in sede di regolamentazione per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (d.P.R. 14 novembre 1972, n. 1154, Tabella A, n. 36; d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, art. 1, n. 24).

10. Cfr., per tutti, ZAMPONE, *Navigazione ad "uso privato" e nautica da diporto: ancora una questione di costituzionalità*, in *Dir. trasp.*, II/1991, p. 162 ss.

della Corte Costituzionale del 12 aprile 1990 n. 192, secondo cui in ragione dell'art. 10 l. n. 171/89 non sarebbe ormai in vigore la normativa concernente l'abilitazione<sup>11</sup> alla guida dei motoscafi per uso privato, essendo gli stessi assoggettati, interamente, alla disciplina della navigazione da diporto. Orientamento che si è riflesso<sup>12</sup> sulla singolare soluzione normativa,<sup>13</sup> recepita dall'art. 32, comma 5 d.P.R. 9 ottobre 1997, n. 431,<sup>14</sup> in virtù della quale coloro che hanno conseguito l'abilitazione per la condotta di motoscafi ad uso privato ai sensi dell'art. 16 r.d.l. n. 813/32, in data anteriore al 24 aprile 1990, possono conseguire, senza sostenere gli esami, la patente per il comando e la condotta delle unità a motore per la navigazione entro dodici miglia, purché in possesso dei requisiti psicofisici e morali previsti dal predetto regolamento.

La necessità di superare tale realtà normativa, palesemente inadeguata ai fini specificati, è stata avvertita anche dal legislatore speciale, come si evince dalla recentissima emanazione della disciplina relativa alla navigazione ad uso privato o in conto proprio, che analizzeremo nei paragrafi seguenti.

3. L'analisi della l. 7 dicembre 1999, n. 472<sup>15</sup> consente, appunto, di annoverare, fra la consueta commistione di disposizioni attinenti al settore dei trasporti, uno specifico intervento relativo all'assetto della navigazione ad uso privato o in conto proprio nelle acque marittime.<sup>16</sup> Si ha specifico riguardo all'art. 25, il

11. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., *Appendice di aggiornamento*, ed. 1998, p. 18.

12. Essendo stati ritenuti dal legislatore speciale come precedente, atto a integrare un qualificato dato di riferimento per la soluzione prescelta.

13. Cfr. GRIGOLI, *op. ult. cit.*

14. Concernente il regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche.

15. In merito a "Interventi nel settore dei trasporti" (in Suppl. Ord. Gazz. Uff. n. 294 del 16 dicembre 1999).

16. Delimitazione dell'area normativa che, correlata alla rilevanza spaziale del fenomeno regolato, esclude l'applicazione della disciplina in esame alla navigazione in acque interne, che rimane soggetta, pertanto, al regime del r.d.l. n. 813/32.

quale, seguendo un indirizzo non certo esente da riserve,<sup>17</sup> prima di pervenire alla definizione del tema prospettato, si è preoccupato di individuare i beni,<sup>18</sup> con i quali viene effettuata la navigazione in questione, nonché di specificare alcuni profili del loro assetto.<sup>19</sup>

Muovendo, invece, dall'aspetto regolamentare attinente alla identificazione dei dati connotativi della fattispecie, occorre, innanzitutto, segnalare la innovativa alternativa, prevista dalla norma, fra uso privato o uso in conto proprio per segnare l'area di pertinenza del fatto nautico in esame. A tal uopo, è stato inteso quale uso privato l'utilizzazione dell'unità come mezzo di locomozione<sup>20</sup> propria e di terzi a titolo amichevole (art. 25, comma 2, lett. a). Indici di riferimento che consentono di pervenire all'auspicata qualificazione della fattispecie in ragione della specificazione del dato oggettivo, che consente di discriminare l'uso soggettivo del bene per fini lusori e per fini c.d. privati, concretati, questi ultimi, dalla delineata funzione vettoriale, assolta dal bene stesso. È stato, in tal guisa, offerto all'interprete l'auspicato modello di riferimento per affrancarsi dalle incertezze del passato in merito alle questioni illustrate. In particolare, ai fini di indagine, appare ormai ben delineata, in ragione della pregnanza ascritta al tipo di attività esercitata con l'impiego del bene, l'effettiva consistenza della navigazione ad uso privato e, parimenti, la concreta differenziazione della stessa rispetto alla navigazione da diporto.

