

MICHELE GRIGOLI

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

LA DISCIPLINA DELL'IMPIEGO DELLE UNITÀ DA DIPORTO PER FINI SPORTIVI

SOMMARIO. 1. La fattispecie nel sistema di diritto speciale. - 2. La fattispecie nel regime del diritto vivente. Angolazione della ricerca sotto il profilo dell'attività garantista della sicurezza della navigazione e della vita umana. - 3. Analisi del regime delle specifiche manifestazioni sportive. - 4. Considerazioni finali.

1. La necessità di superare il distacco palesato dalla dottrina per la definizione delle problematiche concernenti l'impiego delle unità da diporto per fini sportivi ha costituito una delle scelte metodologiche che sono state privilegiate nella redazione della nostra recentissima opera *"La nautica da diporto, Analisi e risposte normative"*, data alla stampa nel decorso ottobre dalla Editrice Compositori di Bologna. In tale sede, abbiamo reputato congruo caratterizzare l'apporto produttivo della ricerca compiuta, estendendo il contributo della stessa non solo alla debita ricostruzione del dato normativo e sistematico, ma soprattutto alla debita tacitazione dell'istanza, vivamente avvertita, di una compiuta informazione in ragione di una valutazione organica della fattispecie nella sua globalità fenomenica che annovera sia la componente ricreativa che quella sportiva.

Ciò premesso, per quanto concerne il tema di indagine, prescelto per il presente incontro, esso si rivela di estremo interesse anche sul piano sistematico dato che il modello di normazione,

all'uopo ipotizzato, concreta un cospicuo esempio di armonico contemperamento fra operatività della fonte legale e di quella eteronoma per appagare le istanze di regolamentazione della fattispecie. Il che se, da un lato, rispecchia uno dei profili tipici del sistema delle fonti del diritto della navigazione, quale si evince dall'art. 1 cod. nav., dall'altro, si uniforma, sia pure in parte, alla linea metodologica seguita, costantemente, dal legislatore comune circa la disciplina della sfera sportiva, affidata solo alle regole degli specifici ordinamenti di settore. Nel caso, però, di concorsi di normazioni in ragione dell'opera attività di siffatte regole e delle disposizioni di fonte legale è principio consolidato secondo cui devono essere estesi alla sfera sportiva i principi e le norme dell'ordinamento generale, concernenti la tutela dell'ordine pubblico, della sicurezza, etc., dato che la potestà normativa è attribuita all'ordinamento sportivo soltanto nei limiti dell'esercizio della funzione amministrativa, riconosciutagli dall'art. 5 della legge istitutiva del CONI del 16 febbraio 1942, n° 426.

Siffatti principi sono testualmente recepiti nella sfera nautica dall'art. 91 reg. nav. int. secondo cui le gare e le manifestazioni nautiche devono svolgersi in modo da non costituire intralcio alla navigazione e devono essere autorizzate dall'autorità competente. Una significativa rispondenza dell'ordinamento di settore a tali esigenze tutorie è offerta dalla *ratio* della recentissima evoluzione delle Regole internazionali di regata, la quale è contrassegnata da una palese ricerca di conformità alle Regole internazionali per evitare gli abbordi in mare. Risulta, del resto, pienamente conforme ai principi enunciati la previsione del secondo comma dell'art. 4 del regolamento di sicurezza della navigazione da diporto (di cui al d.m. 21 gennaio 1994, n. 232) in virtù della quale per le unità da diporto ammesse a partecipare alle manifestazioni sportive (specificate nel primo comma del predetto articolo) restano salve le disposizioni di cui al menzionato regolamento per evitare gli abbordi in mare o al d.m. 5 settembre 1990, n. 4212 per quanto concerne l'obbligo dei fanali e degli apparec-

chi di segnalazione sonora. Siffatta prevalenza della norma speciale rispetto alla regola sportiva assume, tuttavia, un ulteriore significato sistematico, dovendosi in essa individuare il portato della forza effusiva del diritto della navigazione, volto a regolare la materia che accede al fenomeno esercitorio, fulcro della disciplina speciale. E non vi è dubbio che l'operatività di norme diverse dallo stesso ambito non può che costituire una potenziale remora alla concreta sicurezza dello svolgimento dell'esercizio nautico nella composita gamma fenomenica.

