

ETTORE ROMAGNOLI

*Comandante della Capitaneria di Porto di Trieste*

## **LA NAVIGAZIONE LUSORIA DAL REGIO CODICE DELLA MARINA MERCANTILE AL CODICE PER IL DIPORTO**

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.

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

L'esistenza della navigazione lusoria o per diletto e sport si perde nelle origini della nostra civiltà per la qual cosa sarebbe oltremodo arduo tracciare un quadro storico completo ed esaustivo sull'argomento al quale peraltro è dedicata una buona messe di studi specifici cui si rimanda il lettore che volesse avere le opportune cognizioni in argomento. Di certo comunque è noto che nell'antichità la navigazione era un'attività avventurosa, faticosa e rischiosa se non di condanna come nel caso dei galeotti ai remi delle "galere" mentre la navigazione per diporto era appannaggio di re e potenti e quindi un raro fenomeno che non aveva una propria traccia normativa. La tradizione è rimasta ed anche ora i re ed i *vip* continuano a possedere navi per muoversi con indiscusso prestigio nei mari. Solo alla fine del XIX secolo, con la scoperta del mare quale ambiente di riposo, cura e vacanza estesa a vari e più ampi ceti sociali anche non elitari si è cominciato a capire che

la navigazione poteva interessare anche strati della 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. Certamente comunque, poiché la nostra indagine è di taglio eminentemente giuridico, prenderemo le mosse dai primi espliciti atti normativi in cui si profila in maniera evidente una differenziazione di disciplina tra la navigazione mercantile o commerciale e la nostra. Saltando i codici pre unitari prendiamo le mosse dal Regio Codice della marina mercantile del 1877<sup>1</sup> dove non reperiamo ancora norme dedicate al diporto. Del resto in quell'epoca la disciplina fondamentale del diritto marittimo era ancora divisa tra il codice menzionato e quello di commercio e non esisteva alcuna definizione giuridica della nave pur centrale nell'attuale ordinamento. L'oblio non fu totale o sistemico perché nel Regolamento d'esecuzione<sup>2</sup> di poco successivo (1879) il titolo II, capo XII è rubricato "Dei bastimenti da diporto cui è fatto obbligo delle carte di bordo". In esso 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 del bastimento da diporto 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

1 Approvato con R. decreto 24 ottobre 1877, n. 4146 (serie 2<sup>^</sup>) 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 dell'attuale codice della navigazione, trattava principalmente degli aspetti amministrativi della navigazione poiché sia 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 relativo regolamento di attuazione. Dal punto di vista informativo citiamo per la dovizia di documentazione lo scritto di A. Camurri, storia della nautica da diporto in Rivista marittima 1898, pag. 1 e segg.

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

intraprendere”. Tuttavia il proprietario poteva essere segnato sul ruolo di equipaggio come *capitano onorario* ed abbigliarsi in conseguenza senza peraltro 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 modello delle navi mercantili. Tuttavia, le navi da diporto iscritte nel Regio Yacht club Italiano, che essendo stato istituito nel 1877 vanta la maggiore anzianità a livello mediterraneo, potevano inalberare la bandiera nazionale 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>. 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 e all’art. 465, dedicato alle “*barche e navicelli*” da diporto, che si armano a licenza che disponeva l’applicazione delle disposizioni di cui agli artt. 233 e segg. attinenti alla polizia marittima dei cantieri navali. A titolo di osservazione notiamo la presa d’atto dell’esistenza dell’utilizzo delle navi per diporto dedicatario di una precipua disciplina. Rileviamo inoltre la stigmatizzazione di un importante aspetto

<sup>3</sup> Dal giornale ufficiale della r. marina n. 24 dell’8 settembre 1933, si evince l’atto n. 237 che autorizzava l’uso dei guidoni distintivi delle società e dei sodalizi di diporto nautico, peraltro riportate nel c.d. codice internazionale dei segnali. Gli yachts clubs dell’epoca menzionati in tale 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 Savola 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 bucentoro di Venezia; 18) Reale Yacht club Adriaco di Trieste; 19) Regio Verbano Yacht club di Stresa Borromeo.

del mondo diportistico e nautico - sportivo in generale e cioè il riconoscimento degli *Yachts clubs* quali portatori di una rilevante tradizione e per tale motivo muniti di alcune potestà di rilievo squisitamente pubblicistico specie in ordine all'uso dei guidoni sociali che sono inseriti nel codice internazionale dei segnali e nei regolamenti di gara. Il fatto che il proprietario dell'unità utilizzi questi vessilli accanto alla bandiera nazionale in uso alle navi da guerra e cioè sicuramente statali e strettamente connesse con l'archetipo della patria rende l'idea di una "appartenenza" elitaria al mondo marinaro che per molti aspetti continua ad esistere ed è connaturata all'andar per mare dove nazionalità ed internazionalità convivono in un legame strettissimo ed insondabile.