Una conferma eloquente della proficuità dei dati acquisiti si evince dalla possibilità di pervenire ad una retta configurazione

17. Dato che la soluzione, recepita dalla norma, configura una chiara inversione della corretta articolazione dello schema formale, che avrebbe dovuto muovere dalla regolamentazione del profilo pregnante delle connotazioni dell'attività ed occuparsi, successivamente, delle sue componenti.

18. V. par. seg.

19. V. *loc. cit.*

20. Consueta formulazione atecnica rispetto alla realtà di diritto speciale.

del c.d. trasporto di cortesia,<sup>21</sup> il quale, integra, appunto, un caso tipico di navigazione per uso proprio e non già una fattispecie di trasporto per fini lusori,<sup>22</sup> qualora non sia possibile acclarare, nella specie, che sussista una correlativa finalizzazione dello spostamento del terzo per il precipuo perseguimento di uno scopo ricreativo o sportivo da parte del conducente.

I principi enunciati appaiono ampiamente suffragati dalla selezione dei criteri connotativi, prescelti dalla norma, per la configurazione della richiamata fattispecie dell'uso in conto proprio, inteso, appunto, come utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali,<sup>23</sup> ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse (art. 25, comma 2, lett. b). Dalla lettera della norma è, pertanto, agevole evincere che la risoluzione dello specifico tema regolamentare è stata definita, valorizzando la rilevanza funzionale dell'utilizzazione del bene ai fini dell'esercizio delle attività suddette, secondo una congrua applicazione del criterio sistematico di accessoria, che giustifica omogeneità di trattamento ove sussista una rilevanza strumentale e complementare della fattispecie rispetto al profilo pregnante della realtà esercitoria. E, nella specie, appunto, il fatto nautico in questione configura una modalità esecutiva della specifica attività, e, come tale, non può acquisire una rilevanza autonoma nei confronti della stessa.

Sicché nei casi contemplati dalla norma, è consentito di apprezzare solo il profilo qualificante della realtà tecnica dell'impiego del bene, disciplinata secondo il regime illustrato, e non già

21. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 231 ss.

22. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

23. Ipotesi che possono essere costituite dalla utilizzazione dell'unità da diporto per le esigenze di cantieri navali, bacini di carenaggio, rifornimento nei porti, prelievo di campioni di acqua marina, etc.

la realizzazione di uno specifico risultato produttivo o di un mero fine lusorio.

4. Acquisita la qualificazione del tipo di navigazione in esame, occorre procedere alla definizione dei profili oggettivi e soggettivi che corredano tale realtà nautica. In merito alla identificazione dei beni necessari per la effettuazione della navigazione ad uso privato o in conto proprio, è stato previsto (art. 25, comma 1) che le navi minori e i galleggianti di cui all'art. 146 cod. nav.,<sup>24</sup> aventi una lunghezza fuori tutto non superiore a 24 metri, possono essere iscritti nei registri e destinati a servizi speciali per uso privato ovvero per uso in conto proprio per la navigazione nelle acque marittime entro 12 miglia dalla costa.

Siffatta soluzione normativa non è esente da debite riserve. Occorre, innanzitutto, lamentare l'estrema precarietà della redazione della disposizione che risulta, appunto, pregiudicata da una palese inversione della logica precettiva. Invero, la lettera della norma rivela una incoerente specificazione del bene con un rinvio non già al dato connotativo, offerto dal secondo comma dell'art. 136 cod. nav.,<sup>25</sup> ma al regime della iscrizione che presuppone l'acquisita identificazione del bene. Qualora, pertanto, non si tratti di un vero e proprio refuso, l'attuale formulazione implicherebbe una singolare previsione di beni iscritti che possono essere iscritti nei registri!! Per quanto concerne altri profili che suscitano ulteriori perplessità, risulta arbitrario il parametro prescelto sia della lunghezza, che della misura della stessa, nonché della distanza dalla costa.

