

Il testo che segue è preso dal sito internet www.normattiva.it

DECRETO LEGISLATIVO 18 luglio 2005, n. 171

Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172.

Vigente al: 27-10-2018

Titolo I
REGIME DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO
Capo I Disposizioni generali

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la [legge 31 ottobre 2003, n. 306](#), recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003», ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto;

Vista la [legge 11 febbraio 1971, n. 50](#), e successive modificazioni, recante norme sulla navigazione da diporto;

Visto il [decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436](#), recante attuazione della direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto;

Visto il [decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205](#), recante disposizioni integrative e correttive del [decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436](#);

Visto il [decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431](#), recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;

Vista la [legge 8 luglio 2003, n. 172](#), e successive modificazioni, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica, ed in particolare l'articolo 6, recante delega al Governo per l'emanazione del codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto;

Viste le preliminari deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del 15 ottobre 2004 e del 20 maggio 2005;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'[articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281](#), espresso nella seduta del 3 marzo 2005;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 1° luglio 2005;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, della salute, delle comunicazioni, per la funzione pubblica, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e delle attività produttive;

Emana il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Finalità e ambito di applicazione

((1. Le disposizioni del presente codice si applicano alla navigazione da diporto esercitata, per fini esclusivamente lusori o anche commerciali, mediante le unità di cui all'articolo 3 del presente codice, nonché alle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172.))

((1-bis. Le disposizioni del presente codice si applicano alle unità di cui all'articolo 3 che navigano in acque marittime e interne, fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, e dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.))

2. Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista.

3. Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative. Ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di ventiquattro metri.

Art. 2.

((Unità da diporto utilizzata a fini commerciali))

1. L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

- a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;
- b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;
- c) è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

((c-bis) è utilizzata per assistenza all'ormeggio delle unità di cui all'articolo 3 nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto;

Commentato [GC1]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 2 di questo articolo. Il fine commerciale non ha nulla a che vedere con la navigazione da diporto la quale è unicamente quella esercitata senza fine di lucro. Quando non c'è fine di lucro, è indifferente che chi naviga abbia un fine sportivo, ricreativo o lusorio.

Commentato [GC2]: SOSTITUIRE con "alle unità da diporto" Questo in considerazione dell'abrogazione della parte di testo di cui al commento precedente.

Commentato [GC3]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 2 di questo articolo nel quale si afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella esercitata senza fine di lucro. L'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, concerne la navigazione a fine di lucro. Esso infatti riguarda le "Navi destinate esclusivamente ad noleggio per finalità turistiche". Di conseguenza, questo richiamo normativo all'art. 3 non ha nulla a che vedere con la navigazione da diporto la quale - lo si ripete - è unicamente quella esercitata senza fine di lucro.

Commentato [GC4]: ABROGARE queste parole e unire il rimanente testo dell'attuale comma 1-bis al comma 1 che precede in modo da formare un solo comma: il comma 1. Questo in considerazione delle abrogazioni di testo di cui ai commenti precedenti.

Commentato [GC5]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 2 di questo articolo in base al quale la navigazione da diporto è esclusivamente quella esercitata senza fine di lucro. (... [1])

Commentato [GC6]: INSERIRE "senza alcun limite". Il fine è quello di eliminare tutti gli attuali differenti limiti di navigazione di una unità da diporto dalla linea di costa. (... [2])

Commentato [GC7]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo di questo comma 2. La navigazione da diporto è unicamente quella esercitata senza fine di lucro. (... [3])

Commentato [GC8]: AGGIUNGERE ". Sono escluse dall'applicazione del presente codice le unità da diporto così dette da spiaggia che siano a remi, a pedali, a vela senza motore con una superficie velica di non più di quattro metri quadrati, le tavole senza motore con o senza vela." (... [4])

Commentato [GC9]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 2 di questo articolo. Il fine commerciale non ha nulla a che vedere con la navigazione da diporto la quale è unicamente quella esercitata senza fine di lucro.

Commentato [GC10]: ABROGARE Se questo è il codice della nautica da diporto, le norme per la nautica da diporto devono essere contenute tutte in questo codice e non anche altrove! Di conseguenza, i rimandi devono essere ridotti al minimo (... [5])

Commentato [GC11]: SOSTITUIRE con "corrispondente alla propria". Il codice della navigazione prevede già diverse categorie di stazza. (... [6])

c-ter) è utilizzata per l'attività di assistenza e di traino delle unità di cui all'articolo 3.)

2. L'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata ((nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN))), con l'indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione, nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione.

Commentato [GC12]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

((2-bis. Nel caso di natanti l'utilizzazione a fini commerciali è annotata secondo le modalità indicate nel regolamento di attuazione del presente codice.))

3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte ((stabilmente in Italia)) con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o extraeuropei, l'esercente presenta ((allo Sportello telematico del diportista (STED))) una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso. Copia della dichiarazione, ((validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) per il tramite dello Sportello telematico del diportista (STED))), deve essere mantenuta a bordo.

Commentato [GC13]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 2 di questo articolo segue il dettato del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, e parla di "unità da diporto" senza più distinguere tra natanti, imbarcazioni e navi. Inoltre, il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella esercitata senza fine di lucro.

4. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite.

Commentato [GC14]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'art. 395-bis con rubrica e testo identici a quelli dell'art. 2 qui in commento con l'aggiunta delle modifiche contenute nei commenti che lo riguardano.

Art. 3.

((Definizioni))

((1. Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a) unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) unità utilizzata a fini commerciali - commercial yacht: si intende ogni unità di cui all'articolo 2 del presente codice, nonché le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172;

c) nave da diporto maggiore: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza superiore alle 500 gross tonnage, di seguito GT, ovvero a 600 tonnellate di stazza lorda, di seguito TSL;

d) nave da diporto minore: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TSL, escluse le unità di cui alla lettera e);

e) nave da diporto minore storica: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 120 GT ovvero 100 TSL, costruita in data anteriore al 1° gennaio 1967;

f) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666;

Commentato [GC15]: INSERIRE "lunghezza non inferiore a 2,5 metri". Questa aggiunta è conforme al nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice per il quale esso non si applica alle unità da diporto così dette da spiaggia.

g) natante da diporto: si intende ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo la norma armonizzata di cui alla lettera c), con esclusione delle moto d'acqua;

h) moto d'acqua: si intende ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.)

Capo II

Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto

Art. 4

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 5

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 6

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 7

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 8

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 9

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 10

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 11

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Commentato [GC16]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1, lett. a, di questo articolo parla di unità da diporto senza più distinguere tra natanti, imbarcazioni e navi.
Il fine è quello di semplificare la normativa di legge e i relativi adempimenti amministrativi per rendere il codice della nautica da diporto "user friendly" amico dell'utente.
Inoltre, per quanto riguarda il comma 1 lett. b "Unità utilizzata a fini commerciali" di questo articolo, il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella esercitata senza fine di lucro.

Commentato [GC17]: ABROGARE
Le moto d'acqua sono identificate dal motore di propulsione e dalla posizione delle persone su di essa piuttosto che al suo interno; ai fini della navigazione da diporto, la lunghezza dello scafo è indifferente.
Con l'attuale norma di legge qui in commento, se domani venisse posta in commercio una moto d'acqua con lo scafo lungo 5 metri, essa non sarebbe soggetta alle disposizioni di questo codice.

Art. 12

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 13

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Art. 14.

Rinvio

1. Alla progettazione e costruzione delle navi da diporto si applicano le disposizioni del libro secondo, titolo I, del codice della navigazione e del libro II, titolo I, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, parte navigazione marittima.

((1-bis. Alla progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto di cui all'articolo 3, diverse dalle navi da diporto e dalle navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, si applicano le disposizioni di cui al [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#)))

Titolo II
REGIME AMMINISTRATIVO DELLE UNITÀ DA DIPORTO
Capo I
Iscrizione delle unità da diporto

Art. 15.

((Iscrizione))

((1. Le navi e le imbarcazioni da diporto sono iscritte nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN).))

2. Il proprietario ((o l'utilizzatore in locazione finanziaria di una nave da diporto o)) di un'imbarcazione da diporto può chiedere l'iscrizione provvisoria dell'unità, presentando apposita domanda.

3. Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte ((nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN))), purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi ((del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), o autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#))).

((4. Il proprietario o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria può richiedere allo Sportello telematico del diportista (STED) l'annotazione della perdita di possesso dell'unità medesima a seguito di reato contro il patrimonio di cui al [titolo XIII del codice penale](#), presentando l'originale o la copia conforme della denuncia o della querela e restituendo, se in suo possesso, la licenza di navigazione. La stessa richiesta può essere presentata in caso di

Commentato [GC18]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC19]: INSERIRE "con uno scafo di lunghezza superiore a 24 metri". Questa infatti era la lunghezza dello scafo delle precedenti navi da diporto in base al vecchio testo dell'art. 3, c. 1, lett. c, d, e, di questo codice.

Commentato [GC20]: SOSTITUIRE con "con uno scafo lungo fino a 24 metri". Questa infatti era la lunghezza delle precedenti unità da diporto diverse dalle navi in base al vecchio testo dell'art. 3 di questo codice.

Commentato [GC21]: INSERIRE "diverse" perché questa parola è presente nella parte di testo che è stata sostituita in base al commento precedente.

Commentato [GC22]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

provvedimenti dell'autorità giudiziaria o della pubblica amministrazione che comportano l'indisponibilità dell'unità da diporto, di sentenza di organi giurisdizionali che accertano la perdita del possesso per l'intestatario dell'unità da diporto, requisizione o la cessazione degli effetti del contratto di locazione finanziaria. Nel caso in cui il proprietario o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria rientra nel possesso dell'unità può richiederne l'annotazione allo Sportello telematico del diportista (STED), anche ai fini del rilascio di una nuova licenza di navigazione. Con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabilite le modalità relative alla presentazione dell'istanza di perdita e di rientro in possesso dell'unità da diporto.))

Art. 15-bis.

((Iscrizione di navi da diporto))

((1. Il proprietario o l'utilizzatore della nave da diporto in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, chiede l'iscrizione, anche provvisoria, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), presentando allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà e il certificato di stazza.

2. Nel caso di navi provenienti da Stati esteri, oltre ai documenti indicati al comma 1, è fatto obbligo di presentare l'estratto del registro di iscrizione di provenienza ovvero il certificato di cancellazione dal medesimo registro. In luogo del certificato di stazza, può essere presentata, in via provvisoria e con validità non superiore a sei mesi, l'attestazione di stazza rilasciata dal registro di iscrizione di provenienza.

3. La presentazione di un certificato dell'autorità competente estera, con validità non superiore a sei mesi dalla data del rilascio, che attesta l'avvio delle procedure di cancellazione dal registro estero e il ritiro dei documenti di navigazione, sostituisce il certificato di cancellazione di cui al comma 2.

4. Nel caso in cui nell'estratto del registro di iscrizione di provenienza o nel certificato di cancellazione dal medesimo registro o nel certificato di cui al comma 3 sono indicate le generalità del proprietario e i dati identificativi dell'unità, non è necessario presentare il titolo di proprietà, fermo restando l'obbligo di presentazione del certificato di stazza o l'attestazione provvisoria di cui al comma 2.

5. Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nel registro delle navi da diporto, il proprietario o l'utilizzatore della nave da diporto in locazione finanziaria presenta allo Sportello telematico del diportista (STED), oltre quanto previsto dai commi da 1 a 4 del presente articolo, il certificato di iscrizione nel registro delle imprese o la dichiarazione sostitutiva dalla quale risultano gli estremi dell'impresa individuale o della società esercente le attività di cui all'articolo 2^o, se si tratta di impresa o società estera, un documento rilasciato dal Paese di appartenenza che attesta la specifica attività di cui all'articolo 2^o, svolta dall'esercente. L'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) riporta la denominazione di nave da diporto utilizzata a fini commerciali-commercial yacht. La stessa denominazione è riportata anche nella licenza di navigazione.

6. È fatta salva la facoltà per il proprietario o per l'utilizzatore del bene in locazione finanziaria di mutare sempre la destinazione della nave da diporto in nave da diporto utilizzata a fini commerciali e da nave da diporto utilizzata a fini commerciali in nave da diporto.))

Commentato [GC23]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'art. 395-ter con un testo identico a quello dell'art. 15, c. 4, qui in commento e rubrica "Perdita e rientro in possesso dell'unità da diporto".

Commentato [GC24]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC25]: INSERIRE "provenienti da Stati che non sono membri dell'Unione Europea". Questo perché per le unità da diporto italiane o di altri Paesi membri dell'Unione Europea c'è il successivo art. 19 di questo codice.

Commentato [GC26]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC27]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. [... [7]

Commentato [GC28]: SOSTITUIRE con "unità da diporto" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC29]: SOSTITUIRE con "che non sono membri dell'Unione Europea". [... [8]

Commentato [GC30]: ABROGARE perché il comma 1 di questo articolo viene spostato nel codice della navigazione dove diventa il nuovo art. 395-quater, c. 1. [... [9]

Commentato [GC31]: INSERIRE "al proprietario che desidera l'iscrizione, anche provvisoria, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)". [... [10]

Commentato [GC32]: INSERIRE "allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà e". [... [11]

Commentato [GC33]: ABROGARE [... [12]

Commentato [GC34]: ABROGARE [... [13]

Commentato [GC35]: SOSTITUIRE con "dell'articolo 15-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, Codice della nautica da diporto" [... [14]

Commentato [GC36]: INSERIRE "del Codice della nautica da diporto citato"

Commentato [GC37]: INSERIRE "del Codice della nautica da diporto citato"

Commentato [GC38]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma [... [15]

Art. 15-ter.

((Iscrizione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche))

((1. Le navi che effettuano noleggio esclusivamente per finalità turistiche di cui all'[articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172](#), possono essere iscritte nel registro internazionale di cui all'[articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 27 febbraio 1998, n. 30](#).

2. Le modalità di iscrizione sono determinate con il regolamento di attuazione del presente codice.

3. I documenti di navigazione per le navi di cui al comma 1 sono:

a) la licenza di navigazione di cui all'articolo 22, che abilita la nave alla navigazione marittima internazionale;

b) il ruolino di equipaggio, di cui all'articolo 38;

c) il libro unico di bordo.

4. Il libro unico di bordo di cui al comma 3, lettera c), è disciplinato con il regolamento di attuazione del presente codice.

5. È fatta salva, per le navi di cui al comma 1, la facoltà di sostituire la licenza di navigazione con l'atto di nazionalità di cui all'articolo 150 del codice della navigazione, e il ruolino di equipaggio con il ruolo di equipaggio, di cui all'articolo 170 del medesimo codice.))

Art. 16.

Iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria

1. Le unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto sono iscritte a nome del locatore con specifica annotazione (*((nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)))*) e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto.

((1-bis. In caso di risoluzione del contratto di locazione finanziaria, il proprietario o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria chiede la cancellazione dell'annotazione di cui al comma 1. Lo Sportello telematico del diportista (STED) notifica l'avvenuta cancellazione dell'annotazione al proprietario e all'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria, richiedendo a quest'ultimo la restituzione della licenza di navigazione.

I-ter. Nel caso di perdita della disponibilità dell'unità da diporto, il proprietario o l'utilizzatore del bene in locazione finanziaria chiede la cancellazione dell'annotazione di cui al comma 1, a seguito dell'annotazione della perdita di possesso di cui all'articolo 15. Lo Sportello telematico del diportista (STED) notifica l'avvenuta cancellazione dell'annotazione al proprietario e all'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria, richiedendo a quest'ultimo la restituzione della licenza di navigazione.))

Commentato [GC39]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.
Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.
CREARE l'art. 395-quinquies con rubrica e testo identici a quelli dell'art. 15-ter qui in commento.

Commentato [GC40]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.
Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.
CREARE l'art. 395-sexies con rubrica e testo identici a quelli dell'art. 16 qui in commento.

Art. 17.

Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto

1. Per gli effetti previsti dal [codice civile](#), gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni (*o, se l'interessato è residente all'estero, entro centoventi giorni*) dalla data dell'atto, mediante trascrizione (*nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*) ed annotazione sulla licenza di navigazione.

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata (*dallo Sportello telematico del diportista (STED)*), sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

3. Accertata una violazione in materia di pubblicità di cui al comma 1, ne è data immediata notizia (*all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) che, previa presentazione allo Sportello telematico del diportista (STED)*) da parte dell'interessato della nota di trascrizione e degli altri documenti prescritti dalla legge, nel termine di dieci giorni dalla data dell'accertamento regolarizza la trascrizione. Ove l'interessato non vi provveda nel termine indicato (*l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)*) dispone il ritiro della licenza di navigazione.

4. Per gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali di cui al comma 1, posti in essere fino alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo si procede, su richiesta dell'interessato avanzata entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo e senza l'applicazione di sanzioni, alle necessarie regolarizzazioni.

((4-bis. Non si applica il termine di cui al comma 1 per la dichiarazione e la revoca di armatore.))

Art. 18.

Iscrizione di unità da diporto da parte di cittadini stranieri o residenti all'estero

1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà (*nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*), se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'[articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135](#).

3. Il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.

((4. I cittadini italiani e di altri Stati membri dell'Unione europea residenti all'estero che intendono iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) devono eleggere domicilio in Italia o nominare un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della

Commentato [GC41]: INSERIRE "e munito della piena capacità di agire di cui all'art. 2 del codice civile accertata dal funzionario dello Sportello telematico del diportista (STED) che procede all'iscrizione, anche provvisoria"
Il fine è quello di evitare l'iscrizione di unità da diporto a nome di soggetti incapaci di rispondere delle obbligazioni e delle sanzioni previste dalle norme di legge o di regolamento.

navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta. Il rappresentante, qualora straniero, deve essere regolarmente domiciliato in Italia.))

Art. 19.

((Iscrizione di imbarcazioni da diporto))

((1. Per ottenere l'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), il proprietario o l'utilizzatore dell'imbarcazione da diporto in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, presenta allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà e la dichiarazione di conformità UE, rilasciata ai sensi dell'allegato XIV del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), da uno dei soggetti indicati nell'articolo 14, comma 3, del medesimo decreto, nonché la dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo. Per le unità da diporto non munite di marcatura CE la predetta documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), ovvero autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#).)

2. Per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea munite di marcatura CE, ai documenti indicati al comma 1 è aggiunto il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica di cui al comma 1. Qualora la legislazione del Paese di provenienza dell'unità da diporto non preveda l'iscrizione nei registri, il certificato di cancellazione è sostituito da apposita dichiarazione del proprietario dell'unità o del suo legale rappresentante. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura CE la documentazione tecnica di cui al comma 1 è sostituita da una attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi *((del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), o autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#))).*

((3. Qualora il proprietario o l'utilizzatore in locazione finanziaria in nome o per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, di una imbarcazione da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro dell'Unione europea o di un altro Stato individuato con modalità stabilite dal regolamento di attuazione del presente codice chieda l'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), in luogo del titolo di proprietà, è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro dello Stato di provenienza ovvero un attestato dell'autorità competente, con validità massima di sei mesi, dal quale risulti avviata la procedura di cancellazione. Dal certificato di cancellazione o dall'attestato provvisorio devono sempre risultare le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità.))

4. Per l'iscrizione di unità da diporto provenienti da Paesi terzi costruite, immesse in commercio o messe in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea (AEE) prima del 16 giugno 1998, la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi *((del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), o autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#))).*

((4-bis. Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), il proprietario o l'utilizzatore dell'imbarcazione da diporto in locazione finanziaria presenta all'ufficio di iscrizione, oltre quanto previsto dai commi da 1 a 4 del presente articolo, il certificato di iscrizione nel registro delle imprese o dichiarazione sostitutiva dalla

Commentato [GC42]: INSERIRE "e munito della piena capacità di agire di cui all'art. 2 del codice civile accertata dal funzionario dello Sportello telematico del diportista (STED) che procede all'iscrizione, anche provvisoria" Il fine è quello di evitare che venga nominato un rappresentante incapace di rispondere alle comunicazioni delle Autorità delle quali parla il comma 4 qui in commento.

Commentato [GC43]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC44]: ABROGARE perché si tratta di un adempimento inutile. La potenza del motore o dei motori installati a bordo di un'unità da diporto è contenuta nella dichiarazione del fabbricante, nonché nella dichiarazione di conformità U.E. o nell'attestazione di idoneità. Quella contenuta nel comma 1 in commento sarebbe, quindi, la terza dichiarazione del medesimo dato tecnico. Il fine di questa abrogazione è quello di ridurre gli adempimenti amministrativi inutili e semplificare la normativa sulla navigazione da diporto per renderla "user friendly" amica dell'utente.

Commentato [GC45]: ELIMINARE la virgola.

Commentato [GC46]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del fatto che il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC47]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'art. 395-septies, c. 1, con rubrica "Iscrizione di unità da diporto" e con un testo identico a quello dell'art. 19, c. 3, qui in commento con l'aggiunta della modifica di cui al commento che segue.

quale risultano l'indicazione delle imprese individuali o società esercenti le attività di cui all'articolo 2 o, se si tratta di impresa o società estera, un documento rilasciato dal Paese di appartenenza che attesta la specifica attività di cui all'articolo 2, svolta dall'esercente. L'iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) riporta la denominazione di imbarcazione da diporto utilizzata a fini commerciali-commercial yacht. La stessa denominazione è riportata anche nella licenza di navigazione. È fatta salva la facoltà per il proprietario o dell'utilizzatore del bene in locazione finanziaria di mutare sempre la destinazione della imbarcazione da diporto in imbarcazione da diporto utilizzata a fini commerciali e da imbarcazione da diporto utilizzata a fini commerciali in imbarcazione da diporto.))

Art. 20.

((Iscrizione provvisoria di navi e imbarcazioni da diporto))

((1. Il proprietario di un'imbarcazione o di una nave da diporto o l'utilizzatore del bene in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, può chiedere, ove si tratti di prima immissione in servizio, l'assegnazione del numero di immatricolazione, presentando domanda allo Sportello telematico del diportista (STED). Alla domanda è allegata:

a) copia della fattura o della ricevuta fiscale attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato, nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa;

b) dichiarazione di conformità UE per le unità che ne sono provviste;

c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori di propulsione sistemati a bordo;

d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura o della ricevuta fiscale per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione o della nave fino alla data di presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 2.))

((1-bis. In caso di domanda di iscrizione provvisoria di navi da diporto, il proprietario o l'utilizzatore del bene in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito di procura con sottoscrizione autenticata, allega, oltre la documentazione prevista dal comma 1, il certificato di stazza, anche provvisorio.))

2. L'assegnazione del numero di immatricolazione determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà, da effettuare a cura dell'intestatario della fattura entro e non oltre sei mesi dalla data dell'assegnazione stessa. Contestualmente all'iscrizione sono rilasciati la licenza provvisoria di navigazione e il certificato di sicurezza.

3. Decorsi sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza sono restituiti ((a uno Sportello telematico del diportista (STED))) e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'articolo 19.

Art. 21.

((Cancellazione dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)))

Commentato [GC48]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'art. 395-septies, c. 2, con un testo identico a quello dell'art. 19, c. 4-bis, qui in commento.

Commentato [GC49]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC50]: SOSTITUIRE con "un'unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC51]: INSERIRE "oppure l'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104".

Questa aggiunta è necessaria in relazione a quanto prevede il testo già in vigore dell'art. 19, c. 1, di questo codice.

Commentato [GC52]: ABROGARE perché si tratta di un adempimento inutile.

Il dato sulla potenza del motore o dei motori installati a bordo di un'unità da diporto viene già fornito in base al c. 1, lett. a, di questo articolo ("la descrizione tecnica dell'unità stessa").

Inoltre, il dato in esame è contenuto anche nella dichiarazione di conformità U.E. richiesta dal c. 1, lett. b, di questo articolo.

Si veda a tale riguardo l'allegato VIII a questo codice "Dichiarazione di conformità UE N. xxxx", che al comma 4 prescrive la "identificazione del prodotto che ne consenta la rintracciabilità", nonché il comma 9 "Indicazioni complementari" che prescrive una dichiarazione sul motore di propulsione dell'unità da diporto.

Non ha senso, quindi, prevedere l'obbligo dichiarare per la quarta volta la potenza del motore o dei motori installati a bordo.

Il fine è quello di semplificare la normativa di legge e ridurre gli adempimenti amministrativi inutili per rendere il codice della nautica da diporto "user friendly" amico dell'utente.

Commentato [GC53]: ABROGARE in considerazione dell'abrogazione di cui parla il commento seguente.

Commentato [GC54]: ABROGARE perché si tratta di un adempimento inutile.

Il dato sulla stazza dell'unità da diporto, infatti, viene già fornito in base al c. 1, lett. a, di questo articolo ("la descrizione tecnica dell'unità stessa").

Inoltre, il dato sulla stazza è contenuto anche nella dichiarazione di conformità U.E. richiesta dal c. 1, lett. b, di questo articolo.

Si veda a tale riguardo l'allegato VIII a questo codice "Dichiarazione di conformità UE N. xxxx", che al comma 4 prescrive la "identificazione del prodotto che ne consenta la rintracciabilità".

1. ((**COMMA ABROGATO DAL [D.LGS. 3 NOVEMBRE 2017, N. 229](#)**)).

2. La cancellazione delle unità da diporto ((*dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*)) può avvenire ((, *secondo le modalità stabilite nel regolamento di attuazione del presente codice*:)):

- a) per vendita o trasferimento all'estero;
- b) per demolizione;
- c) per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti;
- d) per passaggio ad altro registro;
- e) per perdita effettiva o presunta.

((**2-bis. Il proprietario che intende vendere all'estero la nave o l'imbarcazione o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) per l'iscrizione nei registri di un Paese estero deve presentare la richiesta, tramite lo Sportello telematico del diportista (STED), al conservatore unico (UCON) e deve ricevere il nulla osta alla dismissione di bandiera da parte dello stesso.**

2-ter. Il conservatore unico (UCON) rilascia il nulla osta alla dismissione di bandiera o alla demolizione di una unità da diporto entro e non oltre trenta giorni dal ricevimento della richiesta. Ai fini del nulla osta alla dismissione di bandiera o alla demolizione di una nave o imbarcazione da diporto, si applica l'[articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413](#).

2-quater. Ai fini dell'accertamento di cui all'[articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413](#), decorso il termine di trenta giorni di cui al comma 2-ter, il nulla osta alla dismissione di bandiera o alla demolizione si intende comunque rilasciato.)

Capo II

Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto

Art. 22.