Per quanto concerne, in specie, la normazione di fonte legale della materia è stato rilevato che l'intento di offrire un moderno ed adeguato assetto alla navigazione da diporto ha indotto, di recente, il legislatore speciale ad occuparsi anche dell'attività di navigazione svolta ai fini sportivi, sia pure a titolo dilettantistico, escludendo il fine di lucro dal momento tecnico dello specifico impiego del bene cui ha riguardo la norma, come più volte sperimentato nel corso della segnalata indagine. Siffatto intervento del legislatore è stato, tuttavia, rivolto a secondare la pratica sportiva in esame nel quadro del potenziamento delle attività svolte per la cultura fisica e lo svago, le quali trovano nel diporto, una matrice feconda. Disegno che si è risolto nella debita valorizzazione della specifica regolamentazione, elaborata dagli organismi associativi contemplati dalla norma, limitando, compatibilmente con le imprescindibili esigenze di sicurezza, l'intervento integrativo della fonte legale.

Sicché la sfera di incidenza della normativa, all'uopo emanata, rispetto alla pratica sportiva in esame, si è concretata non già nella predisposizione di un concreto assetto formale relativo al momento tecnico della realizzazione del fatto sportivo, ma solo nella valorizzazione di tale profilo effettuale come termine di qualificazione della specifica eccezione prevista dalla norma per cui, come precedentemente sottolineato, occorre risalire alla fonte eteronoma, quale ulteriore, precipua manifestazione del diritto

vivente nella sfera nautica, per acquisire la consistenza della realtà regolamentare dell'attività sportiva in esame.

2. Delineata l'area di incidenza della legislazione speciale sulla disciplina della materia di indagine, circa i principi ispiratori della normazione regolamentare delle manifestazioni sportive, che concernono impiego della unità da diporto, ossia della competizione motonautica, velica, remiera, dello sci nautico e della pesca sportiva, abbiamo reputato opportuno muovere dall'analisi della disciplina della manifestazione sportiva motonautica, ossia della c.d. "corsa", attesa la estrema incidenza dell'attività in questione sulle tematiche di sicurezza nella sfera nautica.

Siffatta connotazione di tale realtà effettuale è apparsa particolarmente significativa per sperimentare l'entità delle scelte, operate dall'ordinamento di settore, deputate ad offrire una risposta adeguata alla salvaguardia della relativa preminente esigenza della materia di navigazione. E proprio in ragione del reperimento del suddetto dato regolamentare è sembrato proficuo, ai fini di indagine, privilegiare, nella ricostruzione della fattispecie profili normativi attinenti all'istituto della sicurezza nella sua globalità fenomenica che interessa, com'è noto, le varie componenti dell'esercizio nautico, dai soggetti ai beni, nonché all'attività. Sicché in armonia con tale disegno operativo, che rispecchia, d'altronde, i principi enunciati in tema di delimitazione dell'area di pertinenza della normativa legale e di quella germinata dal diritto vivente, la prescelta chiave di lettura del consistente quadro regolamentare, relativa alla fattispecie sportiva in esame, al pari delle ulteriori manifestazioni sportive, oggetto di successiva analisi, si è rivelata particolarmente atta ai fini specificati. Essa ha, invero, consentito, da un lato, di evitare, ove possibile, di penalizzare l'illustrazione della tematica in ragione di una esposizione prettamente tecnica, connessa alla evoluzione della prova agonistica e di circoscrivere, quindi, dall'altro, l'indagine all'aspetto organizzativo ed attuativo dell'impiego del bene nella sua

rilevanza come mero fatto sportivo, che interessa l'utilizzazione della unità da diporto, corredando, in tal guisa, il quadro di riferimento relativo all'attività lusoria nella sua essenza basica di modalità di realizzazione del fatto nautico, che caratterizza la realtà strutturale, della nostra citata opera, in sintonia con l'acclarato rilievo qualificante, ai fini delimitativi, dell'esercizio nautico. È stata, pertanto, privilegiata, in tal guisa, la organicità della trattazione in ragione della debita applicazione degli enunciati principi sistematici, anziché una compiuta illustrazione della specifica attività sportiva nella sua interezza, che annovera anche gli aspetti inerenti alla manifestazione agonistica, nel suo tipico svolgimento, caratterizzata da un assetto peculiare che rispecchia le esigenze della competizione.