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

Questa primigenia regolamentazione, che da atto dell'esistenza di un iniziale e pregnante interesse del legislatore, doveva essere considerata sufficiente all'epoca tant'è che solo con il R.d.l. 9 maggio 1932 n. 813 convertito con l. 20 dicembre 1932 n. 1884 e successivo regolamento di attuazione di cui al D.M. 31 maggio 1933 si ritenne necessario provvedere a fornire una più compiuta disciplina dedicata alla "circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore" a mezzo di legge speciale ma senza giungere ad una definizione giuridica delle unità da diporto. Peraltro ciò era praticamente inattuabile essendo ancora assente nel Codice della marina mercantile del 1877 all'epoca vigente una definizione per le navi commerciali anche se a questo vuoto si stava provvedendo come testimoniano i vari progetti del nuovo codice che in quegli anni si andavano elaborando sino alla stretta finale ad opera dello Scialoja. Questi testi dei primi anni 30 del secolo scorso sono da considerare per certi aspetti i veri antesignani dell'attuale normativa e devono essere comunque ricordati in quanto con essi si inizia la tradizione di un assetto di marcata specialità per il diporto nell'ambito del diritto della navigazione e quindi la prima cellula di quello che anche in Italia inizia solo oggi ad essere chiamato

con termine anglosassone *Yachting law*. I provvedimenti, coevi alle prime leggi dedicate alle automobili e per certi aspetti ad essi collegati<sup>4</sup> regolano un fenomeno oramai diffuso ed uscito dall'alveo elitario originale in cui non si riteneva necessario porre in essere un'apposita normativa per i pochi privilegiati che potevano accedere alla nautica. 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 diporto, da iscriversi nei registri delle navi minori come una qualsiasi nave commerciale a parte l'annotazione dell'uso di destinazione, erano adibite ai servizi speciali o "Ad uso privato" con dizione che è rimasta vigente per le automobili e che ha trovato dopo un periodo di parziale oscuramento ed incertezza una recente e nuova regolamentazione per le unità estranee al diporto con l'art. 25 della l. 7 dicembre 1999 n. 472 che ha peraltro distinto le tali unità tra quelle destinate *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 avere un motore superiore ai 500 cc 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 delle unità ed alla condotta dei motori.

Nessun motoscafo e nessuna imbarcazione a motore fuori o entro bordo 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

---

4 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.

5 Cfr. Grigoli, *La disciplina della navigazione ad uso privato: una realtà da tempo attesa*, in *Trasporti 2000*, pag. 85 e segg.

accertare che l'imbarcazione fosse costruita 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. 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, pagg. 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 si vede l'embrione del disegno che porterà all'art. 136 e segg. del codice della navigazione.

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 ottimo senso pratico era fatto obbligo di darne pubblicità entro 30 gg. e nel caso di mutazione dell'ormeggio l'unità

doveva essere trasferita presso l'ufficio competente entro tre mesi. Particolari norme erano 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. Queste unità 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 che era rilasciata dalle Capitanerie di porto dopo apposito esame e 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 e poi, dal 1942 del Codice della navigazione, 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 doverose osservazioni. Chi leggesse le attuali norme sulla nautica senza una sia pur superficiale conoscenza del pregresso sistema quale quella tentata, non potrebbe procedere ad un'adeguata opera ricostruttiva di un sistema giuridico dotato di

chiara specificità che è andato delineandosi da 125 anni in modo sostanzialmente coerente. Osserviamo inoltre che la normativa varata nel 1932 ha regolato la materia per circa 40 anni poiché è stata sostituita solo nel 1971 con la legge 50/71 ed è ancora menzionata nel vigente codice del diporto. Comunque ha sopravvissuto per circa 30 anni dopo l'uscita del codice della navigazione a segno che trattandosi di materia speciale è stato indifferente il passaggio alla nuova codificazione. Chiaramente però essa non era esaustiva per lo *Yachting* in quanto riguardava i "motoscafi" e pertanto mezzi a propulsione meccanica trascurando l'altra ed importantissima faccia della medaglia e cioè quella della tradizione velica che ha sempre vantato grandi estimatori ed ora sta prendendo una ampia rivincita sulla spinta di una concezione più sportiva ed ecologica della nautica oltre che di gare sportive seguite da grande pubblico grazie agli strumenti mediatici. L'impianto 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 immutabile che queste signore dei mari continuano ad emanare.

6 Sull'argomento, per più ampi richiami ed approfondimento 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, pag. 215 e segg.



### 3. IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE DEL 1942 E SUO REGOLAMENTO.

Con il Codice della navigazione del 1942, frutto di un grande dibattito dottrinale e politico di cui è stato autorevole capofila lo Scialoja e che riteniamo utile rammentare in questa sede, si è avuto il primo salto di qualità anche sistematico della nostra materia poiché la sua trattazione non è stata relegata come nel Codice del 1877 nelle norme del regolamento ma trova un sia pur piccolo spazio nel testo cardine e per tale motivo oramai si evidenzia la presa di coscienza di una problematica dotata di una dignità formale e sostanziale che merita attenzione. Nel testo originario del codice, parte prima, libro primo, il titolo VIII è rubricato “Disposizioni speciali” dizione poi decriptata dalla dottrina in “navigazioni speciali”<sup>7</sup> e cioè quei tipi di navigazione che essendo destinate a fini che non rientrano nel commercio navale marittimo comunemente inteso debbono avere una loro specifica disciplina. Tra esse annoveriamo il diporto, la pesca, il cabotaggio e la navigazione in acque interne. In questo ambito il titolo VIII cit. è suddiviso in quattro capi il cui primo e più nutrito, composto dagli artt. 213 - 218 è dedicato proprio al nostro tema. Alla disciplina disegnata dal legislatore del 1942 fanno corollario gli artt. 401 – 407 del Regolamento al codice della navigazione (parte marittima)<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 nel seguente modo oseremo dire 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