Documenti di navigazione e tipi di navigazione

1. I documenti di navigazione per le navi da diporto, rilasciati ((*dallo Sportello telematico del diportista (STED)*)) all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione, ((*anche provvisoria*)), che abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

1-bis

2. I documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto, rilasciati ((*dallo Sportello telematico del diportista (STED)*)) all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione ((, *anche provvisoria*)), che abilita al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione dell'unità, indicate nella dichiarazione di conformità, ((*UE*,

Commentato [GC55]: ABROGARE perché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice e parla di "unità da diporto" senza più distinguere tra natanti, imbarcazioni e navi. Lo stesso criterio è già seguito dall'attuale testo dell'art. 18, c. 1, di questo codice, nonché dagli artt. 15 c. 1, 15-bis c. 1 e 20 c. 1 di questo codice modificati secondo le proposte contenute nei commenti precedenti.

Commentato [GC56]: SOSTITUIRE con "l'unità da diporto" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC57]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC58]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC59]: INSERIRE "di qualsiasi lunghezza e stazza".
L'aggiunta qui proposta ha il fine di fare chiarezza in considerazione dell'abrogazione dei commi 2 e 3 di questo articolo.

Commentato [GC60]: SOSTITUIRE con "la rispondenza dell'unità da diporto alle disposizioni del Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto".
Se il certificato di sicurezza attestasse lo stato di navigabilità dell'unità da diporto, la licenza di navigazione a cosa servirebbe?

Quest'ultima sarebbe solo un doppione, quindi un documento del tutto inutile!
Al contrario, la funzione dei documenti in parola è la seguente.

Il certificato di sicurezza afferma che l'unità da diporto è sicura perché risponde a tutte le norme del Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto (si veda l'art. 2 del Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto, adottato dal Ministero dei trasporti e della navigazione con Decreto del 5 ottobre 1999, n. 478. L'art. 2 in parola è stato successivamente abrogato dall'art. 93, c. 1, n. 6, del decreto 29 luglio 2008, n. 146, e sostituito con identico contenuto dagli artt. art. 50, c. 1, e 70 del medesimo decreto.).

A seguito dell'ottenimento del certificato di sicurezza, la licenza di navigazione abilita quella unità da diporto a navigare.

Commentato [GC61]: INSERIRE il comma 1-bis con il seguente testo.
"Lo Sportello telematico del diportista (STED) invia con modalità telematiche la licenza di navigazione, anche provvisoria, e il certificato di sicurezza all'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e rilascia l'attestazione dell'avvenuto invio all'atto dell'iscrizione".
Il fine di questa aggiunta è duplice:

- consentire all'ATCN di avere una copia informatica della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza rilasciati dallo STED (secondo il criterio della pubblica amministrazione digitale),
- offrire al soggetto che chiede l'iscrizione dell'unità da diporto un unico Sportello con il quale interfacciarsi (attuazione del principio della semplificazione amministrativa).

rilasciata, ai sensi dell'allegato XIV del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), da uno dei soggetti indicati nell'articolo 14, comma 3, del medesimo decreto ovvero da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#), ovvero autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104](#));

b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

3. Le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate ai seguenti tipi di navigazione:

a) imbarcazioni senza marcatura CE:

1) senza alcun limite nelle acque marittime ed interne;

2) fino a sei miglia dalla costa nelle acque marittime e senza alcun limite nelle acque interne;

b) imbarcazioni con marcatura CE:

1) senza alcun limite, per la categoria di progettazione A di cui all'allegato II;

2) con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a quattro metri, mare agitato, per la categoria di progettazione B di cui all'allegato II;

3) con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a due metri, mare molto mosso, per la categoria di progettazione C di cui all'allegato II;

4) per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,3 metri, per la categoria di progettazione D di cui all'allegato II.

Art. 23.

Licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione per le *(navi e imbarcazioni da diporto, comprese le unità da diporto utilizzate a fini commerciali,)* è redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Sulla licenza di navigazione sono riportati il numero e la sigla di iscrizione *(ovvero il codice alfanumerico generato automaticamente dal Centro elaborazione dati su base nazionale per le unità da diporto immatricolate alla data di entrata in vigore del regolamento di attuazione di cui all'articolo 1, comma 217 e seguenti, della legge 24 dicembre 2012, n. 228,)* il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, *(il nome o la denominazione sociale del soggetto proprietario)*, il nome dell'unità se richiesto, *(...)* il tipo di navigazione autorizzata, nonché la stazza per le navi da diporto. Sono annotati il numero massimo delle persone trasportabili, gli eventuali atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sull'unità, nonché l'eventuale uso commerciale dell'unità stessa.

3. La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo in originale o in copia autentica, se la navigazione avviene tra porti dello Stato.

4. La denuncia di furto o di smarrimento o di distruzione dei documenti prescritti, unitamente ad un documento che attesti la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione tra porti nazionali per la durata di trenta giorni, a condizione che il certificato di sicurezza dell'unità sia in corso di validità.

Commentato [GC62]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, lett. a, di questo codice parla di unità da diporto senza più distinguere tra natanti, imbarcazioni e navi.

Inoltre, il testo modificato del comma 1 di questo articolo 22 prevede già i documenti di navigazione che vengono rilasciati indistintamente dallo Sportello telematico del diportista (STED) a tutte le unità da diporto.

Lo stesso criterio unificatore per tutte le unità da diporto è stato seguito nei nuovi testi degli artt. 19, c. 1, e 20, c. 1, di questo codice.

Infine, il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice con le parole "senza alcun limite" non prevede più tutti gli attuali differenti limiti di navigazione di una unità da diporto dalla linea di costa.

Gli obiettivi sono quelli di unificare gli adempimenti amministrativi e abolire quelli inutili per rendere la disciplina della navigazione da diporto "user friendly" amica dell'utente.

Commentato [GC63]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC64]: L'art. 1, c. 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013) recita:

- "E' istituito, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il Sistema include l'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, l'archivio telematico centrale contenente informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni (... [17])

Commentato [GC65]: ABROGARE.

Attenzione a non confondersi.

Il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, nonché la stazza, non rientrano nella licenza di navigazione, ma nella dichiarazione del costruttore e nel certificato di sicurezza.

Infatti, il testo già vigente dell'art. 22, c. 1, lett. a, di questo codice, afferma che la licenza di navigazione "abilita a (... [18])

Commentato [GC66]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo dell'art. 22, c. 1, lett. a, di questo codice che prevede che la licenza di navigazione abilita tutte le unità da diporto alla navigazione in acque marittime e interne senza alcun limite.

Commentato [GC67]: ABROGARE per le stesse considerazioni già espone nel commento a questo stesso articolo a proposito delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e della stazza.

Il fine di questa abrogazione è quello di ridurre gli adempimenti amministrativi inutili per rendere la disciplina della navigazione da diporto "user friendly" amica dell'utente. (... [19])

Commentato [GC68]: ABROGARE

Il numero massimo delle persone trasportabili è già indicato tre volte: nella dichiarazione del costruttore, nel certificato di sicurezza e nella targhetta del costruttore dell'unità da diporto (si veda l'allegato II a questo codice, punto 2.2).

Valgono per il resto le considerazioni già sposte nei commenti a questo articolo. (... [20])

5. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati ((allo Sportello telematico del diportista (STED)))su supporto informatico o per via telematica.

6. Le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione non sia ancora concluso possono essere abilitate alla navigazione ((dallo Sportello telematico del diportista (STED))) con licenza provvisoria la cui validità non può essere superiore a sei mesi.

Commentato [GC69]: ABROGARE perché questa norma è già contenuta nell'art. 20 di questo codice.

Art. 24.

Rinnovo della licenza di navigazione

1. La licenza di navigazione è rinnovata in caso (...) di modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo ((, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera h), del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5)) e dell'apparato motore ((, come definite nell'articolo 3, comma 1, lettera g), del medesimo decreto)) e del tipo di navigazione autorizzata.

Commentato [GC70]: SOSTITUIRE con "Certificato di sicurezza".
Come si può leggere nei commenti all'art. 23 che precede, le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore delle quali parla l'art. 24 di questo codice rientrano nel certificato di sicurezza e NON nella licenza di navigazione. Per questa ragione, la rubrica di questo articolo va sostituita con "Certificato di sicurezza".

((2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo rilasciata dallo Sportello telematico del diportista (STED) sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni. Lo sportello telematico del diportista (STED) rinnova la licenza di navigazione entro venti giorni dalla presentazione dei documenti.))

Commentato [GC71]: SOSTITUIRE con "Il certificato di sicurezza deve essere rinnovato".

Art. 24-bis.

((Dichiarazione di armatore))

((1. Chi assume l'esercizio di unità da diporto deve fare dichiarazione di armatore all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) tramite lo sportello telematico del diportista (STED). Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario. Quando l'esercizio è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, le formalità di cui agli articoli 279, 282, secondo comma, del codice della navigazione, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Commentato [GC72]: Il testo dell'art. 3, c. 1, lett. h, del D. Lgs. 11 gennaio 2016, n. 5 recita:

"Ai fini del presente decreto, si intende per: ...h) trasformazione rilevante dell'unità da diporto: una trasformazione di un'unità da diporto che ne modifica il mezzo di propulsione, che comporta una modifica rilevante del motore o che altera l'unità da diporto in misura tale che potrebbe non soddisfare i requisiti essenziali applicabili in materia di sicurezza e ambiente previsti dal presente decreto".

Come avete letto, alcune delle indicazioni dell'art. 3, c. 1, lett. h, ora citato non riguardano il certificato di sicurezza. Di conseguenza, il testo evidenziato da questo commento va **SOSTITUITO** con: "in misura tale che potrebbe non soddisfare i requisiti essenziali applicabili in materia di sicurezza e ambiente previsti dal decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5".

2. La dichiarazione e la revoca di armatore sono fatte per atto scritto con sottoscrizione autenticata, anche dai soggetti di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, ovvero verbalmente. In quest'ultimo caso la dichiarazione e la revoca sono raccolte dallo sportello telematico del diportista (STED) con processo verbale nelle forme stabilite nel regolamento di attuazione del presente codice.

Commentato [GC73]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo dell'art. 22, c. 1, lett. a, di questo codice che prevede che la licenza di navigazione abilita tutte le unità da diporto alla navigazione in acque marittime e interne senza alcun limite.

3. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, all'atto della dichiarazione si deve consegnare copia autentica del titolo che attribuisce l'uso dell'unità.

4. La dichiarazione di armatore deve contenere:

a) i dati anagrafici, il domicilio o la residenza dell'armatore;

b) gli elementi di individuazione dell'unità.

5. Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione di armatore, oltre quanto previsto al comma 4, deve contenere:

Commentato [GC74]: ABROGARE perché il certificato di sicurezza – oggetto di questo art. 24 - NON lo rilascia lo Sportello telematico del diportista (STED), bensì l'ente certificatore.

a) i dati anagrafici, il domicilio o la residenza del proprietario;

b) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso dell'unità.

6. La dichiarazione di armatore deve essere trascritta nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e annotata sulla licenza di navigazione.

7. Nel caso di discordanza tra i dati contenuti nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e le annotazioni sulla licenza di navigazione, prevalgono le risultanze dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN).

8. In mancanza della dichiarazione di armatore, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria. In caso di unità da diporto concesse in locazione finanziaria, armatore si presume l'utilizzatore dell'unità in locazione finanziaria, fino a prova contraria.

9. L'armatore è responsabile delle obbligazioni contratte, per quanto riguarda sia l'utilizzo che l'esercizio dell'unità da diporto. Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, a eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore di una unità da diporto di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate può limitare il debito complessivo a una somma pari al valore dell'unità e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e a esclusione di ogni altro creditore.

10. Per quanto non previsto espressamente nel presente articolo, si applicano le disposizioni del titolo III, capo I e II, del codice della navigazione e le relative norme attuative.)

Art. 25.

Bandiera nazionale e ((numeri)) di individuazione ((dell'unità))

1. Le imbarcazioni e le navi da diporto iscritte ((nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN))) espongono la bandiera nazionale e sono contraddistinte ((da un numero di individuazione composto da un codice alfanumerico generato automaticamente dal Centro elaborazione dati su base nazionale costituito in sequenza da quattro caratteri alfabetici e da quattro caratteri numerici)). Dopo il numero di ((individuazione)) è apposta la lettera D nel caso di imbarcazioni da diporto ovvero il gruppo ND nel caso di navi da diporto.

((I-bis. Le unità già immatricolate alla data di entrata in vigore del regolamento di attuazione di cui all'articolo 1, comma 217 e seguenti, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, possono conservare i numeri di iscrizione già assegnati. Nel caso previsto al precedente periodo si applica la lettera "X" di seguito ai predetti numeri di iscrizione.))

2. Le caratteristiche ((dei numeri)) di individuazione delle unità da diporto sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o la nave da diporto (...) con un ((numero di iscrizione che può essere costituito, a richiesta, da una specifica combinazione alfanumerica a condizione che la stessa non sia già stata utilizzata per l'identificazione di altra unità da diporto e che non risulti contraria all'ordine pubblico, alla moralità pubblica e al buon costume.)).

Commentato [GC75]: ABROGARE per i seguenti motivi.
1 - Il danno causato potrebbe essere maggiore del limite qui previsto.

2 - Inoltre, vi è già un'apposita normativa di legge in materia di responsabilità civile per la circolazione in mare (si veda la legge 24 dicembre 1969, n. 990 e successive modificazioni e integrazioni – si tratta della stessa legge che riguarda le automobili – nonché l'art. 123 del D. Lgs. 7 settembre 2005, n. 209 Codice delle assicurazioni private).

3 - Infine, per tutto quanto non regolato da questo codice della navigazione da diporto si applica il codice della navigazione (ex art. 1, c. 3, di questo codice).
Il codice della navigazione, poi, è richiamato anche dal c. 10 dell'art. 24-bis qui in esame.

Il limite alla responsabilità civile previsto dalla norma qui in commento, dunque, non ha motivo di esistere.

Commentato [GC76]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC77]: SOSTITUIRE con "per tutte le unità da diporto" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC78]: A proposito dell'art. 1, c. 217 e seguenti, della legge n. 228 del 2012 qui in esame, si rinvia al commento all'art. 23, c. 2, di questo codice.

Commentato [GC79]: SOSTITUIRE con "In questo caso è apposta la lettera D dopo il numero di iscrizione."
Perché la lettera "X"?

Per motivi di razionalità dell'agire amministrativo e di semplificazione amministrativa, è meglio uniformarsi al comma 1 di questo articolo e prevedere la sola lettera "D" alla fine di ogni codice alfanumerico o numero di iscrizione di tutte le unità da diporto.

Commentato [GC80]: SOSTITUIRE con "l'unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

4. ((COMMA ABROGATO DAL [D.LGS. 3 NOVEMBRE 2017, N. 229](#))).

Art. 26.

Certificato di sicurezza **((e certificato di idoneità al noleggio))**

1. Il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo. Il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato di sicurezza sono disciplinati **((dal regolamento di attuazione del presente codice))**.

((1-bis. Il certificato di idoneità al noleggio attesta lo stato di idoneità dell'unità al noleggio ed è rilasciato dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile. Il rilascio, il rinnovo e la convalida sono disciplinati dal regolamento di attuazione del presente codice.))

Art. 26-bis.

((Controlli di sicurezza della navigazione da diporto in mare))

((1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con specifiche direttive emanate entro il 31 marzo di ciascun anno, determina le modalità di svolgimento dei controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto, anche a fini commerciali, al fine di evitare duplicazioni di accertamenti a carico delle unità da diporto, con particolare riguardo alla stagione balneare. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti verifica annualmente l'attuazione delle predette direttive.

2. Al fine del raggiungimento degli obiettivi delle direttive di cui al comma 1, è istituito un sistema di controlli di natura preventiva che, a seguito di un accertamento favorevole sulla regolarità della documentazione di bordo, delle dotazioni di sicurezza e dei titoli abilitativi al comando delle unità da diporto, consente di evitare durante la stagione balneare la reiterazione di tali controlli, restando fermi quelli di diversa natura rientranti nelle attribuzioni e nei compiti di istituto propri di ciascuna Forza di polizia.

3. La pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono di competenza esclusiva del Corpo delle capitanerie di portoguardia costiera.

4. I controlli alle unità da diporto sono svolti anche tramite l'accesso all'anagrafe nazionale delle patenti nautiche di cui all'articolo 39-bis del presente codice, all'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e al Centro elaborazione dati di cui all'[articolo 9, comma 1, della legge 1° aprile 1981, n. 121](#), da parte degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, nei limiti previsti dall'[articolo 8-bis, comma 1, del decreto legge 23 maggio 2008, n. 92](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 24 luglio 2008, n. 125](#).)

Art. 27.

Natanti da diporto

Commentato [GC81]: ABROGARE perché la norma sul certificato di sicurezza è contenuta nell'art. 24 di questo codice.

Non ha senso avere due articoli che parlano della stessa cosa.

Meglio accorparli!

Per questa ragione, come si vedrà tra breve, il comma 1 dell'art. 26 verrà spostato nell'art. 24.

Commentato [GC82]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'art. 395-octies con la rubrica "Certificato di idoneità al noleggio".

Commentato [GC83]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC84]: ABROGARE perché il nuovo testo dell'art. 22, c. 1, lett. b, di questo codice afferma già quello che il certificato di sicurezza deve attestare.

Commentato [GC85]: Questo comma, con le modifiche contenute nei commenti che lo riguardano, va SPOSTATO nell'art. 24 di questo codice in modo da essere il suo nuovo comma 2.

Commentato [GC86]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'art. 395-octies, c. 1, con un testo identico a quello dell'art. 26, c. 1-bis, qui in commento.

Commentato [GC87]: Qui l'inciso "anche a fini commerciali" rimane per consentire al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di disporre i controlli in parola in base a un'unica norma e per non dover approvare una norma identica a questa nella disciplina della navigazione a fini commerciali.

1. I natanti di cui all'articolo 3, comma 1, ((*lettera f*)), sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione ((*nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*)), della licenza di navigazione di cui all'articolo 23 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 26.

2. I natanti da diporto, a richiesta, possono essere iscritti ((*nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*)) ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

3. I natanti senza marcatura CE possono navigare:

a) entro sei miglia dalla costa;

b) entro dodici miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi ((*del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104*)); in tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo;

c) entro un miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, ((*tavole autopropulse o non autopropulse*)) e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, ((*canoe, kajak*)) nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi similari.

4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all' ((*allegato I del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, e, comunque, entro dodici miglia dalla costa*)).

5. La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti di cui al comma 3, lettera c), sono disciplinate dalla competente autorità marittima e della navigazione interna.

6. L'utilizzazione dei natanti da diporto ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo è disciplinata, anche per le modalità della loro condotta, con ordinanza della competente autorità marittima o della navigazione interna, d'intesa con gli enti locali. ((*In caso di locazione di natanti da diporto a un soggetto privo della patente nautica, il locatore fornisce per iscritto al conduttore del natante le istruzioni essenziali per il comando dell'unità, redatte secondo lo schema-tipo stabilito dal regolamento di attuazione del presente codice.*))

((*6-bis. L'utilizzatore dei natanti da diporto utilizzati a fini commerciali di cui all'articolo 2, è obbligato a:*

a) essere in possesso di patente nautica;

b) imbarcare un numero di persone non superiore a quello che il natante è abilitato a trasportare;

c) imbarcare, in caso di noleggio, un numero di persone non superiore a dodici;

d) dotare il natante dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza richieste dal regolamento di attuazione del presente codice.

6-ter. Per l'utilizzatore di natanti da diporto oggetto di contratti di locazione, l'obbligo di cui al comma 6-bis, lettera a) ricorre nei soli casi previsti dall'articolo 39, commi 1, 3, 4 e 5.))

Commentato [GC88]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo dell'art. 22, c. 1, di questo codice che, per tutte le unità da diporto, prevede l'obbligo di avere il certificato di sicurezza e la licenza di navigazione.

Commentato [GC89]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo dell'art. 22, c. 1, di questo codice che prevede che la licenza di navigazione abilita tutte le unità da diporto a navigare senza più alcun limite dalla costa.

Commentato [GC90]: ELIMINARE perché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro.

Commentato [GC91]: ELIMINARE in considerazione della lettera b che precede.
Il fatto che un natante sia noleggiato piuttosto che locato non cambia il numero di persone che è abilitato a trasportare!

Commentato [GC92]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.
Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.
CREARE l'art. 395-nonies con la rubrica "Utilizzazione di natanti a fini commerciali" e un testo identico a quello dell'art. 27, c. 6-bis e 6-ter, qui in commento con le modifiche proposte nei commenti che li riguardano.

Art. 28.

Potenza dei motori

1. Per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio come definita dalla norma armonizzata EN/ISO 8665.

2. Per ogni singolo motore ((il fabbricante o il rappresentante autorizzato o l'importatore di cui all'articolo 3, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5)), rilascia la dichiarazione di potenza su modulo conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. La dichiarazione di potenza del motore fa parte dei documenti di bordo.

Art. 29.

Apparati ricetrasmittenti di bordo ((e dotazioni di sicurezza))

1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore ai ventiquattro metri è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonica, ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. A tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano a distanza superiore alle sei miglia dalla costa, è fatto obbligo di essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

3. Tutti gli apparati ricetrasmittenti a bordo delle unità da diporto, conformi alla normativa vigente, sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie, salvo l'obbligo di collaudo per le stazioni radioelettriche per mezzo delle quali è effettuato il servizio di corrispondenza pubblica. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, rilascia una dichiarazione attestante la conformità dell'apparato alla normativa vigente ovvero, se trattasi di unità proveniente da uno Stato non comunitario, alle norme di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo. Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo da parte dell'autorità competente.

4. L'istanza per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico, rivolta all'autorità competente e corredata della dichiarazione di conformità, è presentata ((allo Sportello telematico del diportista (STED))), che provvede:

- a) all'assegnazione del nominativo internazionale;
- b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;
- c) alla trasmissione all'autorità competente della documentazione per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.

5. La licenza provvisoria di esercizio resta valida fino al rilascio della licenza definitiva; la licenza è riferita all'apparato radiotelefonico di bordo ed è sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato stesso.

6. La domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico installato a bordo dei natanti, corredata della dichiarazione di conformità, è presentata all'ispettorato territoriale

Commentato [GC93]: Questo articolo non riguarda la navigazione da diporto, ma è una norma tecnica e amministrativa sulla potenza dei motori. La sua legge di riferimento è il decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5, citato persino nel suo testo. Per questi motivi, questo articolo va **ABROGATO** e **SPOSTATO** nel decreto legislativo n. 5 del 2016 all'interno del quale va creato l'art. 19-ter con rubrica e testo identici a quelli dell'art. 28 qui in commento.

Commentato [GC94]: ABROGARE
Le dotazioni di sicurezza obbligatorie su tutte le unità da diporto sono oggetto del successivo art. 29-bis di questo codice.

Commentato [GC95]: SOSTITUIRE il testo dei commi 1 e 2 con il seguente: "Su tutte le unità da diporto l'apparato ricetrasmittente di bordo non è obbligatorio."
Ecco le ragioni della modifica ora proposta.
1 – Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 – Le dotazioni di sicurezza obbligatorie su tutte le unità da diporto sono oggetto del successivo art. 29-bis di questo codice.
3 – L'obbligo di un apparato ricetrasmittente di bordo non ha più senso oggi in considerazione della disponibilità di un telefono satellitare.

del((**Ministero dello sviluppo economico**)) avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato viene installato, e a rilasciare, entro quarantacinque giorni, la licenza di esercizio. **((Per i natanti da diporto, il rilascio della licenza di esercizio non è subordinato ad alcun esame.))**

7. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo di affidamento della gestione ad una società concessionaria e di corresponsione del relativo canone.

8. I contratti per l'esercizio di apparati radioelettrici stipulati con le società concessionarie possono essere disdetti alla scadenza nei termini stabiliti. Copia della disdetta è inviata all'autorità competente, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso ai soli fini di emergenza e per la sicurezza della navigazione.

9. La licenza di esercizio, rilasciata per il traffico di corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

10. Il ((**Ministero dello sviluppo economico**)), di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può disporre, quando io ritenga opportuno o su richiesta degli organi dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, gli importatori, i distributori e gli utenti.

11. Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa è altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

((11-bis. Il conduttore dell'unità da diporto è responsabile degli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 11 e di quelli previsti dal regolamento di attuazione del presente codice relativi al corretto utilizzo degli impianti e apparati ricetrasmittenti di bordo.))

11-ter. Con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabilite per le unità da diporto, incluse le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che navigano nelle acque marittime e interne, le condizioni per il rilascio delle certificazioni di sicurezza e l'individuazione dei mezzi di salvataggio, nonché le dotazioni di sicurezza minime che devono essere tenute a bordo, ivi compresi gli apparati ricetrasmittenti adeguati all'innovazione tecnologica.))

Art. 29-bis

Art. 30.

Manifestazioni sportive

1. In occasione di manifestazioni sportive, preventivamente comunicate alle autorità competenti, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, le imbarcazioni da diporto, anche se non iscritte **((nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)))**, ed i natanti ammessi a parteciparvi possono navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.

Commentato [GC96]: ABROGARE perché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi. Inoltre, quanto è necessario per la licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico è già prescritto dal comma 4 di questo articolo per tutte le unità da diporto.

Commentato [GC97]: ABROGARE per i seguenti motivi.
1 - Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 - Le dotazioni di sicurezza obbligatorie su tutte le unità da diporto sono oggetto del successivo art. 29-bis di questo codice.

Commentato [GC98]: ABROGARE perché la proposta di abrogare i commi 1, 2 e 11 di questo articolo contenuta nei commenti che precedono fa cadere anche gli obblighi in essi previsti di cui parla il comma 11-bis qui in commento.

Commentato [GC99]: ABROGARE perché le dotazioni di sicurezza obbligatorie su tutte le unità da diporto sono oggetto del successivo art. 29-bis di questo codice.