3. Un emblematico modello regolamentare è stato offerto dall'analisi della disciplina sportiva motonautica, ossia come specificavo, della c.d. "corsa", attesa l'estrema incidenza della attività in questione sulle tematiche di sicurezza nella sfera nautica. Siffatto esame ha consentito, appunto, di sperimentare, innanzitutto, la cura palesata dalla specifica normazione per selezionare i soggetti idonei a svolgere siffatta attività. È stato, all'uopo richiesto che i conduttori siano regolarmente tesserati ad associazioni affiliate alla Federazione Italiana Motonautica in possesso di abilitazione al comando e condotta di unità da diporto (patente nautica, ove richiesta) e residenti in Italia (art. 3.1 reg. attività naz. diporto). Per partecipare alle gare competitive, i componenti dell'equipaggio (conduttore / pilota, - conduttore / navigatore) devono essere in possesso di tessera conduttore quale è comprensiva dell'assicurazione infortuni SPORTASS, ente che è, come è noto, la Cassa di previdenza per la assicurazione degli sportivi. La F.I.M., ad integrazione delle coperture previste dalla SPORTASS, ha stipulato nel 1996 con la Navale Assicurazioni S.p.A. una polizza assicurativa aggiuntiva a copertura rischi responsabilità civile. I piloti per potere partecipare alle competi-

zioni, devono, altresì, stipulare una polizza integrativa a quella F.I.M., poc' anzi richiamata.

Il concorrente è obbligato, inoltre, a stipulare l'assicurazione r.c., prevista per legge, concernente, alla luce dell'aggiornamento del regime specifico, le imbarcazioni da diporto a motore avente lunghezza fuori tutto superiore a metri 7.50 ed i natanti muniti di motore amovibile di potenza superiore a tre cavalli fiscali. Il concorrente è, altresì, tenuto a garantire la conformità dell'unità con cui gareggia alle caratteristiche risultanti dai documenti presentati all'atto della iscrizione (unità e motore) ed, altresì, l'esistenza ed efficienza delle dotazioni di bordo, previste dalla legge per il tipo di unità con cui gareggia relativamente alla fascia di navigazione per cui è abilitata, e dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio (art. 7.4). La non rispondenza delle caratteristiche effettive dell'unità da diporto e del motore a quelle descritte nei documenti presentati, comporta l'esclusione dalla gara (art. 7.5).

Alle gare agonistiche, possono partecipare solo unità da diporto, quali natanti, imbarcazioni e navi regolarmente omologate ed immatricolate, così come definite dall'art. 1 comma 4 l. n. 50/71, e successive modificazioni ed integrazioni emanate sino alla data del regolamento in esame e riferite, esclusivamente, alle "costruzioni a motore". È stato, altresì, previsto che eventuali variazioni di legge entreranno, automaticamente, a far parte del regolamento stesso (art. 1.1).

Le unità da diporto predette possono essere prodotte sia in serie che in un unico esemplare; in ogni caso, devono essere omologate da uno degli Enti tecnici previsti dalla norma (ossia, nella sfera marittima, il Registro italiano navale; nelle acque interne, gli uffici compartimentali e provinciali della motorizzazione civile), per cui possono partecipare alle gare agonistiche solo unità da diporto omologate. Il programma attuativo di ogni tipo di competizione specifica le caratteristiche tecniche, cui devono corrispondere le unità per essere ammesse a competere. Tali caratteristiche sono rilevabili dalla documentazione. La certificazione

della omologazione è data dalla "Dichiarazione di conformità" per i natanti e dalla "Licenza di abilitazione" per le imbarcazioni e le navi.

Siffatto quadro normativo di ordine generale è corredato dalla previsione (art. 4.1) circa le "normative di sicurezza", definite secondo gli artt. del gruppo 205 del regolamento della Union International Motonautique (U.I.M.) e dei regolamenti delle autorità preposte alla navigazione; soluzione che palesa la consolidata forza effusiva della disciplina speciale anche in merito all'assetto della materia di indagine. In attuazione di tali principi, è stato, pertanto, disposto che durante lo svolgimento di una gara di regolarità sul campo di gara deve essere presente un medico che si qualifica al direttore di gara. Durante le prove di inseguimento e *slalom* parallelo gli organizzatori dovranno, inoltre, predisporre un'ambulanza ed un battello di salvataggio con personale adibito esclusivamente al soccorso e deve essere allertato il più vicino ospedale. Nelle prove di durata (*Endurance*) alla partenza ed all'arrivo di ogni tappa deve essere presente una ambulanza con medico (art. 1). Il pilota ed il navigatore, nonché l'eventuale equipaggio, durante tutto lo svolgimento della gara devono indossare il giubbotto di salvataggio previsto per legge e facente parte delle dotazioni di sicurezza dell'unità (art. 2).