7 Cfr. Lefebvre – Pescatore, Manuale di diritto della navigazione, IX ed. Milano 2000 pag. 246.

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

stabilire un ordinamento più semplice e snello per quanto concerne la navigazione da diporto, ai fini di agevolarne lo sviluppo che così notevoli ripercussioni ha non soltanto dal punto di vista sportivo e turistico, e si inseriscono nel complesso delle facilitazioni delle quali va qui ricordata per connessione, quella stabilita in materia di vidimazione delle carte di bordo”. Il codificatore non abroga quindi le recenti norme del 1932 – 33 ma provvede a colmare delle incertezze manifestando aperto interesse per un fenomeno che con ogni evidenza sta iniziando a crescere ed uscire dal mondo esclusivo dei *clubs nautici* per avviarsi all’attuale configurazione di massa. Il criterio generale è quello di facilitare l’utilizzo del naviglio da diporto dando preminenza alla destinazione in quanto le disposizioni speciali per la navigazione da diporto stabilite nel codice, nel regolamento e nelle leggi e regolamenti 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 la navigazione da diporto con le navi anzidette deve essere autorizzata dal comandante del porto. In tale assunto troviamo alcuni principi cardine che formano l’asse portante 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 della stessa e la necessità di un controllo/autorizzazione da parte dell’autorità marittima che assume una veste preminente nel “governo” 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 o a motore. L’interesse del primo articolo dedicato, il 213 rubricato “Comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate” è per la disciplina di 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 testimonia la fe-

deltà ad un passato in cui la navigazione da diporto era appannaggio dei *club* nautici e lo Stato aveva solo su di essi una 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 ancora possibile a norma del vigente regolamento ma sempre con commissione nominata dall’autorità marittima. 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 quelle di piccole dimensioni poiché afferma che per comandare le navi a vela di stazza lorda non superiore alle 3 tonnellate o alle 25 se partecipanti a regate non c’era bisogno dell’abilitazione. Per le attività sportive era ammessa la partecipazione dei minori degli 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. Il successivo art. 216 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 fosse-

<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 C.O.N.I. ed in seno alla Federazione italiana vela, senza necessità di previo riconoscimento delle associazioni stesse.

ro già al servizio del proprietario della nave. L'art. 217 aveva 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 per un decennio dopo l'emanazione del codice e cioè sino al 1952, data dell'attuale regolamento di attuazione<sup>10</sup>. Tali soggetti potevano 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 blasonati *clubs* stante il fatto che gli stessi, oltre a "battere bandiera" potevano provvedere al rilascio delle patenti nautiche come precisato nell'art. 403 del vigente regolamento al C.N. e controllare la costruzione di unità anche di discrete dimensioni in perfetta deroga ed autonomamente rispetto alle norme generali di cui al codice. Per ciò che riguarda l'iscrizione ed il rilascio della licenza era di particolare rilievo anche sistematico 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 sono esenti dall'obbligo della licenza<sup>11</sup>. Cosa di un certo rilievo, anche alla luce delle successive diatribe dottrinali e giurisprudenziali, è che nello stesso articolo il 3° comma prevedeva esplicitamente che per navi da diporto si potessero intendere anche quelle destinate 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

10 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 clubs 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 cui si rimanda a C. Angelone, Codice della nautica da diporto, Milano Giuffrè 1995 pag. 28 e segg.

11 Cfr. trib. Di Napoli 17 febbraio 1954 in Foro penale, 1954, 681.

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. Concludiamo questa breve rassegna non 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". In tale norma si vede la conferma di autonoma disciplina della materia che si vuole staccata da quella generale della navigazione anche sotto i prefati profili. La contravvenzione aveva preminenza a meno che non si potessero configurare più gravi reati commessi con le unità da diporto sulle altre norme penali del C.N. e la norma anche se non era stata 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 e ricostruttivo quale antesignana dell'art. 39 della stessa legge e del vigente titolo V del nuovo codice. In pratica non si trattava di un totale affrancamento del diporto dal C.N. ma certo di un'importante riserva in materia di conduzione delle unità che esenta dalle ben più gravi previsioni della normativa generale sino alla recente e totale depenalizzazione dell'art. 39 ad opera della l.172/03 che ha trovato la piena conferma nel codice per il diporto.

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

L'Italia dell'immediato dopo guerra aveva problemi tali da che non permettevano un interesse cospicuo per la nautica da diporto ma già sul finire degli anni 50' e nei primi anni 60', meglio conosciuti come quelli del *boom* che pervase il paese come una piace-