Commentato [GC100]: INSERIRE l'art. 29-bis con il seguente testo.
"Dotazioni di sicurezza
1. Su tutte le unità da diporto è fatto obbligo di avere a bordo: un giubbotto di salvataggio per ogni persona imbarcata, una boetta luminosa in caso di navigazione notturna, due razzi di segnalazione e una boetta fumogena o fuoco a mano, una bussola magnetica, le luci di navigazione, un corno da nebbia, uno scandaglio, un'ancora, un martello, un mezzo marinaio, la pompa di sentina, remi, venti metri di cima per le manovre comuni, una torcia stagna, un estintore per le unità a motore e un gioco di vele completo per le unità a vela, la cassetta stagna del pronto soccorso contenente il necessario per la medicazione e altri prodotti farmaceutici comuni, la licenza di navigazione, il contrassegno dell'assicurazione per la responsabilità civile, il regolamento della navigazione, la tavola delle maree, le carte nautiche aggiornate.
2. Le dotazioni di bordo dell'unità da diporto non sono soggette a revisioni. La responsabilità del loro funzionamento e della loro adeguatezza alle condizioni della navigazione ricade sul comandante dell'unità o, in sua assenza o impedimento, sul conduttore dell'unità.
3. Sono abrogate tutte le norme di legge e di regolamento che prevedono controlli periodici a bordo dell'unità da diporto, e/o mentre l'unità da diporto è a secco, al fine di esaminare la manutenzione e/o il funzionamento degli apparati di bordo e/o lo stato di conservazione dello scafo. La responsabilità del loro funzionamento e della loro adeguatezza alle condizioni della navigazione ricade sul comandante dell'unità o, in sua assenza o impedimento, sul conduttore dell'unità.
4. Restano in vigore i controlli a sorpresa previsti dall'articolo 26-bis di questo codice.
5. E' abrogata qualsiasi norma di legge e di regolamento incompatibile con i commi 1, 2 e 3 di questo articolo."
Ecco qui di seguito i motivi dell'inserimento di questo nuovo art. 29-bis.
1 - Prevedere una dotazione di sicurezza minima obbligatoria per tutte le unità da diporto.
2 - Responsabilizzare il comandante o il conduttore dell'unità da diporto: è lui a scegliere la dotazione più adeguata [... [21]

2. Le stesse deroghe sono estese anche alle imbarcazioni ed ai natanti di cui al comma 1 durante gli allenamenti ad eccezione dei natanti di cui al comma 3, lettera c), dell'articolo 27, per i quali è necessaria apposita autorizzazione rilasciata dall'autorità marittima, nonché alle imbarcazioni e ai natanti che partecipano a manifestazioni organizzate dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana.

3. Nel corso degli allenamenti deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vistata dall'autorità competente nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo, da cui risulti che l'unità è destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

4. Nelle manifestazioni sportive e negli allenamenti suddetti devono essere osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva delle federazioni di cui al comma 1.

Commentato [GC101]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo degli artt. 1, c. 2, e 22, c. 1, di questo codice. Inoltre, il fine sportivo della navigazione non elimina le esigenze di sicurezza per le quali sono previsti i documenti di cui all'art. 22, c. 1, di questo codice.

Art. 31.

Navigazione temporanea

1. Per navigazione temporanea si intende quella effettuata alla scopo di:

Commentato [GC102]: CORREGGERE con "allo".

a) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori;

b) presentare *((unità))* da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto;

c) trasferire *((unità))* da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a *((fiere, saloni e altri eventi espositivi, anche all'estero.))*.

2. *((Lo Sportello telematico del diportista (STED) rilascia))* ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini *((, ai mediatori del diporto, alle aziende di assemblaggio e di allestimento di unità da diporto))* e alle aziende di vendita le autorizzazioni alla navigazione temporanea per le unità da diporto, non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ed a loro affidate in conto vendita o per riparazioni ed assistenza.

3. La navigazione temporanea è effettuata sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione.

4. L'atto di autorizzazione vale come documento di bordo ed abilita alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione dell'unità da diporto. *((L'atto di autorizzazione abilita anche alla navigazione in acque territoriali straniere per il periodo di tempo necessario alla partecipazione a fiere, saloni e altri eventi espositivi.))*

((4-bis. L'autorizzazione di cui al comma 2 è rinnovabile ogni due anni con annotazione sull'originale e riporta l'annotazione delle attività commerciali di cui al comma 1.))

5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.

Commentato [GC103]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo dell'art. 22, c. 1, di questo codice.

6. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione. *((In tali casi, è richiesto il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del presente*

Commentato [GC104]: SOSTITUIRE con "di cui all'articolo 29-bis, c. 1, di questo codice"

Commentato [GC105]: ABROGARE in considerazione del fatto che quello della patente nautica non è il solo requisito qui richiesto: con il commento precedente, infatti, si è proposto di inserire anche i requisiti di sicurezza di cui all'art. 29-bis, c. 1, di questo codice.

codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto.)

((6-bis. In caso di esecuzione di prove a mare per verificare l'efficienza di scafi o motori e qualora si tratti di unità da diporto di lunghezza superiore a ventiquattro metri, il titolare dell'autorizzazione provvede, con oneri a proprio carico, a garantire la presenza a bordo di una persona in possesso del certificato "First Aid" ovvero di quello "Medical care", a seconda che l'unità sia rispettivamente in grado di raggiungere o meno una postazione medica entro tre ore di navigazione.))

Commentato [GC106]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo degli artt. 3, c. 1, e 1, c. 1, di questo codice. Inoltre, nulla esclude che gli incidenti possano verificarsi anche nel caso di unità da diporto con lo scafo di lunghezza inferiore a 24 metri.

Art. 32.

Autorizzazione alla navigazione temporanea

1. L'autorizzazione alla navigazione temporanea è rilasciata (**(, anche in lingua inglese se richiesto,))** previa presentazione dei seguenti documenti:

a) copia della polizza di assicurazione per la responsabilità civile nei confronti di terzi e delle persone trasportate;

b) certificato d'iscrizione alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del soggetto richiedente **((o dichiarazione sostitutiva di certificazione, da cui risulti la specifica attività, di cui all'articolo 31, comma 2, del presente codice)).**

2. **((COMMA ABROGATO DAL [D.LGS. 3 NOVEMBRE 2017, N. 229](#))).**

Art. 33.

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 3 NOVEMBRE 2017, N. 229](#)))

Capo III

Persone trasportabili ed equipaggio

Art. 34.

Numero massimo delle persone trasportabili sulle unità da diporto

1. Per le **navi e le imbarcazioni** da diporto, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica presentata.

Commentato [GC107]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più natanti, imbarcazioni e navi.

2. In caso di **imbarcazioni** da diporto aventi più categorie di progettazione il numero massimo delle persone trasportabili è quello previsto dal costruttore per la categoria di progettazione corrispondente alla specie di navigazione effettuata.

Commentato [GC108]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più natanti, imbarcazioni e navi.

3. Per i natanti da diporto il numero massimo delle persone trasportabili è documentato come segue:

a) per le unità munite di marcatura CE, dalla targhetta del costruttore e dal manuale del proprietario, di cui ai punti 2.2 e 2.5 dell'allegato II;

b) per le unità non munite di marcatura CE:

1) se omologate, da copia del certificato di omologazione e dalla dichiarazione di conformità del costruttore;

2) se non omologate, ai sensi del regolamento di cui all'articolo 65.

Art. 35.

Numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle unità da diporto

1. È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

Art. 36.

Servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto

1. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

3. I servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

4. Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi della patente nautica, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Art. 36-bis.

((Titoli professionali del diporto))

((1. È istituito il seguente titolo professionale del diporto per lo svolgimento dei servizi di coperta: ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe.

2. Con decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, modifica la disciplina prevista dal regolamento di cui all'articolo 2, comma 3, della legge

Commentato [GC109]: ABROGARE

Il comma 3 qui in commento è una norma inutile. Infatti, questo argomento è già disciplinato dall'allegato 1, art. 2.2, lett. e, del D. Lgs. 11 gennaio 2016, n. 5, richiamato dall'art. 4 del medesimo decreto.

L'art. 2.2, lett. e, in parola recita: "2.2. Targhetta del costruttore dell'unità da diporto. Ogni unità da diporto reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dell'unità da diporto, contenente almeno le seguenti informazioni:

...
e) il numero di persone raccomandato dal fabbricante per cui l'unità da diporto è stata progettata.
...".

Inoltre, prima del D. Lgs. 11 gennaio 2016, n. 5, era in vigore il D. Lgs. 14 agosto 1996, n. 436, con un'identica norma: l'art. 2.2, quinto trattino dell'allegato 2.

Commentato [GC110]: INSERIRE " , in sua assenza o impedimento, ".

Questo al fine di chiarire di chi è la responsabilità.

Commentato [GC111]: INSERIRE " , in sua assenza o impedimento, ".

Questo al fine di chiarire di chi è la responsabilità.

Commentato [GC112]: SOSTITUIRE con "unità" in considerazione del nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice che non distingue più natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC113]: ABROGARE in considerazione del testo del nuovo comma 1 di questo articolo che riguarda indistintamente tutte le unità da diporto. Inoltre, l'argomento trattato dal comma 2 qui in commento è oggetto dell'art. 38 di questo codice.

Commentato [GC114]: ABROGARE in considerazione del testo del nuovo comma 1 di questo articolo che riguarda indistintamente tutte le unità da diporto.

Commentato [GC115]: ABROGARE

Infatti, la navigazione compiuta dal personale preso in considerazione dal comma 4 in commento risulta dal ruolino di equipaggio di cui all'art. 38 di questo codice. Questo ruolino, poi, è trasmesso all'I.N.P.S. in base all'art. 23, c. 4, del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146.

Per questi motivi, non si capisce perché la navigazione compiuta dal personale preso in considerazione nel comma 4 qui in commento non dovrebbe essere riconosciuta a fini previdenziali.

8 luglio 2003, n. 172, al fine di individuare i requisiti per lo svolgimento dei servizi di coperta della nautica da diporto e di assicurare piena compatibilità dei titoli professionali del diporto con le innovazioni introdotte dal presente articolo.))

Art. 37.

Servizi di bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite a noleggio

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, adottato ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#), entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono stabiliti i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo di imbarcazioni e navi, da diporto impiegate in attività di noleggio.

Art. 38.

Ruolino di equipaggio

1. Qualora si intenda imbarcare sulle unità da diporto **((e da diporto utilizzate a fini commerciali))**, quali membri dell'equipaggio, marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, deve essere preventivamente richiesto dal proprietario **((o dall'armatore))** all'autorità competente apposito documento, redatto in conformità al modello approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'iscrizione dei nominativi del personale marittimo imbarcato e per gli altri dati indicati nello stesso documento.

((1-bis. Per i marittimi imbarcati sulle imbarcazioni da diporto oggetto di contratti di noleggio appartenenti al medesimo armatore è consentita la rotazione sulle predette unità senza la prevista annotazione di imbarco e sbarco. In tale caso è fatto obbligo all'armatore di comunicare, nello stesso giorno in cui avviene la predetta rotazione, all'autorità marittima competente la composizione effettiva dell'equipaggio di ciascuna unità.))

Capo IV

((Patenti nautiche))

Art. 39.

Patente nautica

1. La patente nautica per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri è obbligatoria nei seguenti casi, in relazione alla navigazione effettivamente svolta:

a) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità è installato un motore di cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo, o a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se

Commentato [GC116]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'art. 395-decies con rubrica e testo identici a quelli dell'art. 37 qui in commento.

Commentato [GC117]: Qui l'inciso "e da diporto utilizzate a fini commerciali" rimane nel testo dell'art. 38 in commento per non dover approvare una norma identica a questa nella disciplina della navigazione a fini commerciali.

a ciclo diesel non sovralimentato, o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato, comunque con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV. **(10)**

2. Chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri, deve essere in possesso della patente per nave da diporto.

3. Per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali è installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle indicate al comma 1, lettera b), è richiesto il possesso dei seguenti requisiti, senza obbligo di patente:

a) aver compiuto diciotto anni di età, per le imbarcazioni;

b) aver compiuto sedici anni di età, per i natanti;

c) aver compiuto quattordici anni di età, per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

4. Si prescinde dai requisiti di età di cui al comma 3, per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica, a condizione che le attività stesse si svolgano sotto la responsabilità delle scuole ed i partecipanti siano coperti dall'assicurazione per responsabilità civile per i danni causati alle persone imbarcate ed a terzi.

5. I motoscafi ad uso privato di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto.

6. La patente nautica si distingue nelle seguenti categorie:

a) Categoria A: abilitazione al comando di natanti, imbarcazioni da diporto e moto d'acqua;

b) Categoria B: abilitazione al comando di navi da diporto;

c) Categoria C: abilitazione alla direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto;

d) Categoria D: abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto.

6-bis. Le patenti nautiche di categoria A, B e C possono presentare prescrizioni, anche relative alla durata della propria validità, conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio o di convalida delle stesse. Nelle patenti nautiche di Categoria D vi possono essere limitazioni relative alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati, ai limiti di navigazione, anche entro specifiche distanze dalla costa, e alle condizioni meteomarine. Nelle stesse vi possono essere prescrizioni relative alla durata della validità, anche conseguenti all'esito degli accertamenti medici di idoneità psichica e fisica in sede di rilascio o di convalida delle stesse, nonché all'utilizzo di specifici adattamenti. Le limitazioni e le prescrizioni sono riportate sulla patente nautica. Con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabiliti i requisiti psico-fisici, per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche A, B, C e D. Con il medesimo regolamento sono stabiliti i requisiti psico-fisici per il rilascio e il rinnovo delle patenti nautiche A, B e C anche a persone con disabilità motoria e sensoriale.

6-ter. Le patenti nautiche di Categoria A e B sono conseguite senza esami da:

Commentato [GC118]: SOSTITUIRE con il seguente testo:
"1. La patente nautica è obbligatoria per assumere il comando e/o la condotta di una unità da diporto o di una moto d'acqua."

I motivi di questa sostituzione sono i seguenti:

1 – il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più natanti, imbarcazioni e navi;

2 – è necessario che chiunque navighi in mare – anche se con un'unità da diporto il cui scafo è lungo meno di 10 metri – conosca le regole della navigazione e abbia la patente nautica.

Infatti, le esigenze di sicurezza della navigazione non vengono meno se lo scafo dell'unità è lungo 9 metri (ex natante), piuttosto che 11 metri (ex imbarcazione).

Il fine della sostituzione qui proposta è quello di tutelare la sicurezza propria e degli altri.

Commentato [GC119]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 1 di questo articolo che prevede l'obbligo della patente nautica per assumere il comando ... [22]

Commentato [GC120]: SOSTITUIRE con "e/o". ... [23]

Commentato [GC121]: ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 1 di questo articolo che prevede l'obbligo della patente nautica per assumere il comando ... [24]

Commentato [GC122]: SOSTITUIRE con "con" in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l'obbligo della patente nautica per assumere ... [25]

Commentato [GC123]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l'obbligo della patente nautica per assumere ... [26]

Commentato [GC124]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l'obbligo della patente nautica per assumere ... [27]

Commentato [GC125]: SOSTITUIRE con "le unità da diporto" perché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC126]: INSERIRE "senza motore" per evitare la violazione del limite di età di diciotto anni ... [28]

Commentato [GC127]: ELIMINARE la virgola.

Commentato [GC128]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice ... [29]

Commentato [GC129]: INSERIRE "e/o alla condotta" al fine di evitare l'elusione della norma da parte di chi conduce il motoscafo senza esserne il comandante.

Commentato [GC130]: ABROGARE
Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice. ... [30]

Commentato [GC131]: SOSTITUIRE con "unità".
Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice. ... [31]

Commentato [GC132]: SOSTITUIRE con "unità".
Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice. ... [32]

Commentato [GC133]: SOSTITUIRE con "unità".
Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice. ... [33]

- a) gli ufficiali della Marina militare del Corpo di stato maggiore e del Corpo delle capitanerie di porto in servizio permanente;
- b) gli ufficiali del Corpo della Guardia di finanza in possesso di specializzazione di comandante di unità navale rilasciata dai comandi della Guardia di finanza;
- c) i sottufficiali delle Forze armate, incluso il Corpo delle capitanerie di porto, e delle Forze di polizia in possesso di abilitazione alla condotta di unità navali d'altura o del brevetto per la condotta di mezzi navali della Marina militare senza alcun limite dalla costa o dalla unità madre rilasciati dalla Marina militare che abbiano comandato tale tipo di unità per almeno dodici mesi.

6-quater. La patente nautica di Categoria **A** è conseguita senza esami dal personale delle Forze armate, delle Forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, in servizio permanente o ufficiale ausiliario o volontario di truppa in ferma breve o prefissata, abilitato al comando navale ed alla condotta dei mezzi nautici da parte della Marina militare, secondo i criteri stabiliti dal regolamento di attuazione del presente codice. La stessa patente può essere conseguita senza esami dal personale militare della Guardia di finanza in servizio permanente o in ferma volontaria, in possesso di abilitazione al comando di unità navale rilasciata dai comandi della Guardia di finanza, secondo i criteri stabiliti dal regolamento di attuazione del presente codice.

6-quinqües. La facoltà di cui ai commi 6-ter e 6-quater è esercitata entro un anno dalla cessazione dal servizio, fermo il possesso dei requisiti fisici, psichici e morali previsti dal regolamento di attuazione al presente codice.

AGGIORNAMENTO (10)

Il [D.L. 25 luglio 2018, n. 91](#), convertito con modificazioni dalla [L. 21 settembre 2018, n. 108](#), ha disposto (con l'art. 4, comma 3) che "Le disposizioni di cui all'[articolo 39, comma 1, lettera b\), del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), relative all'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019".

Art. 39-bis.

((Anagrafe nazionale delle patenti nautiche))

((1. Ai fini della sicurezza della navigazione e per rendere possibile l'acquisizione dei dati inerenti lo stato degli utenti e dei relativi mutamenti, è istituita, nel rispetto delle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale e delle regole tecniche adottate ai sensi dell'articolo 71 dello stesso codice, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, che include le violazioni di norme.

2. Nell'anagrafe nazionale di cui al comma 1 devono essere indicati per ogni intestatario di patente nautica:

a) i dati anagrafici e le loro variazioni dei titolari di patente nautica;

Commentato [GC134]: SOSTITUIRE con "B" in considerazione della proposta di rimodulazione delle categorie di patenti nautiche di cui al comma 6 di questo articolo.

Commentato [GC135]: SOSTITUIRE con "all'articolo 39, comma 1, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171.". Questo in considerazione della proposta di abrogazione dei commi 1 e 2 di questo articolo e della loro sostituzione con un nuovo testo.

b) i dati relativi al procedimento di rilascio delle patenti nautiche e, per ognuna di esse, quelli relativi ai procedimenti amministrativi successivi, come quelli di rinnovo, di sospensione e di revoca;

c) i dati relativi alle violazioni di norme previste dal presente codice o di altre norme applicabili in materia, che comportano l'applicazione della sanzione della sospensione o della revoca della patente nautica, anche per effetto di reiterazioni;

d) i dati relativi a sinistri marittimi, in cui il titolare è stato coinvolto con addebito di responsabilità, nonché i dati relativi a eventuali sanzioni irrogate.

3. L'anagrafe di cui al comma 1 è completamente informatizzata ed è popolata e aggiornata con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, forniti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici della motorizzazione civile, dagli organi accertatori di cui al comma 4, lettera b) e c), dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati al Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. L'accesso ai dati contenuti nell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche è consentito:

a) alle autorità pubbliche individuate dagli articoli 1 e 3, comma 1, lettera a), del [decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634](#), secondo i criteri e le modalità dallo stesso disciplinate;

b) agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti alle Forze di polizia di cui all'[articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121](#), nonché agli ufficiali di pubblica sicurezza, per il tramite del Centro elaborazione dati di cui all'articolo 8 della medesima legge;

c) agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto.

5. Con il regolamento di attuazione del presente decreto è stabilita l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale di cui al comma 1, nonché l'accesso alla stessa e le modalità e i tempi per la trasmissione dei dati da parte dei soggetti di cui al comma 3.)

Capo V

Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto

Art. 40.

Responsabilità civile

1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è regolata dall'[articolo 2054 del codice civile](#) e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.

2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del [codice civile](#) il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.

Commentato [GC136]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'art. 395-undecies con rubrica "Responsabilità civile" e testo identico a quello dell'art. 40, c. 2, qui in commento con l'aggiunta delle parole "Si applica la prescrizione di cui all'art. 2947, c. 2, c.c." in analogia a quanto disposto dall'art. 40, c. 1, di questo codice.

Art. 41.

Assicurazione obbligatoria

1. Le disposizioni ((del [decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209](#))), e successive modificazioni si applicano alle unità da diporto come definite dall'articolo 3, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.

2. Le disposizioni ((del [decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209](#))), e successive modificazioni, si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati.

3. ((L'[articolo 125 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209](#))), si applica anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

((3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 si applicano alle unità da diporto utilizzate a fini commerciali di cui all'articolo 2 del presente codice, con l'obbligo di assicurazione della responsabilità per danni riportati dal conduttore e dalle persone trasportate.))

Titolo III

DISPOSIZIONI SPECIALI SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO ((...))

Capo I

Locazione di unità da diporto

Art. 42.

Locazione e forma del contratto

1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.

2. Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.

3. Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.

4. La forma del contratto di sublocazione o di quello di cessione è regolata dal comma 3.

Art. 43.

Scadenza del contratto

1. Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione dell'unità da diporto.

Commentato [GC137]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice esclude l'applicazione di esso alle unità da diporto così dette da spiaggia, tra le quali quelle a remi e quelle a vela senza motore con superficie velica fino a quattro metri quadrati.

Commentato [GC138]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.
Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.
CREARE l'art. 395-duodecies con rubrica "Assicurazione obbligatoria" e testo identico a quello dell'art. 41, c. 3, qui in commento con la seguente aggiunta: dopo le parole "di cui ai commi 1, 2 e 3" aggiungere le parole "dell'articolo 41 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171".

Commentato [GC139]: SOSTITUIRE con "unità" perché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

2. Salvo diversa volontà delle parti, nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto di locazione, non si fa luogo a liquidazione di danni ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

Art. 44.

Prescrizione

1. I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre dalla scadenza del contratto o, nel caso di cui al comma 2 dell'articolo 43, dalla riconsegna dell'unità.

Art. 45.

Obblighi del locatore

1. Il locatore è tenuto a consegnare l'unità da diporto, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari per la navigazione e coperta dall'assicurazione di cui alla [legge 24 dicembre 1969, n. 990](#), e successive modificazioni.

Art. 46.

Obblighi del conduttore

1. Il conduttore è tenuto ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.

Capo II

Noleggio

Art. 47.

Noleggio di unità da diporto

1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

2. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

Commentato [GC140]: SOSTITUIRE con "unità" perché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Art. 48.

Obblighi del noleggiante

1. Il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla [legge 24 dicembre 1969, n. 990](#), e successive modificazioni, estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

Art. 49.

Obblighi del noleggiatore

1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto.

Art. 49-bis

(Noleggio occasionale).

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il **((proprietario))** persona fisica o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, **((iscritte nei registri nazionali,))** può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità.

2. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere assunti dal titolare, dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero attraverso l'utilizzazione di altro personale, con il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del presente codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto. Nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere munito di titolo professionale del diporto. Qualora sia utilizzato personale diverso, le relative prestazioni di lavoro si intendono comprese tra le prestazioni occasionali di tipo accessorio di cui all'[articolo 70, comma 1, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276](#), e ad esse si applicano le disposizioni di cui all'[articolo 72 del citato decreto legislativo n. 276 del 2003](#).

3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche **((e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti))**, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'[articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 23 aprile 2002, n. 73](#).

((3-bis. Il contratto di noleggio deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.))

Commentato [GC141]: ABROGARE per i seguenti motivi.
1 – Il nuovo art. 29-bis "Dotazioni di sicurezza" di questo codice prescrive che si debbano tenere a bordo solo i documenti ivi elencati e che è abrogata ogni norma di legge e di regolamento confliggente con esso.
2 – L'art. 49-bis, c. 3, di questo codice impone di comunicare il contratto di noleggio in via telematica all'Agenzia delle Entrate, alla Capitaneria di porto territorialmente competente, all'I.N.P.S. e all'I.N.A.I.L.
Quindi, a che serve tenere a bordo l'originale o la copia conforme del contratto di noleggio dopo che è stato inviato in via telematica a ben quattro amministrazioni pubbliche? In caso di controllo a bordo ex art. 26-bis di questo codice, l'autorità che procede al controllo si può collegare al database di una delle quattro amministrazioni ora citate e prendere visione del contratto.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro del lavoro e delle politiche sociali sono definite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3.

5. I proventi derivanti dall'attività di noleggio di cui al comma 1, di durata complessiva non superiore a quarantadue giorni sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. L'imposta sostitutiva è versata entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. L'acconto relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche è calcolato senza tenere conto delle disposizioni di cui al presente comma. Per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso riguardanti l'imposta sostitutiva di cui al presente comma si applicano le disposizioni previste per le imposte sui redditi. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabilite modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei predetti proventi, le modalità di versamento dell'imposta sostitutiva, nonché ogni altra disposizione utile ai fini dell'attuazione del presente comma. La mancata comunicazione all'Agenzia delle entrate prevista dal comma 3, primo periodo, preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo di cui al presente comma, ovvero comporta la decadenza dal medesimo regime.

((Capo II-bis))

((Figure professionali per le unità da diporto))

Art. 49-ter.

((Mediatore del diporto))

(1. È istituita la figura professionale del mediatore del diporto.

2. È mediatore del diporto colui che mette in relazione, anche attraverso attività di consulenza, due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto.

3. Il mediatore del diporto può svolgere esclusivamente l'attività indicata al comma 2 nonché, fermo restando quanto previsto dalle disposizioni di cui alla [legge 4 aprile 1977, n. 135](#), e alla [legge 8 agosto 1991, n. 264](#), le attività connesse o strumentali e svolge la propria attività professionale senza essere legato ad alcune delle parti da rapporti di collaborazione, di dipendenza, di rappresentanza o da rapporti che ne possano compromettere l'indipendenza.

4. Il mediatore del diporto non può delegare le funzioni relative all'esercizio della professione, se non ad altro mediatore iscritto.

5. Dopo la conclusione del contratto per la quale ha prestato la propria opera, il mediatore del diporto può ricevere incarico dal cantiere costruttore o comunque da una delle parti di rappresentarla negli atti relativi all'esecuzione del contratto medesimo.

6. Fatte salve le disposizioni di cui al presente articolo e all'articolo 49-quater del presente codice, ai mediatori del diporto si applica la disciplina di cui agli articoli 1754 e seguenti del [codice civile](#).)

Commentato [GC142]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, gli articoli da 42 al 49-bis non possono rimanere in questo codice, ma vanno ABROGATI e SPOSTATI nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE gli articoli dal 395-ter decies al 395-vicies semel con rubrica e testo identico a quello degli articoli dal 41 al 49-bis qui in commento, con l'aggiunta delle modifiche proposte nei commenti che li riguardano.