Le unità da diporto, che partecipano alla gara, devono essere dotate di stacco di sicurezza, il quale non è invece richiesto nelle gare di regolarità per le unità che hanno posto di guida esclusivamente in cabina (art. 3).

I concorrenti che, in ragione di quanto previsto dal regolamento sanitario, deliberato dal consiglio federale della F.I.M. nella seduta del 29 novembre 1994, devono essere idonei all'attività sportiva, secondo i casi agonistica o meno, essendo iscritti alla F.I.M., possono essere, altresì, sottoposti a controlli *antidoping* etilometrici e sanitari in base ai regolamenti F.I.M. C.O.N.I. e U.I.M.; controlli che devono essere segnalati nell'avanprogramma (art. 4). Ove, poi, previsto dal regolamento di gara relativo

alla prova, il concorrente e gli eventuali passeggeri devono indossare il casco di sicurezza di tipo e colore previsti per le competizioni dal regolamento nazionale ed internazionale (art. 5).

Nel caso in cui il comitato organizzatore lo ritenesse necessario, possono essere richieste dotazioni di sicurezza in aggiunta a quelle contemplate dalle leggi vigenti oppure a quelle previste dal regolamento di gara.

Tutte le gare di regolarità di lunga durata (*Endurance*) e le manifestazioni si svolgono in acque libere e, cioè, aperte alla navigazione. Pertanto, i concorrenti durante lo svolgimento della gara dovranno attenersi a quanto specificato da leggi, regolamenti, ordinanze emanate dalle competenti autorità ed indicate nel regolamento di gara. Le prove di inseguimento e *slalom* parallelo, invece, si svolgono in circuito chiuso e, pertanto, interdette alla navigazione (art. 7 comma 2).

Siffatto regime segna, pertanto, un equilibrato temperamento degli interessi in gioco, vertenti, da un lato, nella debita salvaguardia della pregnante esigenza della sicurezza della vita umana nella sfera nautica, garantita dalla capacità effusiva della disciplina speciale anche nella materia di indagine e, dall'altro, nella specifica applicazione di principi regolamentari dell'attività sportiva in esame per appagare le istanze di normazione della stessa. Occorre, in merito, segnalare che la mancata osservanza del richiamato regolamento comporta l'applicazione delle sanzioni previste dal regolamento di giustizia ossia: a) ammonizione, b) deplorazione c) ammenda; d) squalifica e) annullamento dei risultati; f) sospensione da ogni carica ed incarico; g) sospensione da ogni attività sportiva h) radiazione dai ruoli federali (art. 19).

Palesi esigenze di trattazione hanno suggerito di prescindere, in questa sede, dall'esame degli aspetti specifici di regime delle singole attività previste nell'ambito del diporto motonautico; profili che, peraltro confermano i principi illustrati, concretando sia una apprezzabile sollecitudine per le istanze garantiste della

sfera nautica, che un orientamento conforme al diritto speciale ed infine una concreta manifestazione della sensibilità ecologica della norma regolamentare - significativa, al riguardo, la previsione di limiti di rumorosità del sistema barca-motore contemplata dal regime in esame - sicché ne è risultata suffragata l'organicità e la compiutezza del disegno normativo al riguardo ipotizzato in armonia con una corretta valutazione della realtà attinente all'istituto della sicurezza nella lustrata manifestazione sportiva. Il giudizio conclusivo è, pertanto, sicuramente positivo circa l'adeguatezza di tale quadro di normazione nel senso delineato.

Lo stesso avviso deve essere manifestato in merito alla disciplina della manifestazione velica o "regata", la quale si segnala, ai fini d'indagine, sia per la dettagliata regolamentazione delle condizioni abilitative ed assicurative per lo svolgimento dell'attività sportiva, che per le specifiche prescrizioni concernenti le manifestazioni di altura, nonché, infine, per il ruolo pregnante che deve essere ascritto alle "regole internazionali di regata" nel contesto dell'assetto regolamentare dell'attività in esame.