vole 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, in assenza di una specifica regolamentazione provvede il Ministero della marina mercantile nel 1970 con la circolare "Manironi", antesignana di una nutrita serie che non ha ancora visto uno sbocco legislativo concreto anche in relazione al passaggio del demanio marittimo alle regioni. Per ciò che attiene invece i mezzi e la disciplina generale si andava avanti con le fonti degli anni 30', il codice ed il regolamento del 1952 che erano oramai del tutto insufficienti per soddisfare le esigenze di un fenomeno oramai uscito dall'élite per interessare oramai strati sempre più ampi della popolazione. Dal punto di vista dottrinario vi erano perplessità da parte dei marittimisti "classici" ma tutti concordavano sulla necessità di un intervento. In tale modo, dopo ampio dibattito all'inizio degli anni 70' si giunse finalmente a varare la l. 11 febbraio 1971 n. 50 che, sia pure con innumerevoli modifiche, è stata vigente sino all'emanazione del codice. Il testo originario constava di IX capi di cui tracciamo un celere quadro basato sui singoli articoli. 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 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 ed imbarcazioni da diporto mentre i natanti comparivano all'art. 13. Si evidenzia altresì al 5° comma la distinzione tra imbarcazioni a vela ed a motore, ora scomparsa, 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 comparirà anche il motoveliero o *motorsailer* quale via di mezzo. Il Capo II, rubricato Costruzione delle imbarcazioni da diporto, era composto dagli articoli 2, 3 e 4: esentava dalla dichiarazione di costruzione di cui all'art. 232 del C.N. le unità sotto le 5 tonnellate confermando però la necessità di progetti firmati da persona abilitata alla progettazione delle costruzioni navali. L'art. 4 confermava la facoltà di progettazione in capo ai soci di *clubs* 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 dalla l. 8 luglio 2003 n. 172 mentre l'art. 4 era già stato abrogato dalla l. 26 aprile 1986 n. 193 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": 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 "ospitate" presso il 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 sufficiente 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 se stante ed è seguita sin dall'impostazione della chiglia quale esemplare specifico ed unico: la produzione di massa non conosce l'individualismo e la legge ne aveva preso atto. 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 navi da diporto diversa da quella in uso per il naviglio c.d. minore, iscritto nei registri delle navi minori e galleggianti. Su tale licenza, ai sensi dell'art. 9 ripreso dall'art. 23 del codice del diporto dovevano 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. L'art. 10, abrogato dalla l. 193/86, 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 prevedendo anche la possibilità di assegnare un nome all'imbarcazione purché diverso da altri già assegnati nel 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 alle 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 "radoppio" dalla previsione del 1971. L'art. 14 trattava delle unità impiegate nelle regate e manifestazioni sportive 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. Il successivo art. 16 regolava la c.d. navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento per i venditori mentre l'art. 17 che chiudeva il capo, ammetteva 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" di cui all'art. 152 del C. N. La validità di tale licenza 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" constava di 15 articoli piuttosto complessi. È stato abrogato e sostituito da un apposito regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche approvato con D.P.R. 9 ottobre 1997 n. 431 che deve essere riformulato ex art. 39 cod.dip. 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). I successivi articoli tracciavano la disciplina delle commissioni e degli esami e dei requisiti per conseguire e mantenere la patente. L'art. 22 riguardava gli enti ed associazioni riconosciute cui era consentito organizzare corsi di nautica e rilasciare le patenti di cui alle lettere a), b) e c) dell'art. 20 previa 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 ed annotarvi il numero minimo e massimo dei componenti dell'equipaggio ed 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. 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 occorre personale marittimo iscritto nelle matricole della gente di mare il cui nominativo doveva essere trascritto su apposito ruolino i 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 *avvalendosi della patente nautica* di cui all'art. 20 non era valida per il conseguimento dei titoli professionali marittimi. L'art. 38 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. La materia è ora trattata nel Titolo II capo III del cod. dip. Il Capo VI rubricato "Disposizioni penali" era composto di due articoli, il 39 ed 40. L'art. 39, muovendosi nella traccia 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". La norma ribaltava al primo comma il criterio di specialità annunciato dall'art. 1 della legge e subordinava l'applicazione della norma speciale all'inesistenza di

reati ex c.p. e/o parte terza del cod. nav. Il diporto quindi, oltre ad avere una sua disciplina nella contravvenzione in discorso rispondeva a tutte le altre fattispecie previste dai testi “generalisti”. Nel secondo comma, si disegnava una classica norma penale in bianco poiché la fattispecie punitiva rimandava ad altre fonti anche a carattere amministrativo. 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 riguardino il diporto. Il successivo art. 40 regolamentava gli aspetti procedurali relativi alle contravvenzioni e segnava una deroga alla disciplina generale ed è stato abrogato dalla l. 172/03 ma era in effetti non operativo dopo l’uscita della l. 689/81. Attualmente le norme sono state trasfuse ed ampliate su questo ordine di idee nel Titolo V del 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, allo svolgimento degli esami per il conseguimento delle stesse e infine per le visite a bordo ed altre prestazioni. Non veniva trattata la 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 introdotto con la prima rilevante novella attuata con l. 51/76. Gli artt. 41 e 42 sono stati abrogati dalla l. 172/03. Il capo VIII recava le “Disposizioni complementari” e constava degli artt. 45 – 49. L’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. Esso è stato abrogato dall’art. 24 l. 26 aprile 1986 n. 193. Il successivo art. 46, aveva una grande importanza sistematica. Al 1° comma era previsto 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 trovano applicazione per le imbarcazioni da diporto. Questa formulazione ha consentito *a contrariis* di poter ammettere l’esercizio armatoria-