Art. 49-quater.

((Attività del mediatore del diporto))

(1. L'attività di cui all'articolo 49-ter è soggetta a segnalazione certificata di inizio di attività da presentare alla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura per il tramite dello sportello unico del comune competente per territorio ai sensi dell'[articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241](#), corredata delle autocertificazioni e delle certificazioni attestanti il possesso dei requisiti prescritti con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. La Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura verifica il possesso dei requisiti e iscrive i relativi dati nel registro delle imprese, se l'attività è svolta in forma di impresa, oppure, per i soggetti diversi dalle imprese, in una apposita sezione del repertorio delle notizie economiche e amministrative (REA) previsto dall'[articolo 8 della legge 29 dicembre 1993, n. 580](#), e dall'[articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1995, n. 581](#), assegnando ad essi la relativa qualifica con effetto dichiarativo del possesso dei requisiti abilitanti all'esercizio della relativa attività professionale.

3. Possono svolgere la professione del mediatore del diporto coloro che sono in possesso dei seguenti requisiti:

a) cittadinanza dell'Unione europea;

b) età minima di 18 anni;

c) requisiti di onorabilità previsti per i mediatori marittimi di cui alla [legge 12 marzo 1968, n. 478](#);

d) avere assolto l'obbligo di istruzione, di cui all'[articolo 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296](#);

e) aver frequentato un apposito corso teorico-pratico e superato il relativo esame, salvo che per i mediatori marittimi di cui alla [legge 12 marzo 1968, n. 478](#);

f) aver stipulato una polizza di assicurazione della responsabilità civile per i danni arrecati nell'esercizio dell'attività derivanti da condotte proprie o di terzi, del cui operato essi rispondono a norma di legge;

g) non essere stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza, non essere stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione, non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non sono intervenuti provvedimenti di riabilitazione e non essere stati sottoposti alle misure di prevenzione di cui al [decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159](#).

4. Il corso di cui al comma 3, lettera e), è organizzato annualmente dalle Regioni. L'iscrizione al corso è subordinata al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto dalle Regioni per la gestione del corso.

5. L'ammontare del diritto di cui al comma 4 è stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e

previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281.

6. Il mediatore del diporto di cui all'articolo 49-ter, che si rende colpevole di violazioni delle norme di deontologia professionale ovvero delle norme di comportamento previste dal presente codice è soggetto alle seguenti sanzioni disciplinari disposte dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del luogo in cui è stata commessa la condotta:

a) ammonimento, che consiste nell'informare l'incolpato che la sua condotta non è stata conforme alle norme deontologiche e di legge, con invito ad astenersi dal compiere altre infrazioni. Esso è disposto quando il fatto contestato non è grave e vi è motivo di ritenere che l'incolpato non commetta altre infrazioni;

b) censura, che consiste nel biasimo formale e si applica quando la gravità dell'infrazione, il grado di responsabilità, i precedenti dell'incolpato e il suo comportamento successivo al fatto inducono a ritenere che egli non incorrerà in un'altra infrazione;

c) sospensione, che consiste nell'esclusione temporanea dall'esercizio dell'attività professionale e si applica per infrazioni consistenti in comportamenti e in responsabilità gravi o quando non sussistono le condizioni per irrogare la sola sanzione della censura;

d) inibizione perpetua dell'attività, che impedisce in via definitiva lo svolgimento dell'attività professionale. L'inibizione perpetua è inflitta per violazioni molto gravi che rendono incompatibile la prosecuzione dell'attività professionale da parte dell'incolpato.

7. La sospensione, di cui al comma 6, lettera c), è disposta per una durata non superiore a 12 mesi.

8. La sospensione è obbligatoria, oltre che nei casi previsti dal [codice penale](#), nei seguenti casi:

a) mancata stipula o sopravvenuta mancanza della polizza di assicurazione di cui al comma 4, lettera f);

b) emissione del decreto di fermo di cui all'[articolo 384 del codice di procedura penale](#) e dell'ordinanza di custodia cautelare di cui all'[articolo 285 del codice di procedura penale](#);

c) interdizione dai pubblici uffici per una durata non superiore a tre anni;

d) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario, fuori dei casi previsti dal comma 13, lettera b);

e) assegnazione a una casa di cura e di custodia di cui all'[articolo 219 del codice penale](#);

f) applicazione di una delle misure di sicurezza non detentive previste dall'articolo 215, comma terzo, numeri 1), 2), 3) del [codice penale](#).

9. Nel caso di esercizio dell'azione penale contro un mediatore del diporto la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura ha facoltà di ordinare la sospensione cautelare del medesimo dall'esercizio professionale dell'attività fino alle sentenze che definiscono il grado di giudizio.

10. La sospensione obbligatoria di cui al comma 8 o cautelare di cui al comma 9 non è soggetta al limite di durata stabilito dal comma 7.

11. L'inibizione perpetua dell'attività può essere pronunciata a carico del mediatore del diporto che, con la propria condotta, ha gravemente compromesso la propria reputazione e la dignità della categoria ed è obbligatoria nei seguenti casi:

a) interdizione dai pubblici uffici, perpetua o di durata superiore a tre anni, o interdizione dalla professione per uguale durata;

b) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario nei casi indicati dall'[articolo 222, secondo comma, del codice penale](#);

c) assegnazione ad una colonia agricola o ad una casa di lavoro;

d) condanne per delitto contro la pubblica amministrazione, l'amministrazione della giustizia, la fede pubblica, l'economia pubblica, l'industria e il commercio, il patrimonio, per esercizio abusivo della mediazione e per ogni altro delitto non colposo per il quale la legge commina la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni e, nel massimo, a cinque anni, salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

12. Le sanzioni di cui al comma 6 sono annotate ed iscritte per estratto nel REA. A detti provvedimenti accedono gli uffici del registro delle imprese nonché, nel rispetto delle procedure previste dal [capo V della legge 7 agosto 1990, n. 241](#), gli altri soggetti interessati.

13. Con decreto da adottare, ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#), il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della giustizia, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281, stabilisce le modalità di iscrizione nel registro delle imprese e nel REA, i programmi del corso e i criteri per le prove di esame di cui al comma 3, lettera e), nonché nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa, le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari di cui al comma 6 per le violazioni disposte dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del luogo in cui è stata commessa la violazione.))

Art. 49-quinquies.

((Istruttore di vela))

((1. È istituita la figura professionale dell'istruttore di vela.

2. È istruttore di vela colui che insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne.

3. L'esercizio professionale dell'istruttore di vela è riservato ai soggetti iscritti in un apposito elenco nazionale tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. L'iscrizione nell'elenco di cui al comma 3 è subordinata al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la gestione del predetto elenco.

5. L'ammontare del diritto di cui al comma 4 è stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Le entrate derivanti dalla riscossione dei diritti di cui al comma 5 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 3.

7. L'elenco di cui al comma 3 è pubblicato sui siti istituzionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della Federazione italiana vela e della Lega navale italiana e dei Comuni nel cui territorio sono presenti centri velici.)

Art. 49-sexies.

((Elenco dell'istruttore di vela e condizioni dell'iscrizione))

((1. L'iscrizione va fatta nell'elenco nazionale dell'istruttore di vela di cui all'articolo 49-quinquies, comma 3. L'iscrizione abilita all'esercizio della professione in tutto il territorio della Repubblica.

2. Possono ottenere l'iscrizione nel predetto elenco nazionale coloro che sono in possesso dei seguenti requisiti:

a) cittadinanza dell'Unione europea;

b) età minima di 18 anni;

c) avere assolto l'obbligo di istruzione, di cui all'[articolo 1, comma 622, della legge 27 dicembre 2006, n. 296](#);

d) non essere stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza, non essere stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione, non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non sono intervenuti provvedimenti di riabilitazione e non essere stati sottoposti alle misure di prevenzione di cui al [decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159](#);

e) residenza o domicilio o stabile recapito in un comune della Repubblica;

f) essere in possesso almeno di brevetto che abilita all'insegnamento delle tecniche di base della navigazione a vela, rilasciato dalla Marina Militare, dalla Federazione italiana vela, o dalla Lega navale italiana, nel rispetto del sistema nazionale di qualifiche dei tecnici sportivi del Comitato olimpico nazionale italiano e del quadro europeo delle qualifiche - European Qualification Framework dell'Unione europea;

g) essere in possesso del certificato di idoneità psicofisica, sulla base dei requisiti previsti dalle disposizioni di attuazione di cui all'[articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 663](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 29 febbraio 1980, n. 33](#);

h) aver stipulato una polizza di assicurazione della responsabilità civile per i danni arrecati nell'esercizio dell'attività derivanti da condotte proprie o di terzi, del cui operato essi rispondono a norma di legge.

3. L'iscrizione negli elenchi ha efficacia per sei anni ed è rinnovata, previo accertamento ogni tre anni dell'idoneità psico-fisica di cui al comma 2, lettera g), e a seguito di frequenza di un corso di aggiornamento professionale, organizzato dalla Marina Militare, dalla Federazione italiana

vela, o dalla Lega navale italiana. L'iscrizione al corso è subordinata al pagamento da parte di coloro che intendono iscriversi di un diritto commisurato al costo sostenuto per la gestione del citato corso. L'ammontare del diritto stabilito ogni tre anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti gli enti di cui al primo periodo del presente comma.

4. L'istruttore di vela di cui all'articolo 49-quinquies, che si rende colpevole di violazioni delle norme di deontologia professionale, ovvero delle norme di comportamento previste dal presente codice è soggetto alle seguenti sanzioni disciplinari disposte dal Capo del Compartimento marittimo del luogo in cui è stata commessa la condotta:

a) ammonimento, che consiste nell'informare l'incolpato che la sua condotta non è stata conforme alle norme deontologiche e di legge, con invito ad astenersi dal compiere altre infrazioni. Esso è disposto quando il fatto contestato non è grave e vi è motivo di ritenere che l'incolpato non commetta altre infrazioni;

b) censura, che consiste nel biasimo formale e si applica quando la gravità dell'infrazione, il grado di responsabilità, i precedenti dell'incolpato e il suo comportamento successivo al fatto inducono a ritenere che egli non incorrerà in un'altra infrazione;

c) sospensione, che consiste nell'esclusione temporanea dall'esercizio dell'attività professionale e si applica per infrazioni consistenti in comportamenti e in responsabilità gravi o quando non sussistono le condizioni per irrogare la sola sanzione della censura;

d) radiazione, che impedisce in via definitiva lo svolgimento dell'attività professionale. La radiazione è inflitta per violazioni molto gravi che rendono incompatibile la prosecuzione dell'attività professionale da parte dell'incolpato.

5. La sospensione, di cui al comma 4, lettera c), è disposta per una durata non superiore a 12 mesi.

6. La sospensione è obbligatoria, oltre che nei casi previsti dal [codice penale](#), nei seguenti casi:

a) mancata stipula o sopravvenuta mancanza della polizza di assicurazione di cui al comma 2, lettera h);

b) emissione del decreto di fermo di cui all'[articolo 384 del codice di procedura penale](#) e dell'ordinanza di custodia cautelare di cui all'[articolo 285 del codice di procedura penale](#);

c) interdizione dai pubblici uffici per una durata non superiore a tre anni;

d) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario, fuori dei casi previsti dal comma 9, lettera b);

e) assegnazione a una casa di cura e di custodia di cui all'[articolo 219 del codice penale](#);

f) applicazione di una delle misure di sicurezza non detentive previste dall'articolo 215, comma terzo, numeri 1), 2) e 3), del [codice penale](#).

7. Nel caso di esercizio dell'azione penale contro un istruttore di vela il Capo del compartimento marittimo ha facoltà di ordinare la sospensione cautelare del medesimo dall'esercizio professionale dell'attività fino alla sentenza che definisce il grado di giudizio.

8. La sospensione obbligatoria di cui al comma 6 o cautelare di cui al comma 7 non è soggetta al limite di durata stabilito dal comma 5.

9. La radiazione può essere pronunciata a carico dell'istruttore di vela che, con la propria condotta, ha gravemente compromesso la propria reputazione e la dignità della categoria ed è obbligatoria nei seguenti casi:

a) interdizione dai pubblici uffici, perpetua o di durata superiore a tre anni, o interdizione dalla professione per uguale durata;

b) ricovero in un ospedale psichiatrico giudiziario nei casi indicati dall'[articolo 222, secondo comma, del codice penale](#);

c) assegnazione ad una colonia agricola o ad una casa di lavoro;

d) condanne per delitto contro la pubblica amministrazione, l'amministrazione della giustizia, la fede pubblica, l'economia pubblica, l'industria e il commercio, il patrimonio, per esercizio abusivo della professione e per ogni altro delitto non colposo per il quale la legge commina la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni e, nel massimo, a cinque anni, salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

10. Con decreto da adottare, ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per la semplificazione e la pubblica amministrazione, della difesa, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'[articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281](#) e previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'[articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196](#), sono stabilite l'organizzazione, la disciplina, la tenuta, la vigilanza e i dati, nel rispetto delle regole e delle garanzie previste in materia di protezione dei dati personali con particolare riferimento ai principi di necessità, pertinenza e non eccedenza dei dati trattati, relativi all'elenco nazionale dell'istruttore di vela, i programmi del corso, nonché, nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa, le procedure di applicazione delle sanzioni disciplinari di cui al comma 4 per le violazioni accertate dal Capo del Compartimento marittimo del luogo in cui è stata commessa la violazione.)

((Capo II-ter))

((Scuole nautiche e Centri di istruzione per la nautica))

Art. 49-septies.

((Scuole nautiche))

((1. Le scuole per l'educazione marinaresca, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche sono denominate scuole nautiche.

2. Le scuole nautiche sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province o delle città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano del luogo in cui hanno la sede principale.

3. I compiti delle province o delle città metropolitane o alle Province autonome di Trento e di Bolzano in materia di segnalazione certificata di inizio attività e di vigilanza amministrativa sulle

scuole nautiche sono svolti sulla base di apposite direttive emanate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Le persone fisiche o giuridiche, le società ed enti possono presentare l'apposita segnalazione certificata di inizio attività per la gestione di una scuola nautica alla Provincia o Città metropolitana o alla Province autonome di Trento e di Bolzano. Il titolare deve avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali della scuola nautica, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti dell'autorità competente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di scuola nautica, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve essere preposto un responsabile didattico, in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore, che sia in possesso dei requisiti di cui al comma 6, ad eccezione della capacità finanziaria.

5. Gli istituti tecnici del settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica, articolazione conduzione del mezzo, opzioni conduzione del mezzo navale e di impianti e apparati marittimi, possono presentare la dichiarazione di cui al comma 4 e sono soggetti alla vigilanza amministrativa e tecnica del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca che emana apposite direttive nelle materie di cui ai commi 4 e 14 ed effettua le verifiche di cui al comma 10.

6. La segnalazione certificata di inizio attività di cui al comma 4 può essere presentata dai soggetti che abbiano compiuto gli anni ventuno e siano in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istruzione di secondo grado e abbiano svolto attività di insegnamento di cui al comma 7 con almeno un'esperienza biennale, maturata negli ultimi cinque anni, fermo restando quanto previsto dall'[articolo 508, comma 10, del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297](#) per i docenti degli istituti tecnici di cui al comma 5. Per le persone giuridiche i requisiti richiesti dal presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante.

7. Possono svolgere attività di insegnamento presso le scuole nautiche i soggetti in possesso dell'abilitazione non inferiore a quella di ufficiale di coperta o di titolo professionale di capitano del diporto di cui all'articolo 36-bis, gli ufficiali superiori del Corpo dello stato maggiore e delle capitanerie di porto che hanno cessato il servizio attivo da almeno cinque anni, coloro che hanno conseguito da almeno dieci anni la patente nautica per la navigazione senza alcun limite e i docenti degli istituti tecnici di cui al comma 5. L'attività di insegnamento della tecnica di base della navigazione a vela è svolta dall'istruttore di vela di cui all'articolo 49-quinquies. Gli insegnanti non devono essere stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza ed essere sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione e non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione.

8. La segnalazione di cui al comma 4 non può essere presentata da coloro che sono stati dichiarati delinquenti abituali, professionali o per tendenza e da coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione e non essere stati condannati a una pena detentiva non inferiore a tre anni, salvo che non siano intervenuti provvedimenti di riabilitazione.

9. La scuola nautica deve svolgere l'attività di formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di una o più categorie previste, possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica, disporre degli insegnanti di cui al comma 7, nonché di una adeguata unità da diporto, secondo quanto stabilito dal regolamento di attuazione del presente codice.

10. Le province o le città metropolitane o le Province autonome di Trento e di Bolzano effettuano le verifiche del possesso dei requisiti prescritti da parte delle scuole nautiche con cadenza almeno triennale.

11. L'attività di scuola nautica è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:

a) l'attività della scuola nautica non si svolge regolarmente;

b) il titolare non provvede alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non sono più in possesso dei requisiti di cui al comma 7;

c) il titolare non ottempera alle disposizioni date dalle province o dalle città metropolitane o dalle Province autonome di Trento e di Bolzano ai fini del regolare funzionamento della scuola nautica.

12. L'attività della scuola nautica è inibita quando:

a) sono venuti meno i requisiti morali del titolare e la capacità finanziaria;

b) viene meno l'attrezzatura tecnica o l'attrezzatura didattica oppure la disponibilità dell'adeguata unità da diporto di cui al comma 9;

c) sono stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio.

13. Nel caso in cui una scuola nautica è gestita senza la dichiarazione di inizio attività o i requisiti prescritti, è prevista la chiusura della stessa e la cessazione della relativa attività, ordinate dalle province o dalle città metropolitane o dalle Province autonome di Trento e di Bolzano. Salva l'applicazione delle eventuali sanzioni penali previste dalle disposizioni vigenti in caso di esercizio abusivo dell'attività, costituisce esercizio abusivo dell'attività di scuola nautica l'istruzione o la formazione per le patenti nautiche impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro senza il rispetto delle dichiarazioni dei requisiti previsti. Chiunque esercita o concorre a esercitare abusivamente l'attività di scuola nautica è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria da 5000 euro a 15000 euro, ai sensi della [legge 24 novembre 1981, n. 689](#).

14. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche di cui al comma 10; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica.

15. Le scuole nautiche nonché i centri di istruzione per la nautica di cui all'articolo 49-octies presentano le domande di ammissione agli esami per i propri candidati presso l'autorità marittima o l'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella cui giurisdizione le medesime hanno la sede principale.

16. Le scuole nautiche possono richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per

il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi. Le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame sono a carico dei richiedenti.

17. Con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabilite le modalità per la segnalazione certificata di inizio attività, fermo restando quanto previsto dal comma 10.)

Art. 49-octies.

((Centri di istruzione per la nautica))

((1. Le associazioni nautiche e gli enti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, riconosciuti in conformità a quanto previsto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, assumono la denominazione di «Centri di istruzione per la nautica». Per detti enti non è richiesta la segnalazione certificata in materia di inizio attività di cui all'articolo 49-septies, comma 4.

2. Alla vigilanza amministrativa e tecnica sulle associazioni nautiche e sugli enti di cui al comma 1 provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. I centri di istruzione per la nautica devono svolgere l'attività di formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di qualsiasi categoria, possedere una adeguata attrezzatura tecnica e didattica, disporre degli insegnanti di cui all'articolo 49-septies, comma 7, nonché di una adeguata unità da diporto, secondo quanto stabilito dal regolamento di attuazione del presente codice.

4. L'attività delle articolazioni dei centri di istruzione per la nautica è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:

a) non si svolge regolarmente;

b) il rappresentante legale non provvede alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non sono più in possesso dei requisiti di cui all'articolo 49-septies, comma 7;

c) il rappresentante legale non ottempera alle disposizioni date dal Direttore generale della Direzione Generale territoriale dei trasporti e dal Capo del compartimento marittimo territorialmente competenti ai fini del regolare funzionamento del centro di istruzione.

5. L'esercizio delle articolazioni del centro di istruzione per la nautica è revocato quando:

a) sono venuti meno i requisiti morali del rappresentante legale e la capacità finanziaria;

b) viene meno l'attrezzatura tecnica o l'attrezzatura didattica oppure la disponibilità dell'adeguata unità da diporto di cui al comma 3;

c) sono stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio;

d) l'istruzione e la formazione dei candidati per il conseguimento delle patenti nautiche è impartita a fine di lucro o al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo.

6. In caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali del rappresentante legale, a quest'ultimo è parimenti revocata l'idoneità tecnica. L'interessato può conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dalla revoca oppure a seguito di intervenuta riabilitazione.

7. Nel caso in cui l'articolazione del centro di istruzione della nautica è gestita senza i requisiti prescritti è prevista la chiusura dello stesso e la cessazione della relativa attività, ordinata dal Capo del compartimento marittimo territorialmente competente.

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti: i requisiti minimi di capacità finanziaria; i requisiti di idoneità, le modalità di svolgimento delle verifiche da parte dei compartimenti marittimi; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i programmi di esame per il conseguimento della patente nautica.

9. Ai centri di istruzione per la nautica, si applica l'articolo 49-septies, comma 16.)

((Capo II-quater))

((Strutture dedicate alla nautica da diporto))

Art. 49-nonies.

((Disciplina del transito delle unità da diporto))

(1. I concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a) e b), del [decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509](#), devono permanentemente riservare alle unità da diporto, a vela o a motore, tratti di banchina per gli accosti in transito o che approdano per rifugio, commisurate alle dimensioni delle unità da ormeggiare in termini di dimensioni, pescaggio, agitazione residua all'ormeggio e apprestamenti impiantistici con prestazioni simili agli altri ormeggi della concessione. I tratti di banchina sono riservati per la durata massima di 72 ore, rinnovabili per un ulteriore periodo di pari durata nei casi di avaria all'unità, salvo che la permanenza oltre tali termini non sia giustificata da ragioni di sicurezza della navigazione. L'ormeggio per le unità da diporto in transito o che approdano per rifugio è gratuito per un tempo non inferiore alle 4 ore giornaliere individuato dal concessionario nella fascia oraria dalle ore 9.00 alle ore 19.00 e per non più di tre ormeggi nell'arco di ciascun mese. Le tariffe e gli orari relativi all'utilizzazione gratuita degli accosti in transito o per rifugio sono resi pubblici dal gestore dei porti e degli approdi turistici.

2. Nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno il numero degli accosti riservato al transito è determinato nell'otto per cento dei posti barca disponibili. Negli altri periodi dell'anno il numero dei posti barca è stabilito come segue:

- a) fino a 50 posti barca: due;
- b) fino a 100 posti barca: tre;
- c) fino a 150 posti barca: cinque;
- d) fino a 250 posti barca: dieci;
- e) da 251 a 500 posti barca: quindici;
- f) da 501 a 750 posti barca: venti;
- g) oltre 750 posti barca: venticinque.

3. Nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno il numero degli accosti riservato al transito destinato alle unità da diporto, a vela o a motore, condotte da persone con disabilità o con persone con disabilità a bordo è determinato nell'uno per cento dei posti barca disponibili. Negli altri periodi dell'anno il numero dei posti barca è stabilito come segue:

- a) fino a 80 posti barca: uno;**
- b) fino a 150 posti barca: due;**
- c) fino a 300 posti barca: tre;**
- d) da 300 a 400 posti barca: quattro;**
- e) da 400 a 700 posti barca: sei;**
- f) oltre 700 posti barca: otto.**

4. Per la finalità di cui al comma 3 è scelta di preferenza una area che risulta di comodo accesso e collocata alla minore distanza possibile dai punti di erogazione di acqua e di energia elettrica. Il posto di ormeggio deve essere riconoscibile mediante la sua delimitazione con strisce gialle dipinte e mediante il simbolo identificativo della destinazione dell'area e deve prevedere una banchina d'accesso con altezza massima di cinquanta centimetri rispetto al livello dell'acqua. In alternativa è possibile l'utilizzo di un idoneo sistema di pontili galleggianti, collegati a terra, che consentano comodo accesso e uso.

5. La persona con disabilità che conduce l'unità da diporto o la persona che conduce una unità da diporto con disabile a bordo, a pena di decadenza dal diritto di ormeggio nell'attracco di cui al comma 3, deve comunicare al concessionario che gestisce l'ormeggio, via radio o via telefono, la data e l'orario del proprio arrivo, con almeno 24 ore di anticipo. In caso di beni del demanio marittimo non in concessione la citata comunicazione è fatta all'autorità marittima competente.

6. Il posto di attracco riservato alle persone con disabilità, quando non impegnato a tale fine, può essere occupato da altra unità, con l'esplicita avvertenza che in caso di arrivo di unità condotta da persona con disabilità o con persona con disabilità a bordo, che abbia fatto richiesta del suo utilizzo secondo quanto previsto al comma 5, dovrà essere immediatamente liberato.

7. Lo stazionamento nel punto di attracco di cui al comma 3 è consentito, qualora non già occupato da altra unità con persona con disabilità, per un giorno e una notte. Nel caso in cui le condizioni meteorologiche non consentono di riprendere la navigazione, l'autorità marittima può autorizzare il prolungamento dello stazionamento.

8. Le richieste e le prenotazioni degli accosti di cui ai commi 2 e 3 sono annotate in un registro, numerato e siglato in ogni singola pagina dall'autorità marittima territorialmente competente.

9. In occasione di manifestazioni sportive o mostre, i posti di ormeggio riservati al transito possono essere utilizzati dalle unità partecipanti alle gare o presentate per l'esposizione.

10. Negli altri beni del demanio marittimo non in regime di concessione destinati alla navigazione e al trasporto marittimo, con ordinanza del capo del circondario marittimo competente è disciplinata la riserva per gli accosti alle unità da diporto in transito o che approdano per rifugio. Con la medesima ordinanza, al fine di garantire la sicurezza portuale e della navigazione, sono altresì individuati sistemi di regolazione degli accessi alle isole minori da parte dei passeggeri delle unità da diporto adibite a noleggio e trasporto passeggeri.

11. Il capo del circondario marittimo, con riferimento alla compatibilità delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'[articolo 2, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509](#), con gli interessi marittimi e con la sicurezza della navigazione esprime il parere di competenza.

