

Con il patrocinio di
U.N.I.C.A. Nautica
Unione Nazionale Imprenditori Charter nautico Associati



Utilizzo Commerciale delle Unità da Diporto

Effetti e anomalie della Vigente Normativa

Raccolta di Leggi e Circolari in materia

Proposte di modifiche al vaglio delle Istituzioni

a cura di
Giuseppe Accardi

Sommario

	Pag.
Prefazione	8
Premessa	9
Finalità di una Normativa	10
Le Associazioni di Settore	11
I convegni partecipati da UNICA Nautica	12
Capitolo I	
Utilizzo Commerciale delle Unità da Diporto D.L.vo 171/2005	
Codice della Navigazione da Diporto, Commenti alla norma	
Il codice della Navigazione da Diporto	
Armatore e Dichiarazione di Armatore	13
D.L.vo 171/2005 Artt. 1 e 2: Commenti alla norma	14
Uso Commerciale delle Unità da Diporto	16
Uso Commerciale di unità di Bandiera estera – GB - Small Commercial Vessels	17
Coperture Assicurative per l'uso commerciale: La posizione delle Assicurazioni	19
	22
Capitolo II	
Commenti agli artt. dal 36 al 55 del D.L.vo 171/2005	
Il Lavoro Marittimo nel Diporto	
Locazione e Noleggio	24
La “Locazione con skipper”	27
	30
Capitolo III	
Le anomalie ingenerate dalla normativa	
Diporto e lavoratori marittimi del diporto	
Imposta di Bollo e di Registro: un'inutile gabella che dissuade il regolare arruolamento	35
Semplificazione delle procedure di imbarco e sbarco	37
Tabelle di armamento e numero dei componenti l'equipaggio	38
Certificato di idoneità	39
	40
Capitolo IV	
Interpretazione e procedure per l'utilizzo commerciale delle unità da diporto	
Unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo e ricreativo	
Note del Ministero dei Trasporti a chiarimento dei quesiti posti	41
Le Scuole Nautiche	42
Soggetti autorizzati all'uso commerciale dell'unità da diporto adibita a Scuola Nautica	46
I “Centri di istruzione per la nautica”	47
DM 25 Febbraio 2009 - Procedure per la individuazione degli Enti e delle Associazioni nautiche di livello Nazionale	48
La Lega Navale Italiana si cimenta nel Charter	49
	51
Le Associazioni no-profit e Sportivo-Dilettantistiche	52
Le scuole di vela e di navigazione	54
L'utilizzo commerciale di imbarcazioni di proprietà di privati e contratti di gestione	56
Capitolo V	
La vigilanza delle Istituzioni	
La vigilanza e le Autorità preposte	59
Un sistema di indagine efficace	59