le per le imbarcazioni e navi da diporto non essendo esclusi gli artt. 265 e segg. del cod. nav. dall'applicazione della legge. Il secondo 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, esenta per essi l'applicazione degli artt. da 232 a 375 del cod. nav. a riconferma della specialità e specificità della materia. 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 art. 48 sancisce l'obbligo assicurativo secondo i dettami della l. 990/69 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. L'art. 49, dedicato alle stazioni VHF, ha subito numerose modifiche ad opera delle leggi 193/86 e 172/03. L'attuale codice demanda ad apposito regolamento la relativa disciplina (art. 65 lett. e). Il capo IX "Disposizioni transitorie e finali", consisteva degli artt. 50 - 55. Gli artt. 50 e 51 dettavano la disciplina transitoria delle patenti conseguite sotto il vigore del R.D 9 maggio 1932 n. 813. Entrambi sono stati abrogati dal menzionato D.P.R. 431/97 sulle patenti. L'art. 52 è stato abrogato dalla l. 171/89. L'art. 53 trattava dell'importazione delle unità al fine di favorirne il rientro sotto bandiera italiana: avendo validità di soli sei mesi dall'emanazione della legge si può considerare abrogato. L'art. 54 prevedeva che sino all'emanazione delle norme applicative rimanessero in vigore i vigenti regolamenti e che tali norme dovevano essere emanate entro un anno. Il regolamento di sicurezza vide luce solo nel 1977... Del resto, l'articolo riformulato ad opera della l. 172/03 prevedeva che al 30 settembre 2003 sarebbero state emanate le norme di attuazione della legge ma se si eccettua il D.P.R. 24 aprile 2005 n. 95 recante norme sulla sicurezza della navigazione per le navi adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche ex art. 3 l. 172/03 è arrivato prima il codice del diporto. 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 *lapalissiana evidenza*, ha dato la stura ad interminabili diatribe dottrinali e giurisprudenziali. Meglio ha fatto il legislatore del codice 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” sulla legge 50/71, possiamo svolgere alcune considerazioni di sintesi. Lo strumento normativo del 1971 ha svolto la sua mansione grazie a continui ritocchi in modo complessivamente soddisfacente. La legislazione vigente non poteva più svolgere adeguatamente la sua funzione essendo troppe le lacune e antinomie che presentava per cui sia la dottrina, che ha salutato dal primo momento la legge 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 creare un mondo a sé tratto 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 a parte il regime penale 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 erano innumeri e quindi anche l’interprete aveva minori difficoltà di movimento. Solo con il codice si è segnata però l’emancipazione della materia.

12 Basti per tutti 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.

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

Emanata la legge base, si potrebbe pensare ad un periodo di calma e tranquilla prassi applicativa: non fu così. Facendo venia dei provvedimenti minori emanati all'indomani della legge del 1971, già nel 1976, la l. n. 51 del 6 marzo operava diverse e rilevanti modifiche al disegno originale. Essa introduceva tra l'altro con l'art. 17, la "Tassa di stazionamento", istituito affatto speciale nell'orizzonte impositivo relativo ai mezzi di trasporto e che ha suscitato diversi problemi per essere dopo numerose modifiche ed integrazioni abrogata dalla l. 172/03. Era solo l'inizio e se tralasciamo vari decreti legati all'inquieta legislazione fiscale nel 1986 vi fu un altro intervento con varie abrogazioni ad opera della l. 193 in cui reperiamo un altro ed importante passo verso la specialità grazie all'introduzione, con l'art. 28 (ora abrogato dal cod.dip.), di un'autonoma previsione per la dismissione di bandiera semplificata rispetto alla procedura di cui all'art. 156 del C.N. Tale legge prevedeva poi all'art. 29 la disciplina dei "Punti d'ormeggio" affacciando quindi un primo e timido tentativo di regolamentazione dei porti turistici ed ancorando la materia più alla legislazione turistica che al filone demaniale classico contenuto nel C.N. Successivamente, a breve distanza di tempo, riforma sulla riforma con l'ennesima sovrapposizione operata con la legge 5 maggio 1989 n. 171 cui va il merito di aver sfrondato una diatriba sulla possibilità del noleggio e locazione delle unità da diporto e quindi del loro impiego c.d. commerciale con disciplina ora riassorbita nel cod. dip. In essa erano operati nuovi cambiamenti alla l. 50/71 che appariva sempre meno riconoscibile e più 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 1976 ai 7,5 per le unità a motore e 10 per quelle a vela con motore ausiliario e motovelieri. La legge inserì nel corpus della 50/71 una miriade di norme e codicilli per cui divenne difficile districarsi nella selva delle modifiche e si iniziò a far strada la convinzione che fosse necessario un testo unico a pena del *caos*. Nel frattempo, per

rendere più semplice il tutto, iniziò ad interessarsi concretamente della materia anche la UE che il 16 giugno 1994 varò la direttiva 94/25 CE, recepita in Italia con d.leg.vo 436/96, (recepita nel cod. dip. unitamente alla direttiva 2003/44 CE che la integra) in cui viene introdotto il marchio CE per le unità da diporto da commercializzare nella comunità e di conseguenza, operata una sorta di rivoluzione copernicana in materia cui il nostro legislatore fece fronte con realismo rinviando di fatto sino al 17 giugno 1998 l'applicazione delle nuove norme. Nel d.leg.vo 436/96 sono contenute interessanti novità per il panorama dello *yachting* che vanno oltre il contenuto della direttiva ma esso non tocca se non di striscio la l. 50/71 per cui, anche qui occorre un difficile coordinamento in specie con il regolamento di sicurezza del 1994, approvato con D.M. n. 232 che mostrò ben presto le sue crepe derivanti dalle contraddizioni con la coeva normativa comunitaria e sarà sostituito nel 1999 con il D.M. 478, 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 e più articolata regolamentazione del noleggio e locazione delle unità da diporto e nuovi titoli professionali a tali attività connessi. Sul fronte delle costruzioni interviene 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 sostituisce 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", entrato in vigore il 30 luglio 2003 e quindi giusto il giorno successivo all'entrata in vigore 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! Tutto ciò detto in estrema sintesi sino all'ennesima riforma operata dalla l. 172 del 2003 che finalmente ha inserito nella l. 50/71 le principali innovazioni contenute nella direttiva comunitaria 94/25/

CE del 16 giugno 1994 che peraltro, a sua volta è stata modificata ed integrata con la direttiva 2003/44 - 44 CE del 16 giugno 2003 in un rincorrersi senza fine che lascia esasperati gli operatori del settore e disorientati i diportisti. In tale legge è stata preannunciata la riforma finale con la delega per l'emanazione dell'odierno codice da considerare quale reale base per uno *Yachting law* italiano.