12. Nella acque interne, nei laghi, nei parchi e nelle riserve od oasi naturali attraversati da corsi d'acqua o che comprendano bacini normalmente fruiti dall'utenza turistica mediante piccole imbarcazioni, l'autorità o l'ente competente, con proprio atto determina le modalità attuative e operative degli accosti alle unità da diporto, a vela o a motore, in transito o che approdano per rifugio, nonché dei punti di imbarco di transito idonei alla comoda fruizione da parte delle persone con disabilità. Le tariffe relative all'utilizzazione degli accosti in transito o per rifugio sono rese pubbliche dal gestore dei punti di accosto e di imbarco.

13. In caso di mancata osservanza delle disposizioni del presente articolo, si applicano le sanzioni amministrative previste dal codice della navigazione in materia di uso del demanio marittimo.)

Art. 49-decies.

((Campi di ormeggio attrezzati))

(1. Gli enti gestori delle aree marine protette, nel rispetto delle norme vigenti in materia di demanio marittimo, possono istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati, anche con l'impiego di tecnologie informatiche e telematiche, nelle zone di riserva generale (zone B) o di riserva parziale (zone C) per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone, ai sensi del regolamento di organizzazione dell'area marina protetta. I progetti di installazione dei citati campi sono sottoposti, previo nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al parere vincolante dell'ufficio circondariale marittimo competente per territorio. Nell'ambito dei campi boa e dei campi di ormeggio una quota pari al quindici per cento degli ormeggi è riservata alle unità a vela.

2. Allo scopo di tutelare l'ecosistema, nell'ambito dei campi boa e di ormeggio di cui al comma 1 è vietato l'ancoraggio al fondale. I campi boa e i campi di ormeggio sono finalizzati al perseguimento delle seguenti finalità:

a) contenimento dei fenomeni di aratura e danneggiamento dei fondali derivanti dall'ancoraggio delle unità da diporto;

b) erogazione di un numero limitato e annualmente programmato di permessi di stazionamento nell'area marina;

c) garanzia della trasparenza dei criteri di accesso ai campi boa e di ormeggio, attraverso idonee forme di pubblicità degli stessi e di prenotazione non onerosa, anche per via telematica.

3. Gli enti gestori che istituiscono i campi di boa e di ormeggio di cui al comma 1 definiscono tariffe orarie e giornaliere di stazionamento negli stessi, anche in relazione all'attivazione combinata di servizi aggiuntivi esclusivamente nel settore della nautica da diporto, per la cui applicazione acquisiscono il nulla osta del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

4. I proventi riscossi ai sensi del comma 3 dagli enti gestori sono destinati al recupero delle spese di allestimento e manutenzione dei campi boa e di ormeggio, a interventi volti a incrementare la protezione ambientale dell'area marina protetta.

5. Nell'allestimento dei campi boa e di ormeggio gli enti gestori sono tenuti all'individuazione di sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali, a basso impatto ambientale e paesaggistico, con il minimo ingombro sul fondale, opportunamente dimensionati in relazione alla tipologia e alle dimensioni delle unità per le quali viene effettuato l'ormeggio.

6. Gli enti gestori possono allestire sistemi tecnologicamente avanzati per il monitoraggio remoto degli ormeggi e delle strutture a terra, al fine di verificarne costantemente il corretto posizionamento e funzionamento.

7. Al fine di garantire la sicurezza della navigazione, i campi boa e di ormeggio sono segnalati in mare sulla base delle prescrizioni del competente Comando Zona Fari e la posizione e le caratteristiche degli stessi devono essere comunicate dagli enti gestori all'Ufficio circondariale marittimo competente per il successivo inoltrare all'Istituto idrografico della Marina militare.)

Art. 49-undecies.

((Ricovero a secco per piccole imbarcazioni e natanti))

((1. Nei beni del demanio marittimo non in regime di concessione di cui all'articolo 28 del codice della navigazione che presentano caratteristiche particolarmente idonee per il ricovero a secco, con provvedimento dell'autorità competente, è regolamentata la disciplina del ricovero a secco di imbarcazioni da diporto fino a 12 metri e di natanti da diporto, garantendone comunque la fruizione pubblica e in conformità con i pertinenti strumenti di pianificazione.))

Art. 49-duodecies.

((Assistenza e traino per imbarcazioni e natanti in mare))

((1. Al fine di migliorare le condizioni di sicurezza nella navigazione e di prevenire l'inquinamento in mare, è istituito il servizio di assistenza e traino per le imbarcazioni e natanti da diporto.

2. Il servizio di cui al comma 1 è svolto da soggetti privati, singoli o associati, dalle cooperative e gruppi ormeggiatori di cui all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa sottoscrizione di una polizza assicurativa che copre i rischi derivante dall'attività e comunicazione alla Capitaneria di porto competente per le attività di cui all'articolo 68 del codice della navigazione. La citata comunicazione consente agli operatori di intervenire per l'assistenza alle imbarcazioni da diporto fino alla lunghezza di metri 24.

3. Nel caso in cui sussista un pericolo attuale o presumibile per l'incolumità delle persone a bordo, o vi è la presenza o la possibilità di un inquinamento, è fatto obbligo anche all'operatore chiamato per l'assistenza di contattare immediatamente l'autorità marittima.

4. Le attività comprese nell'ambito del servizio di assistenza sono le seguenti:

a) riparazioni meccaniche, idrauliche ed elettriche, nonché all'attrezzatura velica;

Commentato [GC143]: SOSTITUIRE con "unità da diporto" per i seguenti motivi.

1 - Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 - Non ha senso prevedere a livello nazionale un limite massimo di 12 metri di lunghezza dello scafo per il ricovero dell'unità da diporto a secco.

Perché penalizzare le strutture di ormeggio che hanno la capacità di ricoverare a secco unità con lo scafo più lungo di 12 metri?

Sarà il gestore della struttura di ormeggio a emanare un regolamento interno nel quale, prese in esame le capacità della struttura che gestisce, stabilirà la lunghezza massima dello scafo di un'unità da diporto per poter essere ricoverata a secco.

Commentato [GC144]: SOSTITUIRE con "unità da diporto" per i seguenti motivi.

1 - Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 - Chi può affermare con certezza che le navi da diporto non hanno mai avuto bisogno di un servizio di assistenza e traino?

Commentato [GC145]: SOSTITUIRE con "unità da diporto" per i seguenti motivi.

1 - Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 - Chi può affermare con certezza che le navi da diporto non hanno mai avuto bisogno di un servizio di assistenza e traino?

b) consegna di pezzi di ricambio e forniture di bordo in genere;

c) interventi di ausilio alla navigazione quali disincaglio, scioglimento delle eliche, riavvio dei motori, ricarica delle batterie;

d) le altre attività che consentono di risolvere sul posto i problemi tecnici di varia natura che impediscono la normale navigazione.

5. È consentito il traino fino alla struttura per la nautica da diporto più idonea tecnicamente ad accogliere l'unità nel caso di impossibilità di risolvere il problema sul posto, laddove tale attività non comporta alcun pericolo per la sicurezza della navigazione. È fatto obbligo agli operatori di cui al comma 2 di comunicare tempestivamente, al rientro presso la struttura per la nautica da diporto individuata, le attività di cui al comma 4 e al primo periodo del presente comma all'autorità marittima territorialmente competente.

6. Le spese sostenute per le attività di cui al comma 4, sono interamente a carico dei soggetti richiedenti.

7. Con il regolamento di attuazione del presente codice sono stabiliti i criteri e le modalità di svolgimento del servizio, i requisiti tecnico-professionali degli operatori che svolgono il servizio e i requisiti dell'imbarcazione utilizzata per il servizio.)

Capo III

Mediatore per le unità da diporto ((CAPO ABROGATO DAL D.LGS. 26 MARZO 2010, N. 59, COME MODIFICATO DAL D.LGS. 6 AGOSTO 2012, N. 147))

Art. 50.

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 26 MARZO 2010, N. 59](#), COME MODIFICATO DAL [D.LGS. 6 AGOSTO 2012, N. 147](#)))

Art. 51.

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 26 MARZO 2010, N. 59](#), COME MODIFICATO DAL [D.LGS. 6 AGOSTO 2012, N. 147](#)))

Titolo IV

((EDUCAZIONE MARINARESCA))

Art. 52.

((Giornata del mare e cultura marina))

((1. La Repubblica riconosce il giorno 11 aprile di ogni anno quale "Giornata del mare" presso gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, al fine di sviluppare la cultura del mare inteso come risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico.

Commentato [GC146]: ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – A norma del comma 1 di questo articolo, il servizio di assistenza e traino è reso da privati, quindi soggetti in concorrenza tra loro.

Ciascuno di essi renderà il servizio che reputa migliore. Saranno i clienti a scegliere.

2 – Le attività da svolgere sono già elencate nel comma 4 di questo articolo.

Ogni operatore organizzerà il suo servizio al meglio delle sue capacità.

Commentato [GC147]: ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – A norma del comma 1 di questo articolo, il servizio di assistenza e traino è reso da privati, quindi soggetti in concorrenza tra loro.

Ciascuno di essi renderà il servizio che reputa migliore. Saranno i clienti a scegliere.

2 – Le attività da svolgere sono già elencate nel comma 4 di questo articolo.

Ogni operatore organizzerà il suo servizio al meglio delle sue capacità.

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla [legge 27 maggio 1949, n. 260](#).

3. In occasione della giornata di cui al comma 1 gli istituti scolastici di ogni ordine e grado possono promuovere nell'ambito della propria autonomia e competenza, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, iniziative volte a diffondere la conoscenza del mare.

4. Per l'attuazione delle iniziative di cui al comma 3, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, sentiti i Ministri degli esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole, alimentari e forestali, delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, nonché il Comitato olimpico nazionale italiano, impartisce le opportune direttive.

5. Al fine di valorizzare il patrimonio culturale, storico, letterario e artistico legato al mare, in particolare ponendo in rilievo il contributo del mare allo sviluppo sociale, economico e culturale del territorio nazionale nonché al fine di preservare le tradizioni marinaresche della comunità italiana, anche all'estero, possono essere organizzate manifestazioni pubbliche, cerimonie, incontri, nonché iniziative finalizzate alla costruzione nell'opinione pubblica e nelle giovani generazioni della cultura e conoscenza del mare.

6. Nel rispetto dell'autonomia delle istituzioni scolastiche e delle prerogative costituzionali delle regioni, può essere inserito nei piani formativi degli istituti scolastici di ogni ordine e grado l'insegnamento della cultura del mare e dell'educazione marinara. L'insegnamento è impartito dai docenti delle scuole pubbliche e private in possesso di specifiche competenze e da docenti specialistici nel caso in cui non è possibile coprire le ore di insegnamento con i docenti di istituto.

7. Gli insegnamenti di cui al comma 6 possono essere realizzati tramite specifici progetti formativi con il Corpo delle Capitanerie di porto, Coni, Federazione italiana vela, Lega navale italiana, associazioni nazionali di categoria, nonché attraverso gli istituti tecnici - settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica.

8. Le iniziative previste dal presente articolo sono organizzate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.)

Titolo V

NORME SANZIONATORIE Illeciti amministrativi

Art. 53

((Violazioni commesse con unità da diporto))

(1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto senza la prescritta abilitazione, perché non conseguita o revocata o non convalidata per mancanza dei requisiti ovvero sospesa o ritirata, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11017 euro. La sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto con la prescritta abilitazione scaduta di validità è soggetto alla sanzione amministrativa

Commentato [GC148]: ABROGARE

Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto? Poiché queste due espressioni indicano la stessa condotta, la seconda di esse va abrogata in base al principio di tipicità della sanzione amministrativa (previsto dall'art. 1, c. 2, legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita: "Le leggi che prevedono sanzioni amministrative si applicano soltanto nei casi e per i tempi in esse considerati.")

Commentato [GC149]: SOSTITUIRE con "unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri".

Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natante, imbarcazione e nave.

Per questo motivo, viene inserita la precisazione della lunghezza dello scafo dell'unità da diporto superiore a ventiquattro metri.

In questo caso la previsione del legislatore è finalizzata a sanzionare più gravemente la condotta di chi comanda o conduce un'unità da diporto di grandi dimensioni senza avere l'abilitazione.

Commentato [GC150]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

del pagamento di una somma da 276 euro a 1377 euro. L'organo accertatore provvede al ritiro della patente nautica scaduta.

3. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto che non è in regola con quanto stabilito all'articolo 17 in materia di trascrizione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 euro a 1033 euro.

4. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento, o un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale, ivi comprese le lagune, delle acque interne e dei porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 276 euro a 1377 euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

5. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque assume o ritiene la condotta ovvero la direzione nautica di una imbarcazione o di un natante da diporto, per i quali per potenza del motore installato e ambito di navigazione non è richiesta la patente nautica, senza i prescritti requisiti di età di cui all'articolo 39 del presente codice è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 65 euro a 665 euro.

6. Chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto supera i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nei corridoi destinati al lancio o all'atterraggio nelle vicinanze di imbarcazioni alla fonda è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 414 euro a 2066 euro. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono utilizzate apparecchiature debitamente omologate, le cui caratteristiche sono stabilite dal regolamento di attuazione del presente codice.

7. Chiunque, al di fuori dei casi previsti dai commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 non osserva una disposizione del presente codice o del regolamento di attuazione dello stesso o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base al presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 65 euro a 665 euro.

8. In caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria è obbligato in solido con l'autore delle violazioni al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

9. La patente nautica è sospesa, da uno a tre mesi, per:

a) chiunque commette le violazioni di cui al comma 6;

b) chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto si mantiene a una distanza inferiore ai cento metri dal segnale di posizionamento del subacqueo;

c) chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto come unità appoggio per immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo non ha a bordo i previsti mezzi di salvataggio o le dotazioni di sicurezza o la persona abilitata al primo soccorso subacqueo.

10. Nel caso in cui le violazioni di cui al comma 9 sono reiterate nei due anni dal compimento della prima violazione, la patente nautica è revocata.)

Commentato [GC151]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

Commentato [GC152]: ABROGARE

Facciamo un esempio.

Se entra in un'area marina protetta un'unità da diporto che non osserva le norme in materia di sicurezza della navigazione, che differenza fa il fatto che lo scafo dell'unità da diporto è lungo 9 metri (ex natante) o 11 metri (ex imbarcazione)?

La lesione provocata nei due casi è la medesima; la minore lunghezza dello scafo – 9 metri piuttosto che 11 - non la attenua.

La previsione evidenziata con questo commento va dunque abrogata perché è illogica.

Essa inoltre è anche inutile.

Infatti, le fattispecie in cui le violazioni della normativa amministrativa sono meno gravi sono punite più lievemente in base al potere di dosimetria della sanzione amministrativa che ha riguardo, tra l'altro, alla gravità della violazione (si veda l'art. 11 legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita: "Nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative, si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche.").

Commentato [GC153]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

Commentato [GC154]: SOSTITUIRE con "unità" in

considerazione del fatto che il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natante, imbarcazione e nave.

Commentato [GC155]: ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo dell'art. 39, c. 1, di questo codice prescrive l'obbligatorietà della patente nautica per il comando e/o la condotta di ogni unità da diporto o di una moto d'acqua.

Art. 53-bis.

((Conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool))

((1. È vietato assumere o ritenere il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca reato:

a) con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11017 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da tre a sei mesi;

b) con la sanzione amministrativa da 3500 euro a 12500 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da sei mesi a un anno;

c) con la sanzione amministrativa da 5000 euro a 15000 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni. La patente nautica è sempre revocata, in caso di reiterazione nel biennio.

3. Le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il sequestro, salvo che l'unità appartenga a persona estranea all'illecito, nel caso in cui chi assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ebbrezza provoca un sinistro marittimo. Le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. Per chiunque provoca un sinistro marittimo la patente nautica è sempre revocata nel caso in cui è stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l).

4. Salvo che sia disposto il sequestro ai sensi del comma 3, l'unità, qualora non possa essere condotta da altra persona idonea, può essere fatta trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina struttura dedicata per la nautica da diporto e lasciata in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il traino sono interamente a carico del trasgressore.

5. Le sanzioni amministrative previste dal comma 2 sono aumentate da un terzo alla metà quando la violazione è commessa dopo le ore 22 e prima delle ore 7.

6. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 7, gli organi accertatori, secondo le direttive fornite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro della salute, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conduttori delle unità da diporto ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

7. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 6 hanno dato esito positivo o in ogni caso di sinistro marittimo ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conduttore dell'unità da diporto si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi accertatori, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o

Commentato [GC156]: ABROGARE

Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto? Poiché queste due espressioni indicano la stessa condotta, la seconda di esse va abrogata in base al principio di tipicità della sanzione amministrativa (previsto dall'art. 1, c. 2, legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita: "Le leggi che prevedono sanzioni amministrative si applicano soltanto nei casi e per i tempi in esse considerati.")

Commentato [GC157]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

Commentato [GC158]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

Commentato [GC159]: SOSTITUIRE con "unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri".

Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natante, imbarcazione e nave.

Per questo motivo viene inserita la precisazione della lunghezza dello scafo dell'unità da diporto superiore a ventiquattro metri.

In questo caso, la previsione del legislatore constata la maggiore gravità e sanziona più gravemente la lesione provocata da chi, in stato di ebbrezza, provoca un sinistro marittimo comandando o conducendo un'unità da diporto con lo scafo lungo, ad esempio, 30 metri, piuttosto che la lesione provocata da chi nelle medesime condizioni era al comando o alla condotta di una unità da diporto con lo scafo lungo, ad esempio, 5 metri.

comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentito il Consiglio superiore di sanità, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'[articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196](#), e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

8. Qualora non sia possibile effettuare l'accertamento di cui al comma 7 o il conduttore rifiuti di sottoporsi allo stesso, gli agenti accertatori, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conduttore presso le strutture sanitarie delle amministrazioni o presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per l'accertamento del tasso alcolemico. Le medesime disposizioni si applicano in caso di sinistri marittimi, compatibilmente con le attività di accertamento e di soccorso. In tal caso, le strutture sanitarie, su richiesta degli organi accertatori, effettuano anche gli accertamenti sul conduttore di unità da diporto coinvolto in sinistri marittimi e sottoposto alle cure mediche, nonché rilasciano agli organi accertatori la relativa certificazione, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia della certificazione e del referto sanitario in caso di cure mediche deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo accertatore che ha proceduto agli accertamenti, all'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica per gli eventuali provvedimenti di competenza.

9. Qualora gli accertamenti di cui ai commi 6 e 7 hanno dato esito positivo, gli organi accertatori possono disporre il ritiro della patente nautica per un periodo non superiore a dieci giorni. La patente nautica può essere ritirata anche nel caso in cui l'esito degli accertamenti di cui al comma 8 non è immediatamente disponibile. La patente nautica ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.

10. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 7 o 8 risulta un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.

11. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 6, 7 o 8, il conduttore dell'unità da diporto è punito con la sanzione di cui al comma 2, lettera c), primo periodo.

12. Alla sanzione per la violazione di cui al comma 2, lettera c), consegue in ogni caso il sequestro dell'unità, salvo che la stessa appartenga a persona estranea alla violazione. Con provvedimento dell'autorità competente che ha disposto la sospensione della patente nautica è ordinato che il conduttore dell'unità da diporto si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 13.

13. Con il provvedimento con il quale è disposta la sospensione della patente nautica, al fine di verificare il mantenimento dei requisiti psico-fisici, l'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica ordina che il conduttore dell'unità da diporto si sottoponga a visita medica presso gli uffici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni.)

((Conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool per soggetti di età inferiore a ventuno anni e per coloro che conducono una unità da diporto utilizzata a fini commerciali))

((1. È vietato assumere o ritenere il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per:

a) i soggetti di età inferiore ad anni ventuno;

b) coloro che utilizzano l'unità da diporto a fini commerciali di cui all'articolo 2, comma 1, del presente codice.

2. I soggetti di cui al comma 1 che assumono o ritengono il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 2000 euro, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l). Nel caso in cui i soggetti di cui al comma 1, nelle condizioni di cui al periodo precedente, provocano un sinistro marittimo, le sanzioni di cui al medesimo periodo sono raddoppiate ed è disposto il sequestro, salvo che l'unità appartenga a persona estranea all'illecito.

3. Per i soggetti di cui al comma 1, ove incorrono negli illeciti di cui all'articolo 53-bis, comma 2, lettera a), le sanzioni ivi previste sono aumentate di un terzo; ove incorrano negli illeciti di cui all'articolo 53-bis, comma 2, lettere b) e c), le sanzioni ivi previste sono aumentate da un terzo alla metà.

4. La patente nautica è sempre revocata, qualora sia stato accertato un valore corrispondente a un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) per i soggetti di cui alla lettera b) del comma 1, ovvero in caso di reiterazione nel biennio per i soggetti di cui alla lettera a) del medesimo comma.

5. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 53-bis, commi 6, 7, 8, 9, 10 e 13. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 6, 7 o 8 dell'articolo 53-bis, il conduttore dell'unità da diporto è soggetto alle sanzioni previste dal comma 2, lettera c), del medesimo articolo, aumentate da un terzo alla metà. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni. La patente nautica è sempre revocata, in caso di reiterazione nel biennio).

Art. 53-quater.

((Conduzione di unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope))

((1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito, ove il fatto non costituisca reato, con la sanzione amministrativa da 2755 euro a 11017 euro. All'accertamento della violazione consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente nautica da uno a due anni. Per i soggetti di cui al comma 1, lettere a) e b), dell'articolo 53-ter, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. La patente nautica è sempre revocata quando la

Commentato [GC160]: ABROGARE

Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto? Poiché queste due espressioni indicano la stessa condotta, la seconda di esse va abrogata in base al principio di tipicità della sanzione amministrativa (previsto dall'art. 1, c. 2, legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita: "Le leggi che prevedono sanzioni amministrative si applicano soltanto nei casi e per i tempi in esse considerati.")

Commentato [GC161]: ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – La norma viola il principio di uguaglianza (art. 3 Cost.) perché tratta situazioni uguali in maniera ingiustificatamente diversa (C. Cost. sent. n. 3 del 1957).

Facciamo un esempio.

Tizio ha vent'anni.

In stato di ebbrezza si mette al comando o alla condotta di una unità da diporto.

Tizio non soggiace alle sanzioni di questo articolo perché non ha ancora compiuto gli anni ventuno.

Caio ha ventidue anni.

In stato di ebbrezza si mette al comando o alla condotta di una unità da diporto.

Caio soggiace alle sanzioni di questo articolo perché ha già compiuto gli anni ventuno. ... [34]

Commentato [GC162]: ABROGARE e SOSTITUIRE con "a qualsiasi fine avvenga la navigazione".

Per quanto riguarda la lett. a "i soggetti di età inferiore ad anni ventuno" si rinvia al commento seguente. ... [35]

Commentato [GC163]: ABROGARE

Si veda il commento nel comma 1 di questo articolo a proposito delle stesse parole qui evidenziate.

Commentato [GC164]: MODIFICARE con "La condotta di cui al comma 1 di questo articolo è punita".

Questa modifica è la conseguenza delle modifiche proposte per il comma 1 di questo articolo.

Commentato [GC165]: MODIFICARE con "la condotta di cui al periodo precedente provochi".

Questa modifica deriva dalle modifiche proposte fin ora per questo articolo.

Commentato [GC166]: MODIFICARE con "coloro che violano il divieto".

Questa modifica deriva dalle modifiche proposte fin ora per questo articolo.

Commentato [GC167]: CORREGGERE con "incorrono".

Commentato [GC168]: ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – Si vedano i commenti a proposito della necessità di abrogare le lettere a e b del comma 1 di questo articolo ... [36]

Commentato [GC169]: ABROGARE

Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto? ... [37]

Commentato [GC170]: ABROGARE in considerazione della proposta di abrogazione delle lettere a e b del comma 1 dell'art. 53-ter (si vedano i commenti relativi alla norma ora citata).

Commentato [GC171]: SOSTITUIRE con "unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri".

Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natante, imbarcazione e nave. ... [38]

violazione è commessa da uno dei conduttori di cui alla lettera b) del citato comma 1 dell'articolo 53-ter, ovvero in caso di reiterazione nel biennio.

2. Se il conduttore di unità da diporto in stato di alterazione psico-fisica provoca un sinistro marittimo, le sanzioni di cui al comma 1 sono raddoppiate ed è disposto il sequestro dell'unità, salvo che l'unità appartenga a persona estranea all'illecito.

3. Le sanzioni amministrative previste dal comma 2 sono aumentate da un terzo alla metà quando la violazione è commessa dopo le ore 22 e prima delle ore 7.

4. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 6, gli organi accertatori, secondo le direttive fornite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro della salute, previa acquisizione del parere del Garante per la protezione dei dati personali ai sensi dell'[articolo 154, comma 4, del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196](#), nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conduttori delle unità da diporto ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.

5. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 4 hanno dato esito positivo, ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conduttore dell'unità da diporto si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, il conduttore, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, può essere sottoposto ad accertamenti clinico-tossicologici e strumentali ovvero analitici su campioni di mucosa del cavo orale prelevati a cura di personale sanitario ausiliario delle amministrazioni competenti previsto dalla normativa vigente. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia e della salute, sentito il Consiglio superiore di sanità, da adottare entro sessanta giorni, sono stabilite le modalità, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, di effettuazione degli accertamenti di cui al periodo precedente e le caratteristiche degli strumenti da impiegare negli accertamenti medesimi. Ove necessario a garantire la neutralità finanziaria di cui al precedente periodo, il medesimo decreto può prevedere che gli accertamenti di cui al presente comma siano effettuati, anziché su campioni di mucosa del cavo orale, su campioni di fluido del cavo orale.

6. Nei casi previsti dal comma 5, qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle amministrazioni ovvero qualora il conduttore rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti accertatori, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conduttore presso le strutture sanitarie delle amministrazioni o presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di sinistri marittimi, compatibilmente con le attività di accertamento e di soccorso.

7. Le strutture sanitarie di cui al comma 6, su richiesta degli organi accertatori, effettuano anche gli accertamenti sul conduttore di unità da diporto coinvolto in sinistri marittimi e sottoposto alle cure mediche, ai fini indicati al comma 6. Gli accertamenti possono riguardare anche il tasso alcolemico così come previsto negli articoli 53-bis e 53-ter del presente codice.

8. Le strutture sanitarie di cui al comma 6 rilasciano agli organi accertatori la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Copia del referto sanitario deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo accertatore che ha proceduto agli

Commentato [GC172]: ABROGARE in considerazione della proposta di abrogazione delle lettere a e b del comma 1 dell'art. 53-ter (si vedano i commenti relativi alla norma ora citata).

accertamenti, all'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica per gli eventuali provvedimenti di competenza.

9. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 5, 6, 7 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 4 abbiano dato esito positivo, se ricorrono fondati motivi per ritenere che il conduttore si trovi in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi accertatori possono disporre il ritiro della patente nautica fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni. La patente nautica è ritirata ed è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.

10. L'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 5, ovvero della certificazione rilasciata dai centri di cui al comma 6, al fine di verificare il mantenimento dei requisiti psico-fisici, ordina che il conduttore dell'unità da diporto si sottoponga a visita medica presso gli uffici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, che deve avvenire nel termine di novanta giorni e dispone la sospensione in via cautelare della patente nautica fino all'esito della visita medica.

11. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 4, 5 e 6, il conduttore dell'unità da diporto è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 53-bis, comma 2, lettera c). Con il provvedimento con il quale è disposta la sospensione della patente nautica, al fine di verificare il mantenimento dei requisiti psico-fisici, l'autorità competente che ha rilasciato la patente nautica ordina che il conduttore dell'unità da diporto si sottoponga a visita medica presso gli uffici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni.)

Art. 53-quinquies.

((Sospensione della licenza di navigazione e ritiro della dichiarazione di potenza))

((1. La sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione da quindici a sessanta giorni, qualora il trasgressore sia il proprietario o l'armatore o l'utilizzatore dell'unità da diporto in locazione finanziaria, si applica:

a) per le violazioni di cui all'articolo 53, comma 1;

b) per le violazioni di cui all'articolo 53-bis, comma 2;

c) per le violazioni di cui all'articolo 53-ter, comma 2;

d) per le violazioni di cui all'articolo 53-quater, comma 1;

e) per le violazioni di cui all'articolo 55, comma 3;

f) nei casi in cui le violazioni di cui all'articolo 53, comma 9, sono reiterate nei due anni dal compimento della prima violazione.

2. Il periodo di sospensione di cui al comma 1 è riportato sulla licenza di navigazione.

Commentato [GC173]: ABROGARE in considerazione del fatto che l'art. 55 di questo codice viene abrogato e spostato nel codice della navigazione (si veda il relativo commento). Inoltre, nel nuovo articolo che viene creato nel codice della navigazione si afferma che si applicano le disposizioni dell'art. 53-quinquies di questo codice.

3. Se le violazioni di cui al comma 1 sono commesse mediante utilizzo di un natante da diporto, si procede al ritiro della dichiarazione di potenza o del documento equivalente da parte dell'organo accertatore per un periodo di tempo da quindici a sessanta giorni.

4. In caso di navigazione con licenza di navigazione sospesa o senza la dichiarazione di potenza o documento equivalente in quanto ritirati, è disposto il sequestro cautelare amministrativo dell'unità da diporto, di cui all'[articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689](#).)

Art. 54.

((Abusivo utilizzo della autorizzazione alla navigazione temporanea))

((1. Chiunque utilizza l'autorizzazione alla navigazione temporanea per navigare fuori dei casi previsti dall'articolo 31, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2755 euro a 11017 euro.))

Art. 55.

((Esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto))

((1. Chiunque esercita le attività di cui all'articolo 2, comma 1, del presente codice senza l'osservanza delle disposizioni di cui al comma 2 del medesimo articolo ovvero utilizza unità da diporto per attività diverse da quelle cui sono adibite o esercita con unità da diporto le attività di trasporto di persone a titolo oneroso di cui agli articoli da 396 a 418 del codice della navigazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 2775 euro a 11017 euro.

2. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque non presenta la dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 4.

3. Nel caso di impiego di unità da diporto per le attività di trasporto di persone a titolo oneroso di cui al comma 1, la patente nautica è sospesa da uno a tre mesi e, se la violazione è reiterata nel biennio, la patente nautica è revocata.

))

Art. 55-bis.

((Sanzioni per danno ambientale))

((1. Le sanzioni di cui agli articoli 53, 53-bis, 53-ter, 53-quater, 54 e 55 sono aumentate da un terzo alla metà nel caso in cui dalle violazioni ivi previste è derivato danno o pericolo di danno all'ambiente, salvo che il fatto costituisca reato.

2. In caso di danno o pericolo di danno all'ambiente è sempre disposta la revoca della patente nautica, e, nei casi di maggiore gravità, è disposto il sequestro dell'unità da diporto.))

Art. 56

((ARTICOLO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#))

Commentato [GC174]: ABROGARE per i seguenti motivi.
1 – Il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.
2 – Il nuovo testo dell'art. 22, c. 1, di questo codice prevede che tutte le unità da diporto debbano avere gli stessi documenti di navigazione: licenza di navigazione e certificato di sicurezza.

Commentato [GC175]: ABROGARE per le stesse ragioni di cui al commento precedente.

Commentato [GC176]: La dichiarazione alla quale questo articolo fa riferimento era nell'art. 2, comma 3, e non nel comma 4.

L'art. 2 di questo codice è divenuto l'art. 395-bis del codice della navigazione.

Di conseguenza, l'art. 55, c. 2, di questo codice va **ABROGATO e SPOSTATO** in fondo al testo dell'art. 395-bis cod. nav. con il seguente testo:

"La mancata presentazione della dichiarazione di cui al comma 3 di questo articolo è sanzionata in base all'art. 55 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171."

Commentato [GC177]: AGGIUNGERE "Si applicano le disposizioni dell'articolo 53-quinquies del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171".

Questa aggiunta è necessaria a seguito della abrogazione dell'art. 53-quinquies, c. 1, lett. e.

Commentato [GC178]: Aggiungere il comma 4 con il seguente testo:

"4. Le sanzioni di questo articolo sono aumentate ai sensi dell'articolo 55-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171".

Questa aggiunta è necessaria in considerazione dell'abrogazione delle parole "e 55" nell'art. 55-bis, comma 1, di questo codice.

Commentato [GC179]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, l'articolo 55 non può rimanere in questo codice, ma va **ABROGATO e SPOSTATO** nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna **CREARE** il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'articolo 395-vicies bis con rubrica e testo identico a quello dell'articolo 55 qui in commento, con l'aggiunta delle modifiche proposte nei commenti che lo riguardano.

Commentato [GC180]: ABROGARE perché l'art. 55 è stato abrogato e spostato nel cod. nav.

Art. 57

Rapporto delle violazioni

1. Per gli illeciti amministrativi di cui al presente codice in materia di navigazione marittima, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'[articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689](#), sono le Capitanerie di porto.

((2. Per gli illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'[articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689](#), sono le Capitanerie di Porto ed emettono l'ordinanza di cui all'[articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689](#), sentito il parere delle competenti Direzioni generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dello sviluppo economico, le quali in qualità di Autorità di vigilanza, possono disporre attività ispettive supplementari. Il funzionario o l'agente che ha accertato la violazione, anche in caso di pagamento in misura ridotta, trasmette copia dei verbali redatti alle predette Direzioni generali.))

Art. 57-bis

Vendita e somministrazione **dibevande** alcoliche.

Inquinamento acustico

1. Le regioni disciplinano, con proprio provvedimento, la vendita e la somministrazione di bevande alcoliche in mare durante la stagione balneare, tenendo in maggiore considerazione le aree interessate da intenso traffico diportistico, allo scopo di prevenire la realizzazione di sinistri dovuti all'abuso di tali bevande.

2. Con lo stesso provvedimento di cui al comma 1 è disciplinato l'utilizzo di diffusori altoparlanti sui mezzi nautici durante la stagione balneare, allo scopo di contrastare il fenomeno dell'inquinamento acustico.

((2-bis. Il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, nell'ambito delle proprie competenze, vigila sul rispetto dei provvedimenti regionali di cui ai commi 1 e 2, irrogando le sanzioni previste dalle disposizioni vigenti.))

Art. 57-ter.

((Disposizioni procedurali e pagamento in misura ridotta))

((1. In tutte le ipotesi in cui il presente codice prevede che a una determinata violazione consegue una sanzione amministrativa pecuniaria, si applicano le disposizioni generali contenute nelle sezioni I e II del [capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689](#), salvo quanto previsto dai commi 2 e 3 del presente articolo.

2. Per le violazioni per le quali il presente codice stabilisce una sanzione amministrativa pecuniaria, è ammesso il pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole e qualora sia stabilito il minimo della sanzione edittale, pari al doppio del relativo importo oltre alle spese del

Commentato [GC181]: Questo articolo non riguarda la navigazione da diporto, ma è una norma amministrativa sanzionatoria degli illeciti nella costruzione e progettazione di unità da diporto.

La sua legge di riferimento è il decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5.

Per questi motivi, questo articolo va **SPOSTATO** nel decreto legislativo n. 5 del 2016 all'interno del quale va creato l'art. 19-quater con rubrica "Rapporto delle violazioni" e testo identico all'art. 57, c. 2, qui in commento.

Commentato [GC182]: CORREGGERE con "di bevande".

procedimento, entro il termine di sessanta giorni dalla contestazione o, se questa non vi è stata, dalla notificazione degli estremi della violazione.

3. La somma di cui al comma 2 è ridotta del 30 per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. Nel verbale contestato o notificato devono essere indicate le modalità di pagamento con il richiamo delle norme sui versamenti.

4. La riduzione di cui al comma 3 non si applica alle violazioni del presente codice per cui è previsto il sequestro dell'unità da diporto o la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente nautica, nonché quando il trasgressore si è rifiutato di esibire la patente nautica, ove prevista, o qualsiasi altro documento che, ai sensi della normativa vigente, deve avere a bordo.)

Titolo VI DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI, TRANSITORIE E FINALI

Art. 58.

Durata dei procedimenti

1. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro venti giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

((1-bis. Il termine di cui al comma 1 è ridotto a sette giorni in caso di richiesta di estratto dai registri o copie di documenti.))

2. Il termine di cui al comma 1 si applica anche al procedimento di rilascio del certificato limitato di radiotelefonista per l'uso di apparati radiotelefonici installati a bordo di navi di stazza lorda inferiore alle centocinquanta tonnellate, con potenza non superiore a 60 watts, di cui all'articolo 2-bis del decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni in data 21 novembre 1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana in data 23 febbraio 1957, n. 50, e successive modificazioni, qualora il predetto certificato riguardi l'uso di apparati installati a bordo di unità da diporto.

Art. 59.

((Arrivi e partenze delle unità da diporto e delle navi di cui all'[articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172](#)))

((1. Le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e dal rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

2. Alle unità da diporto battenti bandiera dell'Unione europea adibite ad attività commerciale e alle navi di cui all'[articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172](#), si applicano le disposizioni di cui al comma 1.

3. Le unità da diporto battenti bandiera di Stati non appartenenti all'Unione europea adibite ad attività commerciale sono tenute a espletare le formalità di arrivo presso l'autorità marittima del

Commentato [GC183]: ABROGARE in considerazione del fatto che i commi 2 e 3 di questo articolo vengono spostati nel codice della navigazione.

Commentato [GC184]: ABROGARE
Il nuovo art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro.

Commentato [GC185]: AGGIUNGERE "dell'articolo 59 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171".
Questa aggiunta è necessaria in considerazione dello spostamento di questo comma nel codice della navigazione.

primo porto di approdo nazionale con rilascio delle spedizioni per mare aventi validità di un anno, nonché a espletare le formalità di partenza quando lasciano l'ultimo porto nazionale con rilascio delle spedizioni per l'estero. Le formalità possono essere espletate per via telematica anche tramite il locale raccomandatario marittimo, il quale inoltra alla competente autorità la lista dei componenti l'equipaggio e la lista dei passeggeri sottoscritta dal comandante.))

Art. 60.

Denuncia di evento straordinario

1. Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si sono verificati eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone a bordo, il comandante dell'unità da diporto deve farne denuncia all'autorità marittima o consolare entro tre giorni dall'arrivo in porto con le modalità di cui all'[articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445](#).
2. In caso di eventi che abbiano coinvolto l'incolumità fisica di persone ((o l'integrità ambientale)), il termine di cui al comma 1 è ridotto a ventiquattro ore.
3. Le autorità di cui al comma 1 procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause.

Art. 61.

Disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali

1. In caso di sinistro concernente **in modo esclusivo unità da diporto non adibite ad uso commerciale, ove dal fatto non derivi l'apertura di un procedimento penale, l'inchiesta formale di cui all'articolo 579 del codice della navigazione è disposta soltanto ad istanza degli interessati.**

Art. 62.

Iscrizione di unità da diporto destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne

1. I proprietari di imbarcazioni da diporto non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, devono provvedere all'iscrizione delle proprie unità entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice. A tal fine, qualora l'interessato non sia in possesso di uno dei titoli di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata dal notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne.
2. Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto di cui al comma 1 la documentazione tecnica può essere sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314](#), qualora l'unità sia stata immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea prima del 16 giugno 1998.
3. Le imbarcazioni da diporto di cui al comma 1, già iscritte e cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente iscritte presso lo stesso ufficio sulla base della

Commentato [GC186]: Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, l'art. 59, commi 2 e 3, non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATO e SPOSTATO nel codice della navigazione. Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto. CREARE l'articolo 395-vicies ter con rubrica "Arrivi e partenze" e testo identico a quello dell'articolo 59, commi 2 e 3, qui in commento, con l'aggiunta della modifica proposta nel commento che lo riguarda.

Commentato [GC187]: SOSTITUIRE con "unità da diporto". Il nuovo art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro.

Commentato [GC188]: SOSTITUIRE con "33, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5". Il motivo della sostituzione qui proposta è il seguente. L'art. 10 di questo codice che viene qui citato è stato abrogato dall'art. 46, c. 1, del D. Lgs. 11 gennaio 2016, n. 5. L'art. 33, c. 1, di cui parla la sostituzione qui proposta è la norma che gli succede.

Commentato [GC189]: SOSTITUIRE con "14 giugno 2011, n. 104". Il motivo della sostituzione qui proposta è il seguente. Il decreto legislativo 314 del 1998 citato in questa norma è stato abrogato dall'art. 13, c. 1, lett. a, del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104. Il D. Lgs. 104 del 2011 succede al D. Lgs. 314 del 1998.

documentazione di proprietà e tecnica agli atti del predetto ufficio. L'ufficio di iscrizione può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del [decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314](#).

Art. 63.

Tariffe per prestazioni e servizi

1. Alle procedure relative all'attestazione di conformità delle unità da diporto e dei loro componenti e a quelle finalizzate alla designazione degli organismi abilitati ad attestare la conformità, alla vigilanza sugli organismi stessi, nonché all'effettuazione dei controlli sui prodotti, si applicano le disposizioni dell'[articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52](#).

((1-bis. Per le prestazioni e i servizi, diversi da quelli previsti dal comma 1, erogati attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti previsti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.))

2. Per le prestazioni e i servizi, diversi da quelli previsti dal comma 1 *((e 1-bis))*, da richiedere agli organi competenti, gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, nonché dei tributi speciali previsti dalla tabella D allegata al [decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 26 settembre 1954, n. 869](#), come sostituita dall'allegato 1 alla [legge 6 agosto 1991, n. 255](#). Conseguentemente le tariffe di cui ai numeri da 8 a 14 della tabella 3 allegata alla [legge 1° dicembre 1986, n. 870](#), e successive modifiche, si applicano relativamente alle prestazioni ed ai servizi diversi da quelli riguardanti la nautica da diporto.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, gli importi dei diritti e dei compensi di cui *((ai commi 1-bis e 2))* sono aggiornati ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, media nazionale, verificatasi nei due anni precedenti.

((3-bis. Gli introiti derivanti dai diritti previsti dal comma 1-bis affluiscono a un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere interamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su specifico capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE).))

4. Gli introiti derivanti dai diritti e compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, affluiscono ad un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati, fino al limite del venticinque per cento, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad un fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per interventi da definire, nei limiti delle predette risorse, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Art. 63-bis

Commentato [GC190]: SOSTITUIRE con "33, comma 1, del decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5".

Il motivo della sostituzione qui proposta è il seguente.

L'art. 10 di questo codice che viene qui citato è stato

abrogato dall'art. 46, c. 1, del D. Lgs. 11 gennaio 2016, n. 5.

L'art. 33, c. 1, di cui parla la sostituzione proposta è la norma che gli succede.

Commentato [GC191]: SOSTITUIRE con "14 giugno 2011, n. 104".

Il motivo della sostituzione qui proposta è il seguente.

Il decreto legislativo 314 del 1998 citato in questa norma è

stato abrogato dall'art. 13, c. 1, lett. a, del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104.

Il D. Lgs. 104 del 2011 succede al D. Lgs. 314 del 1998.

Commentato [GC192]: INSERIRE il nuovo articolo 63-bis con il seguente testo:

"Avenuta abrogazione della tassa sulle unità da diporto.

1. La tassa sulle unità da diporto con uno scafo lungo da 10 a 14 metri non è più dovuta a seguito dell'abrogazione dell'articolo 16, comma 2, lettere a e b, del decreto legge 06 dicembre 2011, numero 201, convertito in legge con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, numero 214, operata dall'articolo 23, comma 2, del decreto legge 21 giugno 2013, numero 69, convertito in legge con modificazioni dalla legge 09 agosto 2013, numero 98.

2. La tassa sulle unità da diporto con uno scafo di lunghezza superiore a 14 metri non è più dovuta a seguito della totale abrogazione dell'articolo 16, comma 2, del decreto legge 06 dicembre 2011, numero 201, convertito in legge con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, numero 214, operata dall'articolo 1, comma 366, della legge 28 dicembre 2015, numero 208 (legge di stabilità 2016).

3. La non debenza della tassa sulle unità da diporto decorre dalla entrata in vigore degli atti abrogativi citati nei commi 1 e 2 di questo articolo.

4. Questo articolo ha valore di norma di interpretazione autentica."

L'inserimento di questo articolo nel codice della navigazione da diporto è necessario in considerazione del fatto che, a tutt'oggi (08 novembre 2018), il sito internet dell'Agenzia delle Entrate afferma che la tassa sulle unità da diporto sarebbe dovuta per le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore a 14 metri.

Si veda a tale proposito la pagina internet:

<https://www.agenziaentrate.gov.it/wps/content/Nsilib/Nsi/Archivio/ArchivioSchedeAdempimento/Schede+adempimento+2015/Versare+2015/Tassa+annuale+sulle+unita+da+diporto/InfoGen+Tassa+Diporto/?page=archivio> .

Art. 64.

Diritti di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche

1. L'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche è subordinata al pagamento di un diritto commisurato al costo sostenuto dall'amministrazione per la gestione delle relative procedure.

2. L'ammontare del predetto diritto è stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 65.

Regolamento di attuazione

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, adotta, ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400](#), entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, un decreto ministeriale al fine di disciplinare, secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie di seguito indicate:

a) modalità di iscrizione (*nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)*) delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto;

((b) procedure relative alla cancellazione delle unità da diporto dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)));

c) disciplina relativa ai casi di perdita di possesso delle unità da diporto;

((d) procedimento per il rilascio e il rinnovo dei documenti delle unità da diporto attraverso il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE));)

e) disciplina del regime amministrativo degli apparati ricetrasmittenti di bordo;

f) disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto, ivi compresa l'introduzione di nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili e l'uso obbligatorio di dispositivi 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;

g) sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;

h) *((LETTERA ABROGATA DAL D.LGS. 3 NOVEMBRE 2017, N. 229));*

i) normativa tecnica per i motori a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido;

l) disciplina relativa alla (...) navigazione temporanea e condizioni di sicurezza da osservare durante la predetta navigazione;

Commentato [GC193]: SOSTITUIRE con "unità".
Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC194]: SOSTITUIRE con "unità".
Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Commentato [GC195]: SOSTITUIRE con "e la condotta".
Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto?
L'abrogazione delle parole "dirigere nauticamente" è già stata disposta per gli articoli 53 e seguenti di questo codice - contenenti sanzioni amministrative - in considerazione del principio di tipicità della sanzione amministrativa (previsto dall'art. 1, c. 2, legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita: "Le leggi che prevedono sanzioni amministrative si applicano soltanto nei casi e per i tempi in esse considerati.").

Commentato [GC196]: ABROGARE
Il nuovo testo dell'art. 29, c. 1 e 2, di questo codice, infatti, prevede una dotazione di sicurezza minima obbligatoria per tutte le unità da diporto e sancisce l'abrogazione di ogni norma di legge e di regolamento che abbia un contenuto confliggente con esso.

Commentato [GC197]: ABROGARE per i seguenti motivi.
1 - Il nuovo art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro.
2 - Nei commenti che precedono, si è proposto di spostare nel codice della navigazione tutte le norme di questo codice che prevedono la locazione o il noleggio di unità da diporto.

((m) disciplina relativa ai procedimenti amministrativi gestiti attraverso lo Sportello telematico del dipartista (STED) e del relativo regolamento di attuazione.))

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 si applicano le disposizioni regolamentari vigenti.

((9))

AGGIORNAMENTO (9)

Il [D.Lgs. 3 novembre 2017, n. 229](#), ha disposto (con l'art. 59, comma 5) che "A decorrere dalla entrata in vigore del decreto di cui al comma 1 del presente articolo è abrogato l'[articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#)".

Art. 66.

Disposizioni abrogative

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) gli articoli 213, 214, 215, 216, 218, 1212 e 1291 del codice della navigazione;
- b) gli articoli 96, 97 e 98 del regolamento per la navigazione interna, approvato con [decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631](#);
- c) gli articoli 314, comma 2, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407 e 538 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con [decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328](#);
- d) l'[articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 82](#), e successive modificazioni;
- e) la [legge 11 febbraio 1971, n. 50](#), e successive modificazioni, dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 65;
- f) l'[articolo 28 della legge 26 aprile 1986, n. 193](#);
- g) gli articoli 5 e 10 della [legge 5 maggio 1989, n. 171](#);
- h) il [decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 8 agosto 1994, n. 498](#), e successive modificazioni;
- i) gli articoli dall'1 al 18, 20 e 21 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;
- l) i commi 8, 9, 10 dell'articolo 10 ed il comma 3-bis dell'[articolo 15 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535](#), convertito dalla [legge 23 dicembre 1996, n. 647](#).

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'[articolo 2, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172](#), sono abrogati i commi dall'1 al 7 dell'[articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 23 dicembre 1996, n. 647](#).

3. Dalla data di entrata in vigore del presente codice è soppresso il n. 4 dell'allegato 1 alla [legge 8 marzo 1999, n. 50](#).

Art. 67.

Disposizioni transitorie e finali

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 luglio 2005

CIAMPI

Berlusconi, Presidente del Consiglio dei Ministri

Lunardi, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

La Malfa, Ministro delle politiche comunitarie

Fini, Ministro degli affari esteri

Siniscalco, Ministro dell'economia e delle finanze

Storace, Ministro della salute

Landolfi, Ministro delle comunicazioni

Baccini, Ministro per la funzione pubblica

Castelli, Ministro della giustizia

Moratti, Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca

Scajola, Ministro delle attività produttive

Visto, il Guardasigilli: Castelli

Allegato I

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

((Allegato II

REQUISITI ESSENZIALI

A. Requisiti essenziali per la progettazione e la costruzione dei prodotti di cui all'articolo 2, comma 1

1. CATEGORIE DI PROGETTAZIONE DELLE UNITÀ.

=====
| Categoria di | Forza del vento | Altezza d'onda significativa |
| progettazione | (Scala Beaufort) | (H1/3, metri) |

+=====
| A | superiore a 8 | superiore a 4 |

Note esplicative:

A. Una imbarcazione o natante da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione A è considerato progettato per venti che possono superare forza 8 (scala Beaufort) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 metri ad esclusione di circostanze anomale come tempeste, tempeste violente, uragani, tornado e condizioni estreme di navigabilità o onde anomale.

B. Una imbarcazione o natante da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione B è considerato progettato per una forza del vento fino a 8, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 4 metri, compresi.

C. Una unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione C è considerata progettata per una forza del vento fino a 6, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 2 metri, compresi.

D. Una unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione D è considerata progettata per una forza del vento fino a 4, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 0,3 metri, compresi, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 metri.

Le unità da diporto di ciascuna categoria di progettazione devono essere progettate e costruite per rispettare i parametri di stabilità, galleggiamento e altri pertinenti requisiti essenziali elencati nel presente allegato, nonché per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.

2. REQUISITI GENERALI

2.1. Identificazione dell'unità da diporto

Ogni unità da diporto è contrassegnata con un numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

1) codice del paese del fabbricante;

2) codice unico del fabbricante assegnato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o da altra Autorità da esso delegata;

3) numero di serie unico;

4) mese e anno di produzione;

5) anno del modello.

I requisiti dettagliati relativi al numero di identificazione di cui al primo comma sono stabiliti nella relativa norma armonizzata.

2.2. Targhetta del costruttore dell'unità da diporto

Ogni unità da diporto reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dell'unità da diporto, contenente almeno le seguenti informazioni:

a) il nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato nonché il recapito del fabbricante;

b) la marcatura CE di cui all'articolo 17;

c) la categoria di progettazione dell'unità da diporto conformemente alla sezione 1;

d) la portata massima consigliata dal fabbricante desunta dal punto 3.6 escluso il peso del contenuto dei serbatoi fissi pieni;

e) il numero di persone raccomandato dal fabbricante per cui l'unità da diporto è stata progettata.

Nel caso di valutazione post-costruzione, i recapiti e i requisiti di cui alla lettera a) comprendono quelli dell'organismo notificato che ha effettuato la valutazione della conformità.

2.3. Protezione contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo

Le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo. I mezzi di rientro a bordo sono accessibili o utilizzabili da una persona in acqua senza l'aiuto di altre persone.

2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di pilotaggio

In condizioni normali di uso (velocità e carico), la posizione principale di governo delle unità da diporto consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

2.5. Manuale del proprietario

Ogni prodotto è dotato di un manuale del proprietario conformemente all'articolo 6, comma 7, e all'articolo 8, comma 4. Tale manuale fornisce tutte le informazioni necessarie per l'uso sicuro del prodotto attirando particolarmente l'attenzione su messa in opera, manutenzione, funzionamento regolare, prevenzione dei rischi e gestione dei rischi.

3. RESISTENZA E REQUISITI STRUTTURALI

3.1. Struttura

La scelta e la combinazione dei materiali e la costruzione dell'unità da diporto assicurano una resistenza adatta sotto tutti gli aspetti. Particolare attenzione è prestata alla categoria di

progettazione conformemente alla sezione 1 e alla portata massima consigliata dal fabbricante di cui al punto 3.6.