Per quanto concerne gli aspetti più significativi di tali connotazioni della materia, come si evince dalla normativa 1998 per l'attività sportiva federale, l'attività di regata è permessa a tutti i tesserati dall'inizio dell'anno in cui compiono il 12° anno di età. Dal compimento del 9° anno al termine dell'anno in cui compiono l'11° anno di età, ai tesserati è permessa l'attività preagonistica a condizione che essa avvenga su barche con superficie velica non superiore a 4 mq. ed entro un miglio dalla costa; prescrizione, quest'ultima, che risulta pienamente conforme al dettato dell'art. 18, comma 2, lett. a) della l. n. 50/71 e dell'art. 2, comma 3, lett. d) d.P.R. n. 431/97. Per quanto concerne, invece, i tesserati della categoria "Cadetti", concernente i tesserati dal compimento del 6° anno al termine dell'anno in cui il tesserato compie l'11° anno, dal compimento del 6° anno di età all'anno in cui compiono 8 anni, l'attività consentita è un'attività di Gioco Sport, avviamento alla vela, sempre entro un miglio dalla costa; dal compi-

mento del 9° anno di età possono prendere parte all'attività non agonistica nei limiti precedentemente segnalati.

In ragione della predetta disciplina regolamentare, condizione per lo svolgimento dell'attività velica sportivo-agonistica è il previo tesseramento presso la F.I.V. tramite la società di appartenenza. Per il rilascio della tessera F.I.V., chi svolge attività agonistica, ossia quella praticata da tesserati appartenenti alle Squadre Federali e alle Rappresentative Nazionali, deve sottoporsi agli accertamenti sanitari previsti dal d.m. 18 febbraio 1982. Per chi svolge attività non agonistica, cioè quella praticata dai tesserati F.I.V., che svolgono attività di regata e/o partecipano a corsi di vela deve, invece, sottoporsi ad una visita medica che deve accertare il suo stato di buona salute. La validità dei certificati di idoneità e di stato di buona salute ha durata annuale, ma scade in ogni caso con il termine di validità della tessera federale annuale.

Il rilascio della tessera federale, richiesta tramite una Società affiliata al F.I.V., consente di usufruire, durante lo svolgimento dell'attività velica, dell'assicurazione "base" gratuita, automaticamente connessa al tesseramento che prevede le seguenti prestazioni da parte della SPORTASS: ossia la copertura, nei limiti del massimale di L. 75.000.000, sia per il caso di morte che di invalidità permanente. Le prestazioni assicurative concernono gli infortuni subiti dai tesserati F.I.V. nello svolgimento dell'attività sportiva, agonistica e di allenamento o nell'espletamento di specifici incarichi sempre nell'ambito dell'attività sportiva nel rispetto della normativa F.I.V.. Nella copertura assicurativa per gli "atleti" è compreso anche il c.d. "rischio viaggio", effettuato con mezzo pubblico o di proprietà della F.I.V. o della Società affiliata per partecipare ad allenamenti, raduni zionali o interzionali, manifestazioni veliche organizzate dalla Federazione stessa o dalle citate Società. Anche gli allievi delle scuole di vela, organizzate da Enti o società non affiliate e autorizzate di anno in anno dalla F.I.V. devono essere tesserati alla F.I.V. e quali tesserati sono assi-

curati presso la SPORTASS contro i rischi derivanti dall'attività di addestramento velico e per le richiamate prestazioni. Siffatte assicurazioni sono integrate da assicurazioni complementari a carico degli interessati e di cui beneficiano in rapporto alla propria categoria e per i danni derivanti da infortuni avvenuti nell'esercizio dell'attività sportiva in gara o in allenamenti o nell'attività di istruzione delle scuole di vela.

Altro profilo precipuo della operatività dello strumento assicurativo concerne la copertura della imbarcazione durante la partecipazione alle regate veliche, compresi i relativi allenamenti e le prove; copertura prevista dal regime convenzionale come patto speciale.

Circa, poi, il regime dell'attività agonistica, premesso che secondo la normativa F.I.V. tale attività è stata suddivisa in cinque categorie, il che ha consentito di ipotizzare un correlativo, differenziato ambito operativo per le singole categorie, nonché una diversa prescrizione regolamentare in merito alle pertinenti dotazioni di sicurezza e dei mezzi di assistenza in acqua e sanitaria, si deve segnalare il contributo specifico, offerto dalle Prescrizioni Speciali O.R.C. (Offshore Racing Council) 1996/1997, per un congruo quadro di sicurezza per l'impiego delle imbarcazioni monoscafo che regatano in alto mare, essendo state ivi definite le caratteristiche strutturali, le attrezzature fisse e mobili, le dotazioni dell'unità da diporto impiegate, nonché l'equipaggiamento personale.