24. Secondo il comma 2 di tale norma, le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento o di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento (ivi, art. 313, comma 2 reg. sic. mar.); sono stati indicati gli uffici locali marittimi e le delegazioni di spiaggia, qualora, per queste ultime, ne sia riconosciuta la necessità dal direttore marittimo).

25. "Sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna".

Non sussiste, invero, alcuna spiegazione valida al di fuori di un esagerato conformismo al modello offerto dalla legislazione diportistica; il che palesa la perdurante tendenza a mantenere un certo grado di uniformità fra le relative discipline. Avviso che appare confortato dai seguenti rilievi.

Se, invero, la contestata<sup>26</sup> valorizzazione del parametro della lunghezza, a detrimento dell'elemento tipico di identificazione della nave, ossia di quello della stazza, può avere una giustificazione nel contesto del regime della navigazione da diporto, quale logico corollario del processo di adeguamento all'indirizzo comunitario che, com'è noto,<sup>27</sup> ha privilegiato siffatta soluzione, l'analoga scelta, recepita dalla disciplina in esame, risulta priva di alcun supporto sistematico, se si eccettua la presupposta matrice diportistica del regime in esame. Argomentazione che appare avallata dalla ulteriore, discussa<sup>28</sup> previsione del limite delle 12 miglia dalla costa, che è stato introdotto dall'art. 12 d.lg. n. 436/96 per quanto concerne l'abilitazione alla navigazione dei natanti di cui all'art. 13 l. n. 50/71, qualora appartengano alla categoria di progettazione A e B. In sede di valutazione critica di tale soluzione, avevamo rilevato<sup>29</sup> che l'ampliamento dell'ambito della prima fascia di abilitazione prevista dal regime pregresso, ossia dalle sei miglia al predetto limite delle dodici miglia risultava sia privo di alcuna ragione sistematica, che di modesto rilievo pratico circa le possibilità operative dei beni impiegati ed, infine, pregiudizievole in ordine alle condizioni di sicurezza degli stessi. Se si considera, poi, che le categorie di progettazione di cui sopra concernono la navigazione in alto mare e al largo,<sup>30</sup> appare evidente che la segnalata soluzione è il frutto di un mero

26. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 67.

27. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 66.

28. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 99.

29. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

30. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 98.

artificio scaturito da un tentativo di compromesso fra le connotazioni progettuali e la consistenza dei beni in questione.

Presupposti che risultano pressoché carenti<sup>31</sup> nel caso in esame, suffragando, in tal guisa, le riserve manifestate.

Per quanto concerne, poi, le condizioni di sicurezza dell'impiego dei beni in esame è stato recepito un diverso trattamento per le unità destinate ad uso privato e per le unità destinate ad uso in conto proprio.

Per le prime è stato disposto (art. 25, comma 4) che si applica il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con d.m. n. 232/94.<sup>32</sup> Previsione che, se da un lato, conferma i precedenti rilievi sistematici, dall'altro deve essere opportunamente integrata dall'apporto ermeneutico nel senso che a differenza di quanto espressamente previsto dall'art. 18, comma 2 d.lg. n. 436/96<sup>33</sup>, secondo cui le unità da diporto devono essere dotate dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte per la distanza dalla costa ove la navigazione è effettivamente svolta, le unità in esame devono, invece, avere sempre a bordo i mezzi e le dotazioni di sicurezza regolamentari in relazione ai limiti abilitativi.

In merito, invece, alle unità impiegate per uso in conto proprio, le quali, in ragione della funzione operativa assoluta, sono caratterizzate da peculiari esigenze di sicurezza, è stato previsto (art. 25, comma 5) che i relativi requisiti di idoneità e di sicurezza devono essere determinati con uno o più decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, in relazione al particolare servizio speciale cui l'unità è destinata. Nelle relative certificazioni, sentito l'ente tecnico, devono essere indicate le prescrizioni particolari, in relazione al predetto servizio, ed ai fini della sicurezza

31. Tenuto conto che la selezione del bene prescelto dalla norma concerne anche le imbarcazioni.

32. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 105 ss.

33. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 116, nota 187.

della navigazione ed alla salvaguardia delle persone imbarcate.

In attesa dell'emanazione dei citati decreti, alle unità destinate ai servizi speciali per uso in conto proprio si applica il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con d.P.R. n. 435/91. Anche in questo caso la genericità della lettera della norma deve essere integrata da una corretta valutazione esegetica nel senso che siffatta normativa di rinvio è costituita dalle disposizioni del titolo VI, concernente, fra l'altro,<sup>34</sup> le navi ad uso privato.<sup>35</sup> Non deve essere, d'altra parte, trascurato che la diversa soluzione ipotizzata per delineare la normazione di sicurezza suffraga la intrinseca eterogeneità di fattispecie che integrano la realtà normativa, oggetto di analisi, essendo solo accomunate dalla acclarata differenziazione rispetto alla navigazione mercantile e da diporto.

5. Le precedenti valutazioni sono ampiamente convalidate dall'assetto del profilo soggettivo. Ai sensi dell'art. 25, comma 3, le navi minori e i galleggianti possono essere comandati e condotti dal proprietario dell'unità, dal titolare della ditta o da persona che abbia regolare contratto di lavoro con la ditta medesima, che siano in possesso di una delle abilitazioni, già previste dall'art. 20 l. n. 50/71. Prima di procedere nell'ulteriore analisi della norma, occorre soffermarsi sulla singolare scelta, concernente la predetta disposizione di rinvio. Tenuto, invero, conto della formulazione della stessa si pone, invero, il quesito perché sia stato richiamato il testo originario anziché quello vigente dell'art. 3 d.P.R. n. 431/97.<sup>36</sup> Una congrua risposta in merito presuppone

34. Oltre le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate a propulsione meccanica e di stazza non superiore a 25 tonnellate a propulsione diversa da quella meccanica.

35. Si deve segnalare, in merito, che sono state all'uopo previste le disposizioni concernenti lo scafo, l'apparato motore e l'impianto elettrico (art. 187), la protezione contro gli incendi (art. 188), i mezzi di salvataggio (art. 189), le dotazioni (art. 190), le installazioni radioelettriche (art. 191).

36. Cfr. GRIGOLI, *Appendice di aggiornamento*, ed. 1998, cit.

una debita valutazione comparativa fra l'art. 20 l. n. 50/71 e il suddetto art. 3. Ai sensi della prima norma, e per quanto concerne i profili pertinenti alla materia di indagine, le abilitazioni al comando e alla condotta delle imbarcazioni da diporto sono rilasciate per: a) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro sei miglia dalla costa; c) imbarcazioni a motore... per la navigazione entro sei miglia dalla costa. Secondo la disciplina in vigore, opportunamente integrata oltre che dall'art. 3 anche dall'art. 2, chi assume il comando e la condotta di una unità da diporto di lunghezza non superiore a 24 metri deve essere munito della patente nautica per la navigazione entro 12 miglia dalla costa.

Appare, quindi, indubbio che la normativa pienamente aderente alla fattispecie disciplinata dall'art. 25 l. n. 472/99 è quella da ultimo richiamata per cui occorre lamentare una ulteriore inadeguatezza dell'intervento regolamentare che, anziché utilizzare la formulazione "abilitazioni già previste dall'art. 20 l. n. 50/71" che ha creato nel redattore delle note alla legge in esame l'equivoco di citare tale disposizione di legge, così come ha ritenuto di operare in merito all'art. 146 cod. nav.,<sup>37</sup> avrebbe, invece, dovuto, dopo la norma di rinvio, impiegare la rituale accezione "e successive modificazioni", sì da offrire all'interprete una indubbia chiave di lettura.