3.2. Stabilità e bordo libero

L'unità da diporto ha una stabilità e un bordo libero adatti alla propria categoria di progettazione, conformemente alla sezione 1, nonché alla portata massima consigliata dal fabbricante conformemente al punto 3.6.

3.3. Galleggiabilità

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla propria categoria di progettazione conformemente alla sezione 1 e alla portata massima consigliata dal fabbricante conformemente al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili suscettibili di rovesciamento hanno una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata.

Le unità da diporto inferiori a 6 metri hanno una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento se usate secondo la loro categoria di progettazione.

3.4. Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura

Eventuali aperture nello scafo, nel ponte o nei ponti e nella sovrastruttura non pregiudicano la resistenza strutturale dell'unità da diporto e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa.

Finestre, oblò, porte e portelli dei boccaporti resistono alla pressione dell'acqua prevedibile nella loro posizione specifica, nonché alle eventuali punte di carico applicate dalla massa delle persone che si muovono in coperta.

Le tubazioni che attraversano lo scafo, progettate per consentire il passaggio di acqua dentro o fuori dello scafo, al di sotto della linea di galleggiamento corrispondente alla portata massima consigliata dal fabbricante di cui al punto 3.6, sono munite di chiusure prontamente accessibili.

3.5. Allagamento

Tutte le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di affondamento.

Se del caso, particolare attenzione è riservata:

- a) ai pozzetti e gavoni, che dovrebbero essere autosvuotanti o disporre di altri mezzi efficaci per impedire all'acqua di penetrare all'interno dell'unità da diporto;
- b) agli impianti di ventilazione;
- c) all'evacuazione dell'acqua con apposite pompe o altri mezzi.

3.6. Portata massima consigliata dal fabbricante

La portata massima consigliata dal fabbricante [carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone (in chilogrammi)] per la quale l'unità da diporto è stata progettata è determinata conformemente alla categoria di progettazione (sezione 1), alla stabilità e al bordo libero (punto 3.2) e alla galleggiabilità (punto 3.3).

3.7. Alloggiamento della zattera di salvataggio

Tutte le imbarcazioni e i natanti da diporto delle categorie di progettazione A e B, nonché quelli appartenenti alle categorie di progettazione C e D di lunghezza superiore ai 6 metri, sono muniti di uno o più alloggiamenti per una o più zattere di salvataggio sufficientemente capienti per contenere il numero di persone raccomandato dai fabbricanti per il trasporto delle quali l'imbarcazione o natante da diporto è progettato. L'alloggiamento o gli alloggiamenti per le zattere di salvataggio sono facilmente accessibili in qualsiasi momento.

3.8. Evacuazione

Tutte le imbarcazioni e i natanti da diporto multiscavo abitabili suscettibili di rovesciamento sono muniti di mezzi di evacuazione efficaci in caso di rovesciamento. Se è previsto un mezzo di evacuazione da usare in posizione rovesciata, esso non compromette la struttura (punto 3.1), la stabilità (punto 3.2) o la galleggiabilità (punto 3.3), indipendentemente dal fatto che l'imbarcazione e il natante da diporto si trovi in posizione dritta o rovesciata.

Ogni imbarcazione e natante da diporto abitabile è munito di mezzi di evacuazione efficaci in caso di incendio.

3.9. Ancoraggio, ormeggio e rimorchio

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

4. CARATTERISTICHE DI MANOVRA

Il fabbricante provvede affinché le caratteristiche di manovra dell'unità da diporto, anche se munita del motore di propulsione più potente per il quale l'unità da diporto è progettata e costruita, siano soddisfacenti. Per tutti i motori di propulsione la potenza massima nominale del motore è specificata nel manuale del proprietario.

5. REQUISITI DI INSTALLAZIONE

5.1. Motori e compartimenti motore

5.1.1. Motore entro bordo

Tutti i motori entro bordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio.

Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili.

I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore non alimentano la combustione.

5.1.2. Ventilazione

Il compartimento motore è ventilato. Si deve ridurre al minimo l'ingresso di acqua nel compartimento motore attraverso le aperture.

5.1.3. Parti esposte

Le parti esposte del motore in movimento o calde, che potrebbero causare lesioni alle persone, sono efficacemente protette, a meno che il motore non sia protetto da una copertura o isolato nel proprio vano.

5.1.4. Avviamento del motore di propulsione fuoribordo

Ogni motore di propulsione fuoribordo montato su qualsiasi unità da diporto è dotato di un dispositivo atto a impedire che il motore sia avviato a marcia inserita, tranne il caso in cui:

- a) il motore fornisca meno di 500 Newton (N) di spinta statica;*
- b) il motore disponga di un dispositivo di strozzamento che limiti la spinta a 500 N al momento dell'avviamento.*

5.1.5. Moto d'acqua funzionanti senza conducente

Le moto d'acqua sono progettate o con un dispositivo automatico di arresto del motore di propulsione o con un dispositivo automatico che obbliga il veicolo a descrivere un movimento circolare in avanti a velocità ridotta quando il conducente scende deliberatamente dalla stessa o cade in acqua.

5.1.6. I motori di propulsione fuoribordo a timone sono dotati di un dispositivo di arresto d'emergenza che può essere collegato al timoniere.

5.2. Sistema di alimentazione del carburante

5.2.1. In generale

I dispositivi e le installazioni destinati a rabbocco, stivaggio, sfiato e alimentazione di carburante sono progettati ed installati in modo da ridurre al minimo il rischio d'incendio e di esplosione.

5.2.2. Serbatoi di carburante

I serbatoi, le tubazioni e le manichette per il carburante sono posti in una posizione sicura e separati o protetti da qualsiasi fonte significativa di calore. Il materiale dei serbatoi e i loro sistemi di costruzione sono adatti alla loro capacità e al tipo di carburante.

Gli spazi contenenti i serbatoi di benzina sono ventilati.

I serbatoi di benzina non fanno parte dello scafo e sono:

- a) protetti da incendi provenienti da qualsiasi motore e da ogni altra fonte di ignizione;*
- b) isolati dai locali di alloggio.*

I serbatoi di carburante diesel possono essere parte integrante dello scafo.

5.3. Sistema elettrico

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione.

Tutti i circuiti elettrici, ad eccezione dei circuiti di accensione del motore alimentati da batterie, rimangono sicuri se esposti al sovraccarico.

I circuiti di propulsione elettrica non interagiscono con altri circuiti in modo tale da renderli inidonei al funzionamento previsto.

È garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas esplosivi, eventualmente emessi dalle batterie. Le batterie sono assicurate fermamente e protette da infiltrazioni d'acqua.

5.4. Sistema di governo

5.4.1. In generale

I sistemi di governo e controllo della propulsione sono progettati, costruiti e installati in modo da garantire la trasmissione delle forze di governo in condizioni di funzionamento prevedibili.

5.4.2. Dispositivi di emergenza

Ogni imbarcazione o natante da diporto a vela e ogni imbarcazione o natante da diporto non a vela con un solo motore di propulsione, dotato di sistemi di governo con comando a distanza, è munito di dispositivi di emergenza per il governo a velocità ridotta.

5.5. Impianto del gas

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e sono progettati e installati in modo da evitare perdite e il rischio di esplosione e in modo da controllarne la tenuta. I materiali e i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni e agli agenti incontrati in ambiente marino.

Ogni apparecchio a gas destinato dal fabbricante all'impiego per il quale è utilizzato è installato secondo le istruzioni del fabbricante. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite e prodotti di combustione.

Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo.

In particolare, gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

5.6. Protezione antincendio

5.6.1. In generale

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. Particolare attenzione è riservata all'ambiente circostante degli apparecchi a fiamma libera, alle zone calde o ai motori e alle macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle condutture di olio e carburante non ricoperte nonché a mantenere il percorso dei fili elettrici lontano da fonti di calore e parti calde.

5.6.2. Attrezzatura antincendio

Commentato [GC198]: CORREGGERE con "condutture".

Le unità da diporto sono munite di attrezzature antincendio adeguate al tipo di rischio, oppure sono indicate la posizione e la capacità dell'attrezzatura antincendio adeguata al tipo di rischio. Le unità da diporto non sono messe in servizio fino all'installazione di un'adeguata attrezzatura antincendio. I compartimenti dei motori a benzina sono protetti con un sistema estintore che consente di evitare l'apertura del compartimento in caso di incendio. Gli estintori portatili sono fissati in punti facilmente accessibili e uno è collocato in modo da poter essere afferrato facilmente dalla posizione principale di governo delle imbarcazioni ed i natanti da diporto.

5.7. Fanali di navigazione, sagome e segnali acustici

Laddove siano installati fanali di navigazione, sagome e segnali acustici, essi sono conformi al COLREG 1972 (regolamento internazionale per prevenire le collisioni in mare) o al CEVNI (Codice europeo delle vie di navigazione interna), a seconda del caso.

5.8. Prevenzione degli scarichi e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra

Le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale di prodotti inquinanti (olio, carburante ecc.) in mare.

I servizi igienici installati in un'imbarcazione o natante da diporto sono unicamente collegati ad un sistema di serbatoi o ad un sistema di trattamento dell'acqua.

Le imbarcazioni e i natanti da diporto con serbatoi installati sono muniti di un collegamento di scarico standard per consentire di collegare i tubi degli impianti di raccolta alle tubazioni di scarico.

Inoltre, le tubazioni destinate all'evacuazione dei rifiuti umani che attraversano lo scafo sono dotate di valvole che ne consentono la chiusura.

B. Requisiti essenziali relativi alle emissioni di scarico dei motori di propulsione

I motori di propulsione sono conformi ai requisiti essenziali per le emissioni allo scarico stabiliti alla presente parte.

1. IDENTIFICAZIONE DEL MOTORE DI PROPULSIONE

1.1. Ogni motore riporta in modo chiaro le seguenti informazioni:

- a) il nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato e il recapito del fabbricante del motore; e, se applicabile, il nome e il recapito della persona che adatta il motore;*
- b) il tipo di motore, la famiglia di motori, se applicabile;*
- c) il numero di serie unico del motore;*
- d) la marcatura CE come previsto all'articolo 17.*

1.2. Le indicazioni di cui al punto 1.1 devono avere una durata pari alla normale durata del motore e devono essere chiaramente leggibili e indelebili. Se si utilizzano etichette o targhette,

esse devono essere apposte in maniera tale che il fissaggio abbia una durata pari alla normale durata del motore e che le etichette o targhette non possano essere rimosse senza essere distrutte o cancellate.

1.3. Le indicazioni devono essere apposte su una parte del motore necessaria per il normale funzionamento dello stesso e che non deve, in linea di massima, essere sostituita per tutta la vita del motore.

1.4. Le indicazioni devono trovarsi in una posizione facilmente visibile dopo che il motore è stato assemblato con tutti i componenti necessari al suo funzionamento.

2. REQUISITI RELATIVI ALL'EMISSIONE DI GAS DI SCARICO

I motori di propulsione sono progettati, costruiti e assemblati in modo che, se correttamente installati e in condizioni d'uso normale, le emissioni non superino i valori limite risultanti al punto 2.1, tabella 1, e al punto 2.2, tabelle 2 e 3:

2.1. Valori applicabili ai fini dell'articolo 45, comma 2, e della tabella 2, punto 2.2:

Tabella 1

=====									
Ossido di carbonio Idrocarburi Ossidi di Parti-									
Tipo CO=A+B/B/PNn HC=A+B/PNn Azoto colato									
NOx PT									
+-----+-----+-----+-----+-----+									
A B n A B n									
+-----+-----+-----+-----+-----+									
Accensione Non									
comandata appli-									
a 2 tempi 150,0 600,0 1,0 30,0 100,0 0,75 10,0 cabile									
+-----+-----+-----+-----+-----+									
Accensione Non									
comandata appli-									
a 4 tempi 150,0 600,0 1,0 6,0 50,0 0,75 15,0 cabile									
+-----+-----+-----+-----+-----+									
Accensione									

|spontanea | 5,0 | 0 | 0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 9,8 | 1,0 |
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

Se A, B e n sono valori costanti secondo la tabella, P_N è la potenza nominale del motore in kW.

2.2. Valori applicabili a partire dal 18 gennaio 2016:

Tabella 2

Limiti di emissioni di gas di scarico per motori ad accensione spontanea (AS) (++)

Idrocarburi +			
Cilindrata	Potenza nominale	Particolato	Ossidi di azoto
SV (l/cil)	del motore	PT (g/kWh)	HC + NO _x (g/kWh)
PN (kW)			
SV < 0,9 PN < 37 I valori di cui alla tabella 1			
37 ≤ PN < 75 (+) 0,30 4,7			
+-----+-----+-----+-----+-----+			
75 ≤ PN < 3 700 0,15 5,8			
0,9 ≤ SV < 1,2 PN < 3 700 0,14 5,8			
1,2 ≤ SV < 2,5 0,12 5,8			
+-----+-----+-----+-----+-----+			
2,5 ≤ SV < 3,5 0,12 5,8			
+-----+-----+-----+-----+-----+			
3,5 ≤ SV < 7,0 0,11 5,8			
+-----+-----+-----+-----+-----+			

(+) In alternativa, i motori ad accensione spontanea con potenza nominale pari o superiore a 37 kW e inferiore a 75 kW e con una cilindrata inferiore a 0,9 l/cil non superano il limite di emissione PT di 0,20 g/kWh e il limite di emissione combinata HC + NO_x di 5,8

g/kWh.

(++) Ogni motore ad accensione spontanea non supera il limite di emissione di monossido di carbonio (CO) di 5,0 g/kWh.

Tabella 3

Limiti di emissioni di gas di scarico per motori ad accensione spontanea (AC)

=====			
Potenza	Ossido di	Idrocarburi +	
nominale del	carbonio	Ossidi di azoto	
Tipo di motore	motore PN	CO (g/kWh)	HC + NOx
+-----+-----+-----+-----+			
Entrobordo ed			
entro bordo	$PN \leq 373$	75	5
con comando a			
poppa	$373 < PN \leq 485$	350	16
	$PN > 485$	350	22
Motori fuoribordo	$500 - (5,0 x$		
e PWC	$PN \leq 4,3$	$PN)$	30
	$500 - (5,0 x$		
	$4,3 < PN \leq 40$	$PN)$	
		$ 15,7 + (50/ PN 0,9) $	
+-----+-----+-----+-----+			
	$PN < 40$	300	
		$ 15,7 + (50/PN0,9) $	

+-----+-----+-----+-----+

2.3. Cicli di prova:

Cicli di prova e fattori di ponderazione da applicare:

Si applicano i seguenti requisiti della norma ISO 8178-4:2007, tenendo conto dei valori di cui alla tabella in appresso.

Per motori AS a velocità variabile si applica il ciclo di prova E1 o E5 o, in alternativa, al di sopra di 130 kW, può essere applicato il ciclo di prove E3. Per motori ad AC a velocità variabile si applica il ciclo di prova E4.

=====

| Ciclo E1, | | | | | |

| numero di | | | | | |

| modalità | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

+=====+=====+=====+=====+

| | | | |Velocità|

|Velocità |Velocità nominale |Velocità intermedia | minima |

+-----+-----+-----+-----+

| Coppia, % | 100 | 75 | 75 | 50 | 0 |

+-----+-----+-----+-----+

| Fattore di | | | | | |

| ponderazione | 0,08 | 0,11 | 0,19 | 0,32 | 0,3 |

+-----+-----+-----+-----+

| | | | |Velocità|

|Velocità |Velocità nominale |Velocità intermedia | minima |

+-----+-----+-----+-----+

| Ciclo E3, | | | | | |

| numero di | | | | | |

| modalità | 1 | 2 | 3 | 4 | |

+-----+-----+-----+-----+

| Velocità, % | 100 | 91 | 80 | 63 | |

+-----+-----+-----+-----+

| Potenza, % | 100 | 75 | 50 | 25 | |

Fattore di					
ponderazione	0,2	0,5	0,15	0,15	
Ciclo E4,					
numero di					
modalità	1	2	3	4	5
Velocità, %	100	80	60	40	Inattivo
Coppia, %	100	71,6	46,5	25,3	0
Fattore di					
ponderazione	0,06	0,14	0,15	0,25	0,40
Ciclo E5,					
numero di					
modalità	1	2	3	4	5
Velocità, %	100	91	80	63	Inattivo
Potenza, %	100	75	50	25	0
Fattore di					
ponderazione	0,08	0,13	0,17	0,32	0,3

Gli organismi notificati possono accettare prove effettuate sulla base di altri cicli di prova specificati in una norma armonizzata e applicabili al ciclo di funzionamento del motore.

2.4. Applicazione della famiglia di motori di propulsione e scelta del motore di propulsione capostipite

Il fabbricante del motore è responsabile di stabilire quali motori della sua gamma devono essere inclusi in una famiglia di motori.

Il motore capostipite è scelto da una famiglia di motori in modo tale che le sue caratteristiche di emissione siano rappresentative di tutti i motori di quella famiglia di motori. Di norma dovrebbe essere selezionato come motore capostipite della famiglia il motore che possiede le caratteristiche che dovrebbero risultare nel più alto quantitativo di emissioni specifiche (espresse in g/kWh), misurate nel ciclo di prova applicabile.

2.5. Carburanti di prova

Il carburante di prova utilizzato per le prove di emissione di scarico risponde alle seguenti caratteristiche:

	Benzina	

	Proprietà	RF-02-99 RF-02-03
	Senza piombo Senza piombo	
	min max min max	
	Numero di ottano	
	ricerca	95 - 95 -
	Numero di ottano motore	85 - 85 -
	Densità a 15 °C	
	(kg/m3)	748 762 740 754
	Punto di ebollizione	
	iniziale (°C)	24 40 24 40
	Frazione di massa di	
	zolfo (mg/kg)	- 100 - 10
	Contenuto di piombo	
	(mg/l)	- 5 - 5

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Tensione di vapore Reid* | | | | |

| (kPa) | 56 | 60 | - | - |

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Tensione di vapore* | | | | |

| (DVPE) (kPa) | - | - | 56 | 60 |

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Diesel* |

| *Proprietà* | RF-06-99 | RF-06-03 |

|-----|-----|-----|

| | *min* | *max* | *min* | *max* |

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Numero di cetano* | 52 | 54 | 52 | 54 |

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Densità a 15 °C (kg/m3)* | 833 | 837 | 833 | 837 |

| | | | | |

| *Punto di ebollizione finale* | | | | |

| (°C) | - | 370 | - 3 | 70 |

| | | | | |

| *Punto di infiammabilità (°C)* | 55 | - | 55 | - |

| | | | | |

| *Frazione di massa di zolfo* | | | | |

| (mg/kg) | Da | 300 (50) | - | 10 |

+-----+-----+-----+-----+-----+

| *Frazione di massa delle* | | | | |

| *ceneri (%)* | Da | 0,01 | - | 0,01 |

+-----+-----+-----+-----+-----+

Gli organismi notificati possono accettare prove effettuate sulla base di altri carburanti di prova specificati in una norma armonizzata.

3. DURATA

Il fabbricante del motore fornisce istruzioni per l'installazione e la manutenzione del motore che, se applicate, dovrebbero consentire al motore in condizioni d'uso normale di continuare a rispettare i limiti di cui ai punti 2.1 e 2.2 per tutta la normale durata del motore e in condizioni normali di utilizzo.

Tali informazioni sono ottenute dal fabbricante del motore effettuando preliminarmente una prova di resistenza, basata su cicli di funzionamento normali, e calcolando l'usura dei componenti in modo che il fabbricante possa preparare le istruzioni di manutenzione necessarie e rilasciarle con tutti i nuovi motori alla loro prima immissione sul mercato.

La durata normale del motore è la seguente:

a) per i motori AS: 480 ore di funzionamento o dieci anni, a seconda del caso che si verifica per primo;

b) per motori AC entrobordo o entrobordo con o senza scarico integrato:

1) per la categoria di motori $P_N \leq 373$ kW: 480 ore di funzionamento o dieci anni, a seconda del caso che si verifica per primo;

2) per i motori nella categoria $373 < P_N \leq 485$ kW: 150 ore di funzionamento o tre anni, a seconda del caso che si verifica per primo;

3) per i motori nella categoria $P_N > 485$ kW: 50 ore di funzionamento o un anno, a seconda del caso che si verifica per primo;

c) motori di moto d'acqua: 350 ore di funzionamento o cinque anni, a seconda del caso che si verifica per primo,

d) motori fuoribordo: 350 ore di funzionamento o dieci anni, a seconda del caso che si verifica per primo.

4. MANUALE DEL PROPRIETARIO

Ogni motore è dotato di un manuale del proprietario redatto in una o più lingue che possono essere facilmente comprese dai consumatori e dagli altri utilizzatori finali, secondo quanto determinato dallo Stato membro in cui il motore deve essere commercializzato.

Il manuale del proprietario:

a) fornisce istruzioni per l'installazione, l'uso e la manutenzione necessarie per il corretto funzionamento del motore al fine di soddisfare i requisiti di cui alla sezione 3 (durata);

b) specifica la potenza del motore misurata conformemente alla norma armonizzata.

C. Requisiti essenziali per le emissioni acustiche

Le imbarcazioni e i natanti da diporto con motori entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua, i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato sono conformi ai requisiti essenziali per le emissioni acustiche stabiliti nella presente parte.

1. LIVELLI DI EMISSIONE ACUSTICA

1.1. Le imbarcazioni e i natanti da diporto con motori entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua, i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato sono progettati, costruiti e assemblati così che le emissioni acustiche non superino i valori limite illustrati nella seguente tabella:

===== Potenza nominale del Livello massimo di motore (un solo pressione sonora = motore) in kW LpASmax in dB +=====+
PN ≤ 10 67
+-----+
10 < PN ≤ 40 72
+-----+
PN > 40 75
+-----+

in cui P_N = potenza nominale del motore in kW di un solo motore alla

velocità nominale e L_{pASmax} = livello massimo di pressione sonora in

dB.

Per le unità con due o più motori di tutti i tipi, si può applicare una tolleranza di 3 dB.

1.2. In alternativa al test di misurazione del suono, le imbarcazioni e i natanti da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, sono ritenute conformi ai requisiti acustici di cui al punto 1.1 se il numero di Froude è $\leq 1,1$ e se il rapporto potenza/dislocamento è ≤ 40 e se il motore e il sistema di scarico sono installati conformemente alle specifiche del fabbricante del motore.

1.3. Il «numero di Froude» F_n è calcolato dividendo la velocità

massima dell'imbarcazione o natante da diporto V (m/s) per la radice quadrata della lunghezza al galleggiamento lwl (m) moltiplicata per una data costante di accelerazione gravitazionale, g , di $9,8 \text{ m/s}^2$.

$$F_n = \frac{V}{\sqrt{(g \cdot lwl)}}$$

Il «rapporto potenza/dislocamento» è calcolato dividendo la potenza nominale del motore P_N (in kW) per il dislocamento dell'imbarcazione

o natante da diporto D (in tonnellate).

P_N

Rapporto potenza / dislocamento = ---

D

2. MANUALE DEL PROPRIETARIO

Per le imbarcazioni e i natanti da diporto dotati di motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato e per le moto d'acqua, il manuale del proprietario di cui alla parte A, punto 2.5, contiene le informazioni necessarie per mantenere l'unità e il sistema di scarico in condizioni che, per quanto possibile, garantiscano la conformità ai valori limite di rumore specificati per l'uso normale.

Per i motori fuoribordo ed entro bordo con comando a poppa con scarico integrato, il manuale del proprietario richiesto alla parte B, sezione 4, fornisce le informazioni necessarie a mantenere il motore in condizioni che, per quanto possibile, garantiranno la conformità ai valori limite di rumore specificati per l'uso normale.

3. DURATA

Le disposizioni sulla durata di cui alla parte B, sezione 3, si applicano, mutatis mutandis, al rispetto delle prescrizioni sulle emissioni acustiche di cui alla presente parte, sezione 1.)

Allegato III

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato IV

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato V

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato VI

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato VII

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato VIII

Dichiarazione di conformità UE N. xxxxx⁽¹⁾

1. N. xxxxx (Prodotto: prodotto, lotto, tipo o numero di serie):

2. Nome e indirizzo del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato [il rappresentante autorizzato deve indicare anche la ragione sociale e l'indirizzo del fabbricante] o dell'importatore privato.

3. La presente dichiarazione di conformità è rilasciata sotto l'esclusiva responsabilità del fabbricante o dell'importatore privato, o di chiunque immette sul mercato o metta in servizio un motore di propulsione o un'unità da diporto dopo una modifica o conversione rilevante dello stesso o della stessa, di chiunque modifichi la destinazione d'uso di un'unità da diporto non contemplata nel campo di applicazione della direttiva 2013/53/UE in modo da farla rientrare nel suo ambito di applicazione applicando le procedure previste prima dell'immissione sul mercato o della sua messa in servizio, o chiunque immetta sul mercato un'unità da diporto costruita per uso personale prima della scadenza del periodo di cinque anni decorrente dalla messa in servizio dell'unità da diporto.

4. Oggetto della dichiarazione (identificazione del prodotto che ne consenta la rintracciabilità. Essa può comprendere una fotografia, se opportuno).

5. L'oggetto della dichiarazione di cui al punto 4 è conforme alla pertinente normativa di armonizzazione dell'Unione.

6. Riferimento alle pertinenti norme armonizzate utilizzate o riferimenti alle altre specifiche tecniche in relazione alle quali è dichiarata la conformità.

7. Se del caso, l'organismo notificato ... (nome, numero) ha effettuato ... (descrizione dell'intervento) e rilasciato il certificato.

8. Identificazione del firmatario abilitato a impegnare il fabbricante o il suo rappresentante autorizzato

9. Indicazioni complementari:

La dichiarazione di conformità UE include una dichiarazione del fabbricante del motore di propulsione e della persona che adatta un motore conformemente (*(all'articolo 5, comma 4, lettere b) e c), del [decreto legislativo 11 gennaio 2016, n. 5](#)*), secondo cui:

a) se installato in un'unità da diporto secondo le istruzioni di installazione che accompagnano il motore, quest'ultimo soddisferà:

1) i requisiti relativi alle emissioni di scarico previsti dal presente decreto;

2) i valori limite di cui alla direttiva 97/68/CE per quanto riguarda i motori omologati conformemente alla direttiva 97/68/CE che sono conformi ai limiti di emissione della fase III A,

della fase III B o della fase IV per i motori ad accensione spontanea utilizzati in applicazioni diverse dalla propulsione di navi della navigazione interna, di locomotive e di automotrici ferroviarie, come previsto all'allegato I, punto 4.1.2, di tale direttiva; o

3) i valori limite di cui al regolamento (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda i motori omologati conformemente a tale regolamento.