Integra il fulcro della disciplina della "regata" la organica regolamentazione di tale attività costituita dalle richiamate "Regole internazionali di regata", la cui veste aggiornata, entrata in vigore il 1° aprile 1997, si segnala per la proficua incidenza ai fini della garanzia della regolarità e sicurezza della "regata" e si pone, quindi, in chiara sintonia con il delineato assetto delle altre manifestazioni sportive esaminate, suffragando, pertanto, il ruolo pregnante del diritto vivente nella tensione innovativa, volta ad appagare le istanze del "nuovo che nasce". Sicché le

regole analizzate hanno offerto un apprezzabile modello normativo, diretto a coniugare la tacitazione delle precipue istanze inerenti alla "regata" con la tutela del preminente interesse tutorio nella sfera nautica, costituito dalla concreta manifestazione di solidarietà concernente la realizzazione del precitato disegno di sicurezza.

L'analisi delle ulteriori manifestazioni sportive relative allo sport remiero, allo sci nautico ed alla pesca hanno segnato una eloquente conferma di siffatto orientamento regolamentare rivolto, in specie, a delineare secondo i principi enunciati, le condizioni di sicurezza che riguardano il concorrente, l'unità da diporto impiegata, il campo di gara, l'organizzazione e lo svolgimento della competizione.

Invero, secondo le precipue connotazioni della specifica manifestazione sportiva, particolare cura è stata predisposta dalla normazione di settore ora per le condizioni di idoneità del concorrente, come si verifica, ad esempio, per lo sport remiero, ove assumono rilievo pregnante le condizioni fisiche dell'atleta; ora per l'unità da diporto impiegata, significative al riguardo sia la differenziazione fra le imbarcazioni per le quali possono essere bandite le regate di canottaggio, che il regime delle unità utilizzate per lo sci nautico e la pesca sportiva; ora per il campo di gara, citiamo, al riguardo, i requisiti contemplati dal codice delle regate di canottaggio, ora, infine, per l'organizzazione e lo svolgimento della manifestazione: segnaliamo, in merito, la figura del Direttore responsabile dei servizi di sicurezza relativi allo svolgimento delle competizioni di sci nautico, nonché l'impegno particolare della F.I.P.S.A.S. (ossia della Federazione italiana pesca sportiva ed attività subacquee) per la protezione dell'ambiente, per cui è stato previsto l'obbligo di non abbandonare sul posto di gara o gettare in acqua rifiuti di qualsiasi genere e natura.

4. La illustrata prospettazione di modelli regolamentari delle citate pratiche sportive ha palesato la modernità delle scelte normative all'uopo recepite, essendo pienamente coerenti con la mutata sensibilità, emersa nel contesto sociale, rispetto alla richiesta solidaristica che esige, fra l'altro, una attenzione sempre più marcata per la salvaguardia della vita umana nella sfera nautica. Invero, le peculiari connotazioni della materia regolata hanno richiesto la prioritaria soluzione adeguata delle illustrate tematiche di sicurezza per offrire un appagante quadro di riferimento normativo della fattispecie, integrando, in tal guisa, un singolare modello alternativo rispetto a quello esaminato nella prima parte della richiamata opera, concernente la ricostruzione della fattispecie, relativa all'impiego dell'unità da diporto per fini ricreativi. Ivi abbiamo, appunto, verificato un impegno del legislatore speciale rivolto, precipuamente, a regolare la nautica da diporto in funzione di un disegno chiaramente finalizzato a secondarne la diffusione anche se, a volte, a detrimento di un compiuto disegno di sicurezza.

L'esperienza di ricerca, maturata nella redazione della "Nautica da Diporto", si è rivelata, pertanto, estremamente proficua anche sul piano sistematico. Essa ha, appunto, consentito di apprezzare le diverse modalità di intervento, ipotizzate dalle fonti di normazione analizzate, nell'appagare l'istanza di regolamentazione della realtà effettuale nella sua variegata manifestazione fenomenica espressa dai profili ricreativi e sportivi del diporto nautico in ragione della germinazione di emblematici sistemi di diritto speciale, che incrementano la consistenza di tale tipicità del diritto della navigazione e ne riconfermano la sua feconda matrice normativa.