Sommario

	Pag.
Capitolo VI	
il Punto di vista dell'Autore si coniuga con La Normativa Inglese	
The Small Commercial Vessels Practice: una norma chiara ed efficace	61
La necessità di rivisitare tutto l'impianto normativo	66
Capitolo VII	
Le Attività tese a modificare l'impianto Normativo del Diporto Nautico	
I Tavoli di Lavoro Interassociativi	67
Convocazione del Ministero per un Tavolo Tecnico per la modifica del D.M. 121/2005	72
Una coalizione che ha interesse a bloccare il decreto Titoli	74
21 Settembre 2010: Lo Status della revisione del Decreto Titoli : Ferma al Palo	75
Gennaio 2007: La bozza del Regolamento di Attuazione al Codice della Navigazione da Diporto e le istanze presentate da UNICA Nautica	80
22 febbraio 2007: Convegno promosso da UNICA Nautica per la modifica al decreto	81
14 Marzo 2007: invito del Min. dei Trasporti alle modifiche al D.L.vo 171/2005	88
30 Marzo 2007: UNICA Nautica inoltra le proposte di modifica al D.L.vo 171/2005	90
29 Luglio 2008: Esce il Decreto Attuativo D.M. 146/2008	100
13 Novembre 2008: UNICA Nautica inoltra le richieste di modifica al D.M. 146/2008	101
24 Febbraio 2009: Risposta del Ministero alle proposte di UNICA al D.M.146/2008	105
21Settembre 2009: Convocazione del Ministero dei Trasporti per la costituzione di Gruppi di Lavoro per la modifica al D.M. 146	106
28 Settembre 2009: UNICA Nautica reinoltra al Ministero dei Trasporti le proposte di modifica al D.M. 146/2008	110
Capitolo VII	
Raccolta Normativa	
LEGGE 11 FEBBRAIO 1971 N. 50 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 069 DEL 18/03/1971</i>) Norme sulla Navigazione da Diporto.	140
LEGGE 23 DICEMBRE 1996, N. 647 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 300 del 23.12.96</i>) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, -Art. 10 "Titolo Professionale Conduttore imbarcazioni adibite a Noleggio"-	151
D.P.R. 9 OTTOBRE 1997, N. 431 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 293del 17.12.1997</i>) Regolamento sulla disciplina delle Patenti Nautiche.	173
D.P.R. 9 OTTOBRE 1997, N. 431 Allegati	185
LEGGE 4 LUGLIO 2003 N. 172 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 161 del 14.07.2003</i>) Disposizioni per il riordino e il rilancio della Nautica da Diporto e del Turismo Nautico	196
DECRETO 10 MAGGIO 2005, N.121 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 154 del 5.07.2005</i>) Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto	223
DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 202 DEL 31.08.2005 – SUPPL. ORD. N. 148</i>) Codice della Nautica da Diporto e Attuazione della direttiva 2003/44/CE	233
DECRETO LEGISLATIVO 18 LUGLIO 2005, N. 171 Allegati	259
DECRETO MINISTERIALE 29 LUGLIO, N.146 (<i>Gazzetta Ufficiale n. 222 del 22.09.2008 - SUPPL. ORDINARIO n.223/L</i>) Regolamento di Attuazione dell'Art.65 del Codice della Nautica da Diporto	279
DECRETO MINISTERIALE 29 LUGLIO, N.146 - ALLEGATI	322

Capitolo I : Utilizzo commerciale delle unità da Diporto

Il fenomeno della navigazione da diporto ha origini decisamente recenti.

Inizialmente era sommariamente regolata, esclusivamente dal Codice della Navigazione, cui oggi fanno fede le successive modifiche apportate dalla **Legge quadro n. 50 dell' 11 febbraio 1971**, che le attribuisce lo status di "*navigazione speciale*", in relazione alle peculiarità che la differenziano dalla normativa generale del Codice stesso.

Solo nel 2003, con l' emanazione della Legge 4 Luglio 2003 n.172 "**Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico**" si è dato l'avvio a un corpus normativo specifico per il settore, cui hanno fatto seguito:

- il D.M. 10 maggio 2005 n.121 "**Qualifiche e abilitazioni per il settore di coperta e di macchina per gli iscritti alla gente di mare**" comunemente detto "Decreto Titoli".
- il D.L.vo 18 luglio 2005 n.171 "**Codice della nautica da diporto e attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 4 luglio 2003, n. 172.**";
- e il D.M. 29 luglio 2008 n.146 "**Regolamento di attuazione dell' art.65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171**"

Tuttora la specifica normativa è giuridicamente definita "*navigazione speciale*", in quanto riferita a un "*tipo di attività nautica, la quale possiede contenuti e caratteristiche strumentali e attuativi distinti in relazione alla finalità cui è diretta*" vale a dire una finalità non professionale né produttiva come, appunto, nel caso del diporto.

Per meglio comprendere il significato di quanto sopra espresso, viene considerata la "finalità ultima" dello specifico tipo di navigazione, che non può essere finalizzato a un risultato economico quale quello del trasporto di persone o merci (come nell'ambito mercantile): la navigazione da diporto deve avere quale finalità esclusiva: "**scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro**", come espressamente citato dal D.L.vo 171/2005 art. 1 comma 2.