Il motore non deve essere messo in servizio finché l'unità da diporto in cui deve essere installato sia stata dichiarata conforme, se previsto, con la pertinente disposizione del presente decreto.

Se il motore è stato immesso sul mercato durante l'ulteriore periodo transitorio di cui all'articolo 46, comma 2, la dichiarazione di conformità UE ne fa menzione.

Firmato a nome e per conto di:

(Luogo e data di rilascio)

(nome, funzione) (firma)

⁽¹⁾ L'attribuzione di un numero alla dichiarazione di conformità è facoltativa.

Allegato IX

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#))

Allegato X

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#))

Allegato XI

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#))

Allegato XII

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato XIII

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato XIV

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato XV

((ALLEGATO ABROGATO DAL [D.LGS. 11 GENNAIO 2016, N. 5](#)))

Allegato XVI

Tabella A

DIRITTI E COMPENSI PER PRESTAZIONI
E SERVIZI IN MATERIA DI NAUTICA DA DIPORTO

((-----+-----+))	
Visite di accertamento e stazzatura navi da	
diporto di tipo non omologato e rilascio di	
certificazioni di collaudo e di stazza	354,81 euro
+-----+-----+	
Visite periodiche ed occasionali navi da diporto	88,71 euro
+-----+-----+	
Stazzatura o ristazzatura di navi da diporto e	
rilascio certificazioni	29,57 euro
+-----+-----+	
Rilascio licenze di navigazione	29,57 euro

Aggiornamento licenze di navigazione	17,76 euro
Rilascio certificato d'uso motore	23,65 euro
Aggiornamento certificato d'uso motore	11,82 euro
Esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A e C	29,57 euro
Esame per il conseguimento della patente nautica per navi da diporto	118,27 euro
Iscrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)	35,48 euro
Rinnovo licenze	29,57 euro
Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione; iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto dai registri.	23,65 euro
Copia di un documento	11,82 euro
Rilascio di un duplicato	29,57 euro
Autorizzazione alla navigazione temporanea e licenza provvisoria di navigazione	23,65 euro

((II))

AGGIORNAMENTO (8)

Il Decreto 10 luglio 2017 (in G.U. 16/08/2017, n. 190), ha disposto (con l'art. 1, comma 1) che "I diritti e i compensi per le prestazioni e i servizi in materia di nautica da diporto, di cui all'allegato XVI del [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), sono aumentati del 2% e del 1,7% per il biennio 2006 - 2007, del 3,2% e dello 0,7% per il biennio 2008 - 2009, del 1,6% e del 2,7% per il biennio 2010 - 2011, del 3,0% e del 1,1% per il biennio 2012 - 2013, dello 0,2% e del -0,1% per il biennio 2014 - 2015, secondo la nuova tabella A allegata al presente decreto".

AGGIORNAMENTO (11)

Il Decreto 29 maggio 2018 (in G.U. 01/08/5018, n. 177) ha disposto (con l'art. 1, comma 1) che "I diritti e i compensi per le prestazioni ed i servizi in materia di nautica da diporto, di cui all'allegato XVI del [decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171](#), sono aumentati dello -0,1% e del 1,1% per il biennio 2016-2017, secondo la nuova tabella A allegata al presente decreto".

Pagina 2: [1] Commentato [GC5] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 18:49:00**

ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 2 di questo articolo in base al quale la navigazione da diporto è esclusivamente quella esercitata senza fine di lucro.

L'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, riguarda le "Navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche".

Il decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, contiene le "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione".

Di conseguenza, questi richiami normativi non hanno nulla a che vedere con la navigazione da diporto.

Pagina 2: [2] Commentato [GC6] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 18:55:00**

INSERIRE "senza alcun limite".

Il fine è quello di eliminare tutti gli attuali differenti limiti di navigazione di una unità da diporto dalla linea di costa.

Il fine è anche quello di unificare e semplificare i relativi adempimenti amministrativi per rendere la disciplina di questo codice "user friendly" amica dell'utente.

Pagina 2: [3] Commentato [GC7] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 19:00:00**

ABROGARE in considerazione del nuovo testo di questo comma 2.

La navigazione da diporto è unicamente quella esercitata senza fine di lucro.

Quando non c'è fine di lucro, è indifferente che chi naviga abbia un fine sportivo, ricreativo o lusorio.

Pagina 2: [4] Commentato [GC8] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 19:04:00**

AGGIUNGERE ". Sono escluse dall'applicazione del presente codice le unità da diporto così dette da spiaggia che siano a remi, a pedali, a vela senza motore con una superficie velica di non più di quattro metri quadrati, le tavole senza motore con o senza vela."

Questo serve a escludere dal campo di applicazione del codice della nautica da diporto le unità troppo piccole.

Pagina 2: [5] Commentato [GC10] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 19:10:00**

ABROGARE

Se questo è il codice della nautica da diporto, le norme per la nautica da diporto devono essere contenute tutte in questo codice e non anche altrove!

Di conseguenza, i rimandi devono essere ridotti al minimo.

Sono ammessi rimandi solo a corpi normativi ben identificati e che siano utili nella interezza del loro testo come, ad esempio, il codice della navigazione.

Il fine è quello di rendere la disciplina della navigazione da diporto meno intricata e quindi "user friendly" amica dell'utente.

Pagina 2: [6] Commentato [GC11] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 19:14:00**

SOSTITUIRE con "corrispondente alla propria".

Il codice della navigazione prevede già diverse categorie di stazza.

Il rinvio al codice della navigazione rende queste categorie pienamente applicabili anche nella nautica da diporto.

Introdurre qui una distinzione tra propulsione meccanica e altri tipi di propulsione non ha senso.

E' una norma di dettaglio inutile.

Il fine della sostituzione qui proposta è quello di semplificare la normativa per la navigazione da diporto per renderla "user friendly" amica dell'utente.

Pagina 6: [7] Commentato [GC27] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:24:00**

Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'art. 395-quater, c. 1, con un testo identico a quello dell'art. 15-bis, c. 1, qui in commento e rubrica "Iscrizione".

Pagina 6: [8] Commentato [GC29] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:28:00**

SOSTITUIRE con "che non sono membri dell'Unione Europea".

Questo perché per le unità da diporto italiane o di altri Paesi membri dell'Unione Europea c'è il successivo art. 19.

Pagina 6: [9] Commentato [GC30] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:34:00**

ABROGARE perché il comma 1 di questo articolo viene spostato nel codice della navigazione dove diventa il nuovo art. 395-quater, c. 1.

Inoltre i documenti da presentare vengono elencati subito dopo nel testo.

Pagina 6: [10] Commentato [GC31] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:42:00**

INSERIRE "al proprietario che desidera l'iscrizione, anche provvisoria, nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)".

Questa aggiunta è la conseguenza dello spostamento del primo comma di questo articolo nel codice della navigazione.

Pagina 6: [11] Commentato [GC32] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:44:00**

INSERIRE "allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà e".

Questa aggiunta è la conseguenza dello spostamento del comma 1 di questo articolo nel codice della navigazione.

Pagina 6: [12] Commentato [GC33] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:47:00**

ABROGARE

Il certificato di stazza non è necessario perché la stazza della nave è indicata nel titolo di proprietà che va presentato per ottenere l'iscrizione.

Pagina 6: [13] Commentato [GC34] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:52:00**

ABROGARE

Il certificato di stazza non è necessario perché la stazza della nave è indicata nel titolo di proprietà che va presentato per ottenere l'iscrizione.

Pagina 6: [14] Commentato [GC35] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 23:00:00**

SOSTITUIRE con "dell'articolo 15-bis del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, Codice della nautica da diporto"

Questa modifica è necessaria in considerazione del fatto che i commi 5 e 6 di questo articolo vengono spostati nel codice della navigazione.

Pagina 6: [15] Commentato [GC38] **Giorgio Cannella** **27/10/2018 22:53:00**

Poiché il nuovo testo dell'art. 1, c. 2, di questo codice afferma che la navigazione da diporto è unicamente quella senza fine di lucro, questa norma non può rimanere in questo codice, ma va ABROGATA e SPOSTATA nel codice della navigazione.

Nel Libro III Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione, Titolo I Dei contratti di utilizzazione della nave, dopo il Capo I Della locazione e il Capo II Del noleggio, bisogna CREARE il Capo II-BIS Della locazione e del noleggio di unità da diporto.

CREARE l'art. 395-quater, c. 2 e 3, con un testo identico a quello dell'art. 15-bis, c. 5 e 6, qui in commento con l'aggiunta delle modifiche di cui ai commenti che li riguardano

Pagina 10: [16] Commentato [GC54] Giorgio Cannella 29/10/2018 12:40:00

ABROGARE perché si tratta di un adempimento inutile.

Il dato sulla stazza dell'unità da diporto, infatti, viene già fornito in base al c. 1, lett. a, di questo articolo ("la descrizione tecnica dell'unità stessa").

Inoltre, il dato sulla stazza è contenuto anche nella dichiarazione di conformità U.E. richiesta dal c. 1, lett. b, di questo articolo.

Si veda a tale riguardo l'allegato VIII a questo codice "Dichiarazione di conformità UE N. xxxxx", che al comma 4 prescrive la "identificazione del prodotto che ne consenta la rintracciabilità").

Non ha senso, quindi, prevedere l'obbligo di esibire un certificato che dichiari per la terza volta la stazza dell'unità da diporto.

Il fine è quello di semplificare la normativa di legge e ridurre gli adempimenti amministrativi inutili per rendere il codice della nautica da diporto "user friendly" amico dell'utente.

Pagina 12: [17] Commentato [GC64] Giorgio Cannella 29/10/2018 18:10:00

L'art. 1, c. 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013) recita:

- "E' istituito, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il Sistema include l'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, l'archivio telematico centrale contenente informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, lettere b) e c) del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 - Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 173, nonché lo sportello telematico del diportista."

Poiché il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo non prevede più alcuna distinzione tra natanti, imbarcazioni e navi, è necessario **MODIFICARE l'art. 1, c. 217, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013) nel modo seguente** (in grassetto la parte modificata):

"E' istituito, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, il Sistema telematico centrale della nautica da diporto. Il Sistema include l'ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, l'archivio telematico centrale contenente informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti **le unità da diporto di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva**

2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172."

Pagina 12: [18] Commentato [GC65] Giorgio Cannella 29/10/2018 18:18:00

ABROGARE.

Attenzione a non confondersi.

Il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, nonché la stazza, non rientrano nella licenza di navigazione, ma nella dichiarazione del costruttore e nel certificato di sicurezza.

Infatti, il testo già vigente dell'art. 22, c. 1, lett. a, di questo codice, afferma che la licenza di navigazione "abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite".

Nulla di più!

In altre parole, il certificato di sicurezza afferma che l'unità da diporto con stazza, scafo e motore in esso dettagliatamente indicati è sicura perché risponde a tutte le norme di sicurezza in vigore.

A seguito dell'ottenimento del certificato di sicurezza, la licenza di navigazione abilita quella unità da diporto a navigare.

Pagina 12: [19] Commentato [GC67]

Giorgio Cannella

29/10/2018 18:55:00

ABROGARE per le stesse considerazioni già esposte nel commento a questo stesso articolo a proposito delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e della stazza.

Il fine di questa abrogazione è quello di ridurre gli adempimenti amministrativi inutili per rendere la disciplina della navigazione da diporto "user friendly" amica dell'utente.

Domanda: come si fa durante un controllo a sapere che la licenza di navigazione si riferisce a una determinata unità da diporto se nella licenza in parola non si parla delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e nemmeno della stazza?

Risposta: la licenza di navigazione identifica l'unità da diporto in base alle caratteristiche di cui parla l'art. 23, c. 2, di questo codice (numero e sigla di iscrizione o codice alfanumerico, nome o denominazione sociale del proprietario, nome dell'unità, gli atti riguardanti la proprietà o gli altri diritti reali costituiti sull'unità da diporto), ma soprattutto grazie ai dati scritti sulla targhetta del costruttore dell'unità da diporto (allegato II a questo codice, punto 2.2).

Tra di essi ricordiamo la categoria di progettazione, la portata massima consigliata, e il numero di persone raccomandato dal fabbricante per cui l'unità è stata progettata - allegato II a questo codice, punto 2.2).

Infine, tra i documenti che devono essere tenuti a bordo, vi sono anche la dichiarazione del costruttore e il certificato di sicurezza (testo vigente dell'art. 23, c. 3, di questo codice) che riportano, tra gli altri dati, anche le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, nonché la stazza.

Pagina 12: [20] Commentato [GC68]

Giorgio Cannella

29/10/2018 19:04:00

ABROGARE

Il numero massimo delle persone trasportabili è già indicato tre volte: nella dichiarazione del costruttore, nel certificato di sicurezza e nella targhetta del costruttore dell'unità da diporto (si veda l'allegato II a questo codice, punto 2.2).

Valgono per il resto le considerazioni già sposte nei commenti a questo articolo.

Il fine di questa abrogazione è quello di ridurre gli adempimenti amministrativi inutili per rendere la disciplina della navigazione da diporto "user friendly" amica dell'utente.

Pagina 18: [21] Commentato [GC100]

Giorgio Cannella

09/11/2018 15:29:00

INSERIRE l'art. 29-bis con il seguente testo.

"Dotazioni di sicurezza

1. Su tutte le unità da diporto è fatto obbligo di avere a bordo: un giubbotto di salvataggio per ogni persona imbarcata, una boetta luminosa in caso di navigazione notturna, due razzi di segnalazione e una boetta fumogena o fuoco a mano, una bussola magnetica, le luci di navigazione, un corno da nebbia, uno scandaglio, un'ancora, un martello, un mezzo marinaio, la pompa di sentina, remi, venti metri di cima per le manovre comuni, una torcia stagna, un estintore per le unità a motore e un gioco di vele completo per le unità a vela, la cassetta stagna del pronto soccorso contenente il necessario per la medicazione e altri prodotti farmaceutici comuni, la licenza di navigazione, il contrassegno dell'assicurazione per la responsabilità civile, il regolamento della navigazione, la tavola delle maree, le carte nautiche aggiornate.

2. Le dotazioni di bordo dell'unità da diporto non sono soggette a revisioni. La responsabilità del loro funzionamento e della loro adeguatezza alle condizioni della navigazione ricade sul comandante dell'unità o, in sua assenza o impedimento, sul conduttore dell'unità.

3. Sono abrogate tutte le norme di legge e di regolamento che prevedono controlli periodici a bordo dell'unità da diporto, e/o mentre l'unità da diporto è a secco, al fine di esaminare la manutenzione e/o il funzionamento degli apparati di bordo e/o lo stato di conservazione dello scafo. La responsabilità del loro funzionamento e della loro adeguatezza alle condizioni della navigazione ricade sul comandante dell'unità o, in sua assenza o impedimento, sul conduttore dell'unità.

4. Restano in vigore i controlli a sorpresa previsti dall'articolo 26-bis di questo codice.

5. E' abrogata qualsiasi norma di legge e di regolamento incompatibile con i commi 1, 2 e 3 di questo articolo."

Ecco qui di seguito i motivi dell'inserimento di questo nuovo art. 29-bis.

1 – Prevedere una dotazione di sicurezza minima obbligatoria per tutte le unità da diporto.

2 - Responsabilizzare il comandante o il conduttore dell'unità da diporto: è lui a scegliere la dotazione più adeguata alla navigazione che si accinge a compiere, ferma restando la dotazione minima prevista dall'art. 29-bis.

3 – Rendere il codice della navigazione da diporto "user friendly" amico dell'utente tramite una decisa semplificazione normativa e una conseguente riduzione di tutti gli adempimenti amministrativi connessi alla dotazione di sicurezza.

4 – Abrogare i costi occulti della navigazione da diporto - costituiti da revisioni e controlli periodici – senza rinunciare alla sicurezza della navigazione.

In un Paese come l'Italia, con circa 2.700 chilometri di coste, non ha senso frenare il settore della navigazione da diporto e il suo indotto economico con dei balzelli periodici.

I controlli necessari per la sicurezza della navigazione continuano a essere svolti a sorpresa in base all'art. 26-bis di questo codice.

5 – La previsione ad opera del nuovo art. 29-bis di una dotazione minima **è già applicabile** ai diportisti italiani che scelgono di issare bandiera belga in base all'art. 21 di questo codice.

Il Belgio, Paese membro dell'Unione Europea - con appena 66 chilometri di coste a paragone dei circa 2.700 chilometri di coste che ha l'Italia - ha una normativa per la navigazione da diporto molto più semplice e meno costosa di quella italiana.

Continuare a prevedere complesse e costose dotazioni di sicurezza obbligatorie, per giunta differenziate a seconda della lunghezza dello scafo dell'unità da diporto e della sua distanza dalla costa, significa solo incentivare i diportisti italiani a cambiare bandiera con conseguenti perdite di denaro per l'erario italiano e di possibilità per le autorità italiane di effettuare controlli.

Si vedano:

- Service public fédéral Mobilité et Transports, *Vade- mecum de la navigation de plaisance en Belgique*, 32esima edizione 01 febbraio 2016, paragrafo 14 Equipement, Eaux maritimes belges, punto 1, in: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/vademecum_fr_editie32.pdf ;
- Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, *Mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza di unità da diporto battenti bandiera straniera che navigano nelle acque territoriali italiane*, 12 maggio 2014, in: <http://www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Documents/Circolare%20n.%2042645%20in%20data%2012.05.2014%20%20Mezzi%20di%20salvataggio%20e%20dotazioni%20di%20sicurezza%20di%20unit%C3%A0.pdf> ;
- Fabrizio Coccia, *Sventola bandiera belga*, in: *Bolina*, n. 280, novembre 2010, pagina 45;
- Roberto Caldara, *Considerazioni in merito alla registrazione all'estero di unità da diporto che stazionano in porti italiani: la bandiera belga*, in: *Temi Romana*, n. 3, luglio – settembre 2018, pagine 6-8.

Pagina 23: [23] Commentato [GC120] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:21:00

SOSTITUIRE con “e/o”.

Le esigenze di sicurezza per le persone a bordo e nella navigazione sono le medesime sia per chi ha il comando dell’unità, sia per chi ne ha la condotta.

La modifica proposta serve anche a evitare che qualcuno possa giocare con la lettera della legge dicendo che aveva solo il comando o solo la condotta dell’unità.

Pagina 23: [24] Commentato [GC121] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:18:00

ABROGARE in considerazione del nuovo testo del comma 1 di questo articolo che prevede l’obbligo della patente nautica per assumere il comando e/o la condotta di una qualsiasi unità da diporto o di una moto d’acqua.

La distanza maggiore o minore dalla linea di costa, inoltre, non fa venire meno le esigenze di sicurezza della navigazione.

Pagina 23: [25] Commentato [GC122] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:25:00

SOSTITUIRE con “con” in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l’obbligo della patente nautica per assumere il comando e/o la condotta di una qualsiasi unità da diporto o di una moto d’acqua.

Pagina 23: [26] Commentato [GC123] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:27:00

ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l’obbligo della patente nautica per assumere il comando e/o la condotta di una qualsiasi unità da diporto o di una moto d’acqua.

Pagina 23: [27] Commentato [GC124] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:28:00

ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo del comma 1 di questo articolo prevede l’obbligo della patente nautica per assumere il comando e/o la condotta di una qualsiasi unità da diporto o di una moto d’acqua.

Inoltre, il nuovo testo dell’art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Pagina 23: [28] Commentato [GC126] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:39:00

INSERIRE “senza motore” per evitare la violazione del limite di età di diciotto anni nel caso di unità da diporto anche molto grandi che abbiano la propulsione sia a vela, sia a motore.

Pagina 23: [29] Commentato [GC128] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:30:00

ABROGARE in considerazione del fatto che il nuovo testo dell’art. 1, c. 2, di questo codice afferma che esso non si applica alle unità da diporto così dette da spiaggia, tra le quali quelle a remi.

Pagina 23: [30] Commentato [GC130] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:49:00

ABROGARE

Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell’art. 39 di questo codice.

Inoltre, il nuovo testo dell’art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Pagina 23: [31] Commentato [GC131] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:51:00

SOSTITUIRE con “unità”.

Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell’art. 39 di questo codice.

Inoltre, il nuovo testo dell’art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Pagina 23: [32] Commentato [GC132] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:54:00

SOSTITUIRE con “unità”.

Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice.
Inoltre, il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Pagina 23: [33] Commentato [GC133] Giorgio Cannella 01/11/2018 22:55:00

SOSTITUIRE con "unità".

Il fine è quello di rimodulare le categorie di patenti nautiche secondo il nuovo testo dell'art. 39 di questo codice.
Inoltre, il nuovo testo dell'art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natanti, imbarcazioni e navi.

Pagina 48: [34] Commentato [GC161] Giorgio Cannella 02/11/2018 18:34:00

ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – La norma viola il principio di uguaglianza (art. 3 Cost.) perché tratta situazioni uguali in maniera ingiustificatamente diversa (C. Cost. sent. n. 3 del 1957).

Facciamo un esempio.

Tizio ha vent'anni.

In stato di ebrezza si mette al comando o alla condotta di una unità da diporto.

Tizio non soggiace alle sanzioni di questo articolo perché non ha ancora compiuto gli anni ventuno.

Caio ha ventidue anni.

In stato di ebrezza si mette al comando o alla condotta di una unità da diporto.

Caio soggiace alle sanzioni di questo articolo perché ha già compiuto gli anni ventuno.

2 – La norma è pericolosa perché prevede un **ulteriore "bonus ubriacatura"** oltre a quello della lettera b di questo stesso comma.

A norma dell'attuale art. 39, c. 3, di questo codice, Tizio può avere la patente nautica a 14 anni per i natanti a vela, a 16 anni per i natanti e a 18 anni per le imbarcazioni.

A norma dell'attuale art. 53-ter, c. 1, lett. a, qui in commento, Tizio per essere sanzionato per guida di una unità da diporto in stato di ebrezza deve avere compiuto gli anni ventuno.

Di conseguenza, Tizio ha sette anni di tempo - da quando ne compie 14 e prende la patente nautica a quando ne compie 21 - per ubriacarsi e mettersi al comando o alla condotta di unità da diporto via via sempre più grandi, senza incorrere nelle sanzioni amministrative di cui all'art. 53-ter di questo codice.

In conclusione, il disposto della lettera a in commento è contrario al principio di uguaglianza, alle norme di sicurezza della navigazione, alle norme di tutela della salute – in particolare di minorenni e ragazzi – e alle norme di contrasto dell'alcolismo.

Pagina 48: [35] Commentato [GC162] Giorgio Cannella 02/11/2018 19:01:00

ABROGARE e SOSTITUIRE con "a qualsiasi fine avvenga la navigazione".

Per quanto riguarda la lett. a "i soggetti di età inferiore ad anni ventuno" si rinvia al commento seguente.

Per quanto riguarda la lettera b "coloro che utilizzano l'unità da diporto a fini commerciali di cui all'articolo 2, comma 1, del presente codice" si fa presente quanto segue.

1 – La norma è contraria al principio di uguaglianza (art. 3 Cost.) perché tratta situazioni uguali in maniera ingiustificatamente diversa (C. Cost. sent. n. 3 del 1957).

Infatti, essa sanziona chi in stato di ebrezza utilizza l'unità da diporto a fini commerciali, ma non chi la utilizza senza fine di lucro.

2 - La modifica proposta dell'art. 1, c. 2, di questo codice prevede che la navigazione da diporto sia solo quella senza fine di lucro.

Tuttavia, poiché la navigazione in stato di ebbrezza è pericolosa qualunque sia il fine per il quale essa avviene, è necessario aggiungere le parole indicate all'inizio di questo commento.

3 – Consentire l'utilizzo di un'unità da diporto in stato di ebbrezza se non vi è fine di lucro, significa prevedere un **"bonus ubriacatura"**.

Questo contrasta con le norme a tutela della salute e di contrasto all'alcolismo.

In conclusione, il disposto della lettera b in commento è contrario al principio di uguaglianza, alle norme di sicurezza della navigazione, alle norme di tutela della salute e di contrasto dell'alcolismo.

Pagina 48: [36] Commentato [GC168] Giorgio Cannella 02/11/2018 19:25:00

ABROGARE per i seguenti motivi.

1 – Si vedano i commenti a proposito della necessità di abrogare le lettere a e b del comma 1 di questo articolo.

2 – La previsione in commento contiene un **terzo "bonus ubriacatura"** oltre ai primi due previsti dalle lettere a e b del comma 1 di questo articolo.

Infatti, i soggetti di cui alla lettera a del primo comma, non solo hanno ben sette anni di tempo per mettersi in stato di ebbrezza al comando o alla condotta di unità da diporto via via sempre più grandi senza incorrere nelle sanzioni amministrative previste dall'articolo 53-ter di questo codice (si veda il commento alla lettera a del comma 1), ma, nel medesimo lasso di tempo, hanno anche un **bonus** per evitare il ritiro della patente nautica.

Infatti, per i soggetti di cui al comma 1 lettera a in parola (minori degli anni 21) sarà sufficiente essere colti con un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro solo una volta ogni due anni per evitare il ritiro della patente nautica.

In conclusione, le parole del comma 4 evidenziate in questo commento contengono una previsione di legge contraria alle norme di sicurezza della navigazione, alle norme di tutela della salute – in particolare di minorenni e ragazzi – e alle norme di contrasto dell'alcolismo.

Pagina 48: [37] Commentato [GC169] Giorgio Cannella 02/11/2018 21:49:00

ABROGARE

Qual è la differenza tra condurre un'unità da diporto e dirigere nauticamente un'unità da diporto?

Poiché queste due espressioni indicano la stessa condotta, la seconda di esse va abrogata in base al principio di tipicità della sanzione amministrativa (previsto dall'art. 1, c. 2, legge 24 novembre 1981, n. 689 che recita:

"Le leggi che prevedono sanzioni amministrative si applicano soltanto nei casi e per i tempi in esse considerati.").

Pagina 48: [38] Commentato [GC171] Giorgio Cannella 02/11/2018 21:53:00

SOSTITUIRE con "unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri".

Il nuovo art. 3, c. 1, di questo codice non distingue più tra natante, imbarcazione e nave.

Per questo motivo qui viene inserita la precisazione della lunghezza dello scafo dell'unità da diporto superiore a ventiquattro metri.

In questo caso, infatti, la previsione del legislatore è finalizzata a sanzionare più gravemente la condotta di chi comanda o conduce un'unità da diporto di grandi dimensioni in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.