Riprendendo l'esame del comma 3 dell'art. 25 l. n. 472/99, si deve rilevare che quale logico corollario della acclarata eterogeneità della fattispecie disciplinata dalla legge, è stato previsto che per le unità destinate ad uso in conto proprio, ai fini del comando e conduzione delle stesse, il personale dipendente deve effettuare un corso di addestramento e di familiarizzazione a bordo dell'unità per il periodo ritenuto necessario sotto la diretta responsabilità della ditta.<sup>38</sup> Alle stesse condizioni ulteriore perso-

37. Cfr. Suppl. Ord. Gazz. Uff. n. 294/99, p. 34.

38. Quale specifica norma tutoria.

nale della medesima ditta può essere imbarcato ed impiegato per lo svolgimento dei servizi di bordo dell'unità, ossia dei servizi di coperta e di macchina.

Altra disposizione, che richiede una debita valutazione ermeneutica, riguarda la esclusione, per le unità impiegate ad uso privato o ad uso in conto proprio, del rilascio del ruolino di equipaggio previsto per le navi minori ed i galleggianti (art. 25, comma 6). Siffatta norma non risulta, innanzitutto, esente dalle ricorrenti riserve da noi manifestate circa il tenore della formulazione dei testi legislativi esaminati. Risulta, nella specie, singolare che si sia ommesso di citare l'art. 37 l. n. 50/71<sup>39</sup> in ragione del quale il documento predetto deve essere a bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto; documento ove devono essere trascritti i nominativi del personale iscritto nella gente di mare e della navigazione interna, arruolato sulle predette unità.<sup>40</sup>

Per valutare l'esatta portata della esenzione richiamata, occorre muovere dalla verifica della rilevanza del documento in questione nel sistema di diritto speciale.<sup>41</sup> Alla luce di una debita ricostruzione della fattispecie,<sup>42</sup> abbiamo acclarato che la istituzione del ruolino dell'equipaggio,<sup>43</sup> ai sensi dell'art. 17 d.m. 6 luglio 1974,<sup>44</sup> segna una tappa significativa della tutela giuridica del componente dell'equipaggio, consentendogli di beneficiare dei vantaggi connessi all'assicurazione sociale ed alla previdenza marinara.

39. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 190, nota 16.

40. La previsione di tale specifica documentazione è stata intesa (cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*) come conferma della rilevanza professionale dell'attività svolta dai soggetti in questione, la quale, se, da un lato, in ragione di tale qualificazione, deve essere opportunamente controllata, dall'altro consente agli stessi di beneficiare anche dei vantaggi connessi alle assicurazioni sociali ed alla previdenza marinara (su quest'ultimo punto v. *infra* nel testo e nelle note).

41. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Sulla rilevanza del "ruolino di equipaggio ai fini tributari*, in *Giust. civ.*, 1999, p. 434 ss.

42. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

43. Quale annesso della licenza delle navi minori.

44. Relativo alle norme per l'esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 8 l. 22 febbraio 1973, n. 27 sulla previdenza marinara.

Ciò premesso, se si considera che la esenzione in esame concerne le unità impiegate sia per uso privato, che per uso in conto proprio, ne deriva che la previsione normativa risulta del tutto ingiustificata per quanto concerne le prime, dato che, in tal guisa, non è adeguatamente tutelato, sotto il rilevato profilo assicurativo e previdenziale, l'eventuale personale iscritto nella gente di mare e della navigazione interna arruolato su tale unità; tutela che secondo il vigente sistema previdenziale risulta, invece, garantita per il personale dipendente dalle ditte, contemplate dalla norma.

Siffatta discrepanza risulta ancora più eclatante, ove si consideri la rilevata estensione alla materia lusoria del ruolino d'equipaggio; sicché, in tal modo, è stata disattesa la delineata logica ispiratrice del regime concernente le unità impiegate per uso privato. Ancora, quindi, una palese incongruenza della norma!