Quanto sopra puntualizzato, tuttavia non vieta che a monte possano esservi passaggi commerciali o di prestazione d'opera a titolo oneroso, come espressamente contemplato dal D.L.vo 171/2005 art. 2, ma comunque la finalità ultima deve essere quella sopra specificata (*scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro*), escludendo esplicitamente il trasporto di persone e/o di merci.

La dicitura del "Titolo 1" del Decreto, "**REGIME DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO**", vuole indicare che l'impianto è fondamentalmente riferito allo "Strumento-Nave" e dal suo specifico utilizzo, dandone due diverse, precise e definite, collocazioni negli articoli 1 e 2 dividendole in utilizzo non a fine di lucro ed utilizzo commerciale.

La sostanziale differenza è che nell'ambito Mercantile gli attori chiamati in causa sono sempre soggetti giuridici che perseguono mere finalità lucrative:

- la Proprietà che acquista il bene per fini speculativi,
- l'Armatore che ne persegue il risultato economico
- la Soc. di navigazione che esercisce il mezzo.

Nel mercantile il contratto d'uso della Nave è sottoscritto tra due soggetti commerciali: l'Armatore e la Società di Navigazione. Il contratto d'uso di una unità da diporto utilizzata a fini commerciali è invece stipulato tra un Armatore e un Privato.

Altro elemento che ingenera confusione è costituito dal fatto che, correntemente, viene utilizzato inappropriatamente il termine "Armatore", riferendosi anche al semplice proprietario di una unità da diporto, che non esercita alcuna attività lucrativa.

Riportiamo in proposito quanto pubblicato su internet da
Zunarelli: "Lezioni di Diritto della Navigazione"

NOZIONE DI ARMATORE: *L'origine del concetto giuridico di armatore si deve ricercare nel diritto romano, secondo cui l'**exercitor navis** è il proprietario della nave, nonché il titolare dell'impresa nautica; accanto alla figura dell'armatore troviamo poi quella del **magister navis** o capitano, che fa le veci dell'**exercitor** durante le fasi della navigazione*

Il vigente codice della navigazione non ci dà una definizione specifica della nozione di armatore, che possono desumersi dall'art. 265 cod. nav., secondo il quale è armatore colui che "assume l'esercizio della nave" divenendo di conseguenza titolare di tutti i rapporti giuridici che sono connessi a tale esercizio. Il codice della navigazione, dando tale definizione ha voluto prescindere sia dall'esigenza della proprietà della nave, sia dallo scopo per cui l'esercizio della nave è destinato.

Elemento essenziale della figura dell'armatore è che egli abbia la disponibilità della nave sulla base di un rapporto di natura reale (uso, usufrutto ...) o di natura obbligatoria (comodato, locazione ...).

La nozione di armatore è però legata a alcuni particolari requisiti: Il primo, è l'organizzazione di persone o cose necessaria per l'utilizzazione della nave secondo la sua tipica destinazione (ossia la navigazione), il secondo è l'indispensabile impiego del mezzo nautico in conto proprio, ossia che il rischio dell'esito negativo della navigazione venga assunto dall'armatore.

ESERCIZIO DELLA NAVE E IMPRESA DELLA NAVIGAZIONE : *Il codice della navigazione utilizza il termine "impresa" in un'accezione diversa da quella che siamo soliti dedurre dal codice civile, secondo il quale all'art. 2082 "è imprenditore chi esercita professionalmente un'attività economica organizzata al fine della produzione e dello scambio di beni e servizi".*

*La nozione del concetto di impresa che invece possiamo trarre dal codice della navigazione può definirsi come il **complesso di elementi** (personali e patrimoniali) l'organizzazione dei quali fa capo all'armatore in vista delle esigenze della navigazione.*

Possiamo pertanto concludere adducendo che si ha impresa di navigazione anche quando l'esercizio della nave abbia luogo anche per fini puramente personali od occasionali.

Trascriviamo di seguito l'articolo n. 255 e gli artt. dal n. 265 al n. 270, del Codice della Navigazione, in merito alla "Dichiarazione di Armatore".