## **6. LA DELEGA PER IL CODICE DEL DIPORTO CONTENUTA NELL'ART. 6 L. 172/03.**

Di notevole portata sistematica, l'art. 6 in titolo disegna la delega al Governo per l'emanazione del Codice per la nautica da diporto<sup>13</sup>. 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 "indipendentista". 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 50/71 mentre dall'altra rimanere legati come da alcuni voluto al cod. nav. che oltre ad essere concepito per regolare tutt'altri tipi di navigazione mostra più di una ruga non poteva oramai portare ai nostri fini che ad un rincorrersi di interpretazioni sul filo di lana e analogie dal dubbio risultato. È per tale motivo che si è salutato con cauto ottimismo e con la coscienza che il passo fosse inevitabile la redazione di questo nuovo codice della cui delega andiamo in estrema sintesi a tracciare le linee portanti prima di affrontarne il testo. Si enumerano di seguito i punti chiave che costituiscono nei voti del legislatore delegante del 2003 l'ossatura e la filosofia di impianto del nuovo codice: 1) la prima preoccupazione ed esigenza segnalata è stata quella di giungere ad un coordinamento

---

<sup>13</sup> Romagnoli, Il regime giuridico della nautica da diporto alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla legge 172/03, in *Diritto marittimo*, 2003, pag. 1522 e segg.



ed 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 forte 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 e alle norme EN/ISO 8665 per l'accertamento della potenza dei relativi motori ai sensi della direttiva 94/25/CE del 16 giugno 1994; 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, cosa prontamente attuata nella tabella A di cui all'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 regolamento. Al momento, l'art. 29 del codice riproduce essenzialmente l'art. 49 della l. 50//71 come riformato dalla 172/03; 5) il quinto punto riguarda l'eliminazione delle duplicazioni di competenze che tanto contribuiscono alla confusione burocratica da attuare a mezzo della revisione organica delle competenze degli Uffici marittimi e della motorizzazione civile e con l'affidamento ai Ministeri delle infrastrutture e 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 già sostanzialmente prevista nell'art. 8 del d.lgs. 436/96 e quindi solo da inserire in codice; 6) altro punto spinoso, specie in relazione alla maggiore maturità e responsabilità richiesta all'odierno diportista che navighi su unità munite del marchio CE è quello dell'adeguata informazione sulle condizioni meteo 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 è previsto che il regolamento di attuazione del cod. dip. istituisca lo sportello telematico del diportista nel quale verranno altresì fornite le notizie di cui sopra; 7) si prevede

la revisione della disciplina delle patenti, ineludibile per i motivi sopraesposti, anche se la materia è già stata rivisitata nell'ottobre 1997 con il D.P.R. n. 431, 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. Attualmente la disciplina è contenuta nell'art. 39 cod. dip. che segna i principi base mentre la concreta attuazione è demandata all'emanando regolamento. A titolo di cronaca 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 a pieno titolo tra gli sports accessibili ai diversamente abili; 8) troviamo un impegno molto interessante che se attuato potrà veramente migliorare lo stato delle cose nel nostro comparto e cioè la previsione dell'impegno della scuola pubblica e privata all'insegnamento dell'educazione marinara anche prevedendo la creazione di specifici corsi di istruzione per il settore del turismo nautico. Nella pratica, questi corsi potrebbero essere istituiti nell'ambito degli "Istituti tecnici nautici". La previsione trova menzione nell'art. 52 del cod.dip.; questa direttiva concerne l'emanazione delle norme regolamentari necessarie per il funzionamento pratico del nuovo sistema e riguarderà anche l'uso obbligatorio di dispositivi di sicurezza elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori. La previsione, utile in ogni caso, può essere utilissima specie nel caso vi sia a bordo un "navigatore solitario" ma poiché nella stragrande maggioranza dei casi questi sono velisti, a poco servirà l'arresto automatico dei motori; infine, sempre nella ricerca di chiarezza, trasparenza

ed informazione dell'utenza oltre che di certezza per gli operatori professionali si prescrive l'abrogazione espressa delle norme contrastanti alla data di entrata in vigore del codice.

I tempi non sono stati lunghissimi e comunque 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 e poi grazie a proroga di un ulteriore anno, due anni. Del resto le indicazioni fornite nell'articolo in esame sono chiare e il momento era maturo per il passo. Resta comunque saldo il legame con il cod. ed in generale con il regime amministrativo delle navi di cui all'art. 136 e seguenti che trova piena conferma nell'articolo 1 del nostro codice. In effetti, solo con l'effettivo sganciamento dell'unità da diporto dal concetto di nave codificato potrebbe realizzarsi una effettiva indipendenza del diporto ma a ciò non si è giunti e pertanto il codice del diporto può tranquillamente considerarsi un "satellite" di quello della navigazione nel cui seno è nato come embrione nelle "disposizioni speciali" di cui al libro I, titolo VIII.