6. Infine, per quanto concerne il regime dell'attività è stato disposto (art. 25, comma 6) che le unità disciplinate dalla norma possono trasportare un numero massimo di dodici persone, escluso l'equipaggio. Disposizione che, se da un lato risulta coerente con l'indirizzo ormai consolidato in tema di definizione di nave passeggeri,<sup>45</sup> configurata, appunto, come nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a quello poc'anzi specificato dalla norma richiamata, dall'altro, è altrettanto conforme alla prescelta selezione della specie di navigazione disciplinata dal regime in esame, il quale esclude dalla sua sfera applicativa il trasporto di passeggeri quale tipo di operazione economica.<sup>46</sup>

Integra, per ultimo, una sostanziale differenza di trattamento rispetto all'evoluzione più aggiornata dell'assetto della navigazione da diporto,<sup>47</sup> la previsione (art. 25, comma 6) secondo la

45. Cfr., da ultimo, art. 1, 25 d.P.R. n. 435/91; art. 1, comma 1 d.lg. n. 436/96.

46. Nella sua duplice connotazione di trasporto oneroso e gratuito.

47. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto. Appendice di aggiornamento* (1998-1999), par. 6. Ivi è stata, fra l'altro, esaminata la specifica misura di sostegno all'incremento della nautica da diporto concretata nell'esenzione dalla tassa di stazionamento per i natanti da diporto, come si evince dal testo dell'art. 1, comma 2 l. n. 488/99.

quale, per la utilizzazione delle unità di cui sopra è dovuta la tassa di stazionamento di cui all'art. 17 l. n. 51/76 e successive modificazioni,<sup>48</sup> da versare in ragione di anno.<sup>49</sup>

7. In sede di consuntivo dell'indagine svolta, si deve sottolineare la ricorrente alternanza di luci ed ombre nel tessuto regolamentare della materia quale riflesso della lamentata disorganicità dell'intervento normativo che, in quanto tale, non si dimostra in grado di affrancarsi dai denunciati limiti della disciplina, facendo gravare sull'interprete un compito non sempre agevole, per tentare di ovviare a tali discrepanze.

48. Alla luce del regime vigente (cfr., in merito, GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 311, nota 312), la tassa di stazionamento è stabilita nei seguenti importi: a) fino a sei metri fuori tutto, per ogni centimetro £ 400; b) per ogni centimetro eccedente metri sei fino a metri sette e mezzo £ 800; c) per ogni centimetro eccedente metri sette e mezzo fino a dodici metri £ 1.500; d) per ogni centimetro eccedente dodici metri e fino a diciotto metri £ 4.000; e) per ogni centimetro eccedente diciotto metri e fino a ventiquattro metri £ 6.000; f) per ogni centimetro eccedente ventiquattro metri £. 8000 (comma 2).

Gli importi indicati nel comma 2 sono ridotti del 15, del 30 e del 45 per cento, rispettivamente dopo cinque, dieci e quindici anni dalla prima immatricolazione, dovunque avvenuta, o dalla costruzione qualora l'immatricolazione non risulti eseguita; in quest'ultimo caso i periodi anzidetti decorrono dal primo gennaio dell'anno successivo a quello di costruzione (comma 2 *ter*).

Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto al comma 2 è ridotta alla metà (comma 3).

Per i motovelieri la predetta tassa di stazionamento è ridotta a 2/3 (comma 3 *bis*). I natanti a bordo dei quali sia stato installato un motore avente cilindrata superiore a 1.300 cc, se a carburazione a due tempi, o a 1.800 cc se a carburazione a quattro tempi aspirati, o a 1.300 cc, se a carburazione a quattro tempi sovralimentati, o a 3.300 cc se a motore diesel, comunque con potenza superiore a 55,15 kW o a 75 CV sono soggetti al pagamento di una tassa di stazionamento nella misura e con le modalità previste per le imbarcazioni a motore, di pari lunghezza (comma 3 *ter*).

49. Regime che si differenzia da quanto previsto dal comma 6, secondo cui la tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per periodo d'uso per i natanti con un minimo di quattro mesi.