1. L'ultimo argomento spinoso, come di consueto, lo reperiamo nell'aspetto finanziario dell'operazione. L'art. 6 comma 8° della l. 172/03 prevede che dall'emanazione del Codice non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato e ciò trova conferma nell'art. 67 e conclusivo del codice. In effetti, da una rapida lettura della delega non appare che ci siano previsioni di spesa a parte il fatto che l'attuazione della lettera D) relativo all'adeguamento dell'informazione all'utenza attuando con lo sportello telematico del diportista potrebbe realisticamente non essere attuabile "a costo zero" come pure sempre più spesso, ma in modo poco realistico, si desidera. A piena conferma, l'art. 67 e finale del codice prevede al primo comma che "Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

2. 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 e poi grazie a proroga di un ulteriore anno, due anni. Del resto le indicazioni fornite nell'articolo in esame sono chiare e il momento era maturo per il passo. Resta comunque saldo legame con il cod. ed in generale con il regime amministrativo delle navi di cui all'art. 136 e seguenti che trova piena conferma nell'articolo 1 del nostro codice. In effetti, solo con l'effettivo sganciamento dell'unità da diporto dal concetto di nave codificata potrebbe realizzarsi una effettiva indipendenza del diporto ma a ciò non si è giunti e pertanto il codice del diporto può tranquillamente considerarsi un "satellite" di quello della navigazione nel cui seno è nato come embrione nelle "disposizioni speciali" di cui al libro I, titolo VIII.

3. L'ultimo argomento spinoso, come di consueto, lo reperiamo nell'aspetto finanziario dell'operazione. L'art. 6 comma 8° della l. 172/03 prevede che dall'emanazione del Codice non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato e ciò trova conferma nell'art. 67 e conclusivo del codice. In effetti, da una rapida lettura della delega non appare che ci siano previsioni di spesa a parte il fatto che l'attuazione della lettera D) relativo all'adeguamento dell'informazione all'utenza attuando con lo sportello telematico del diportista potrebbe realisticamente non essere attuabile "a costo zero" come pure sempre più spesso, ma in modo poco realistico, si desidera. A piena conferma, l'art. 67 e finale del codice prevede al primo comma che "Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

## **7. IL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO.**

Per etimologia antica la parola *codex* significa tronco o ceppo per divenire poi come *caudex* la tavoletta cerata sulla quale si scriveva e che unita ad altre formava un libro compatto che si differenziava dal *volumen* che era un libro avvolto a rotolo

per lo più in carta di papiro. Il concetto esprime sintesi, forza e chiarezza di comunicazione. Il sistema normativo ha sempre conosciuto una dialettica tra momenti in cui il diritto si sviluppava in modo piuttosto libero per via giurisprudenziale e dottrinale sulla falsariga di leggi estemporanee e il cui coordinamento era frutto della paziente opera degli interpreti ed esegeti ed altri in cui lo stato si è posto il compito di riorganizzare ed incanalare in modo organico l'insieme delle norme createsi dando ad esse una forma munita di una certa stabilità. Si assiste quindi ad una alternanza centrifuga nei momenti in cui culturalmente si vogliono effettuare cambiamenti subliminari dell'ordinamento, cosa che in Italia ha raggiunto un culmine nell'ultimo trentennio del secolo scorso emblematicamente appellato dall'Irti come "età della decodificazione" ad altri momenti in cui elementi centripeti fanno sentir forte la necessità di riunire *ciò che per lo mondo si squaderna*. Sono varati codici che regolano in modo univoco, tendenzialmente per lunghi periodi e senza soverchi dubbi una materia. Nel nuovo millennio assistiamo ad fioritura di codici "piccoli" o brevi che prima altro non erano che una legge speciale e che evidenziano la tendenza in parola. Citiamo *ex pluris* quelli dei beni culturali ed ambientali, della *privacy*, della proprietà intellettuale e delle assicurazioni cui seguiranno di certo altri poiché si parla per es. nel nostro campo di un codice dei beni demaniali marittimi. In molti casi si tratta di riprendere leggi oramai "vecchie" che a seguito di mille integrazioni ed interpretazioni sono state snaturate sino a far perdere le tracce del disegno iniziale e che con un opera di coordinamento fanno da base ad un nuovo organismo giuridica autonomo che va oltre il testo unico. Al fenomeno sopradescritto non ha fatto eccezione il settore in esame per il quale la natura che potremmo dire *subspeciale* era già enucleata nell'ambito del diritto della navigazione. A seguito della delega e grazie ad una proroga di un anno operata dalla l. 27/07/04 n. 186, nel giro di due anni ha visto 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 innovative provenienti dalle direttive comunitarie e segnatamente la 94/25/CE del 16 giugno 1994 come integrata dalla 2003/44/CE del 16 giugno 2003.

Per il rimanente, a parte qualche innovazione di dettaglio sul regime amministrativo delle unità e sull'impiego commerciale delle stesse non si può dire che il precedente sistema venga mutato in modo da poter dire che siamo di fronte ad una nuova ed ignota disciplina. Si tratta quindi di una riforma dal sapore tecnico e che 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 con un corredo di 16 allegati aventi un valore eminentemente tecnico e desunti praticamente *in toto* dalle prefate direttive comunitarie. Fa 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 tabella della l. 50/71. Necessario complemento sarà il regolamento attuativo esplicitamente previsto dall'art. 65 del codice che dovrà rispettare le indicazioni delle lettere da a) ad m) dello stesso. Di seguito procediamo ad un breve quadro d'insieme enumerando l'argomento dei singoli titoli del codice:

- titolo I, diviso in due capi di cui il 1° detta le disposizioni generali tra cui di peculiare interesse la gerarchia delle fonti, la confermata certezza dell'utilizzabilità commerciale delle unità da diporto e la loro definizione mentre il 2° concerne la progettazione, costruzione ed immissione in commercio delle unità da diporto riprendendo in pieno le norme tecniche contenute nelle direttive comunitarie 94/25/CE e 2003/44/CE recanti la disciplina del marchio CE e che riguardano solo le unità dai 2,5 ai 24 metri operando all'art. 14 un rinvio al cod. nav. per ciò che attiene le navi da diporto. Fanno da corollario a questa parte ben 15 dei 16 allegati al codice. 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 stessa in quanto non si deve cambiare il testo base ma sostituire gli allegati per adeguarli a nuove istanze tecniche;

- titolo II, diviso in cinque capi dall'art. 15 al 41, tratta del regime amministrativo delle unità da diporto e riprende la legge 50/71 come trasformata dopo la novella di cui alla l. 172/03 (14). Il I° capo è dedicato ai registri d'iscrizione delle navi ed imbarcazioni anche utilizzate a titolo di locazione finanziaria o *leasing* (art. 16) ed innova all'art. 17 sull'obbligatorietà della pubblicità navale che passa da essere un onere ad obbligatoria nei sessanta gg. dall'atto mentre si muove nell'alveo della legge 50/71 per l'iscrizione. Il capo II° dedicato all'abilitazione alla navigazione delle unità, ai documenti di bordo, uso della bandiera, sicurezza, natanti, potenza dei motori, apparati ricetrasmittenti (art. 29), manifestazioni sportive (art.30) e navigazione temporanea (artt. 31, 32, 33) si muove sempre nel *déjà vu*. 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 dettata dalla 50/71 e viene riconfermata la necessità del ruolino d'equipaggio nel caso in cui venga imbarcato personale iscritto nelle matricole della gente di mare, cosa dovuta nel noleggio. Il capo IV, composto del solo art. 39, verte sul regime delle abilitazioni alla condotta e comando e detta la disciplina generale abbisognando di regolamento attuativo. Il capo V tratta della responsabilità civile e dell'assicurazione obbligatoria (artt. 40 e 41) e dovrà essere rivisto per i riferimenti alla l. 990/69 con l'entrata in vigore del codice delle assicurazioni;
- titolo III, decisamente innovativo anche per gli aspetti privatistici reca le disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione. Esso è diviso in tre capi il primo dei quali dedicato alla locazione

delle unità da diporto (artt. 42-46), il secondo al noleggio (artt. 47-49) ed il terzo (artt. 50-51) alla neoistituita figura del mediatore per le unità da diporto il cui ordinamento è demandato alle regioni e che in tale modo viene distaccato dalla figura classica di cui alla l. 12 marzo 1968 n. 478 recante l'ordinamento della professione di mediatore marittimo;

- titolo IV è composto di un unico articolo, il 52 e tratta dell'educazione marinara da attuarsi in sinergia con il Ministero dell'istruzione. Esso costituisce attuazione della delega di cui all'art. 6 lett. f della l. 172/03;
- titolo V, composto dagli artt. 53-57, innova decisamente rispetto a passato ampliando di molto le fattispecie punitive rispetto alla l. 50/71 ma confermando la scelta di punire solo con sanzioni amministrative gli illeciti del diporto come già operato nella l. 172/03;
- titolo VI, reca le disposizioni complementari, transitorie e finali e consta degli artt. 58-67. L'art. 58 conferma la durata dei procedimenti amministrativi concernenti il diporto in venti gg. come già stabilito con la l. 172/03; 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 62 dispone l'iscrizione o reiscrizione 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 preannuncia un complesso regolamento di attuazione che sarà scandito sulle indicazioni contenute in 11 punti e che, alla sua entrata in vigore pensionerà definitivamente le disposizioni regolamentari vigenti. L'art. 66 detta le disposizioni abrogative espresse mentre il 67 chiude il codice con il monito che dall'applicazione del testo non dovranno derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.



Da questa celere carrellata si trae l'impressione di un codice breve e conciso dal carattere eminentemente tecnico ma non privo di interessanti novità e suggestioni giuridiche. Piace nell'occasione citare il Galgano che con il consueto acume ed indubbia autorevolezza, nel presentare la tredicesima edizione del suo "Diritto commerciale - le società" a seguito della nota riforma delle società di capitali di cui al d.leg.vo n. 6 del 17 gennaio 2003, che ha per certi aspetti toccato le "stelle fisse" dell'universo giuscommercialistico, 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 concetti, nella consapevolezza del disegno di politica legislativa dal quale traggono origine"*. Il pensiero dell'eminente giurista non può che essere condiviso, magari a malincuore ma condiviso se è vero che *ex facto oritur ius* e che il diritto altro non è che morfologia della prassi, seguendo un filosofo del diritto quale il Prof. Frosini. Il concetto iniziale enucleato dall'etimologia del termine latino *codex - ceppo* torna quindi alla mente: l'operatore giuridico ha una fonte unica ed autorevole di riferimento e non è più necessario ricorrere a una congerie di norme spesso mal assortite per poter inquadrare in modo giuridicamente utile e concludente le fattispecie relative alla nautica da diporto. Con ciò non si tratta certo di voltare le spalle alla tradizione marittimistica ma semplicemente prendere atto di un fenomeno sociale che fruisce di autonoma disciplina sia pur nel rispetto dell'elaborazione legislativa, dottrinarica e giurisprudenziale sin qui compiuta come del resto discende in modo inequivocabile dall'art. 1 del testo in commento.