Articolo 255 - Esibizione dell'atto di nazionalità

1. *Se la richiesta di pubblicità si riferisce a una nave maggiore, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui agli articoli 253, 254, deve esibire all'ufficio al quale richiede la pubblicità, l'atto di nazionalità, per la prescritta annotazione.*
2. *Tuttavia, quando la pubblicità è richiesta all'ufficio d'iscrizione se, trovandosi la nave fuori del porto di iscrizione, non è possibile esibire all'ufficio stesso l'atto di nazionalità, l'ufficio esegue la trascrizione sulla matricola e ne dà comunicazione telegrafica, a spese del richiedente, all'ufficio marittimo o consolare del porto nel quale la nave si trova o verso il quale è diretta, perché sia ivi eseguita l'annotazione sull'atto di nazionalità.*

Articolo 265 - Dichiarazione di armatore.

Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.

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, tengono luogo della dichiarazione di armatore.

Articolo 266 - Dichiarazione di armatore per le navi addette alla navigazione interna.

Per l'esercizio delle navi addette alla navigazione interna, l'annotazione dell'atto di concessione o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, nei registri d'iscrizione della nave, tiene luogo della dichiarazione di armatore.

Articolo 267 - Designazione di rappresentante.

Nel fare la dichiarazione ovvero nel compiere le formalità di cui agli articoli 265, terzo comma, 266, l'armatore, se non è domiciliato nel luogo dove è l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, deve designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità preposta alla navigazione marittima o interna, si intende domiciliato.

Articolo 268 - Forma della dichiarazione.

La dichiarazione di armatore è fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso la dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite dal regolamento.

Articolo 269 - Documenti da consegnare.

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

Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 377, se il contratto non è stato fatto per iscritto, la dichiarazione deve essere fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata del proprietario e dell'armatore, ovvero resa verbalmente con l'intervento di entrambi.

Articolo 270 - Contenuto della dichiarazione di armatore.

La dichiarazione di armatore deve contenere:

- a) *il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore;*

b) gli elementi di individuazione della nave.

Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere:

c) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario;

d) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso della nave.

Articolo 271 - Pubblicità della dichiarazione.

La dichiarazione di armatore deve essere trascritta nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, e, per le navi maggiori, annotata sull'atto di nazionalità.

Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto di iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255.

Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità, prevalgono le risultanze della matricola.

Articolo 272 - Presunzione di armatore.

In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria.

Articolo 273 - Nomina di comandante della nave.

L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

**Il Codice della “Nautica da Diporto”
Decreto Legislativo n. 171 dell’ 8 Luglio 2005**

L’art. 1 del Codice cita:

- 1. Le disposizioni del presente decreto legislativo si applicano alla navigazione da diporto.*
- 2. Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime e interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro.*
- 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.*

Tutto l’impianto risulta quindi largamente mutuato dal codice della navigazione.

Il legislatore non ha però saputo tenere conto appieno della specificità del settore del diporto. Non avendone considerato la molteplicità dei suoi diversi aspetti, si sono trascurate talune peculiarità, dando luogo ad una nebulosità che mina pericolosamente la normativa vigente.

L’art. 2, comma 1) del Codice cita:

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;
(unicamente rivolto al conseguimento della patente nautica)*

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.

Qualsiasi altra diversa attività commerciale, ovvero contro corrispettivo, non essendo contemplata e conseguentemente non trascrivibile sulla licenza di navigazione è vietata, come esplicitato dal successivo Art. 55 comma 1) del predetto decreto.

Vedi in merito la lettera prot. 1476 in data 24/01/2008 pubblicata alla pagina 44.

Possiamo quindi distinguere l'utilizzo delle unità nautiche in due categorie:

- **uso diportistico puro – non lucrativo:** l'unità viene utilizzata a puro titolo gratuito, in assenza di contropartita anche se di natura non economica. Chi ne assume il comando non ha cointeressenze economiche.

Questo è il caso del privato proprietario che dell'unità ne fa uso per puro ludo personale e per i suoi familiari. Può essere lui stesso ad assumerne il comando così come può assumere, con regolare "convenzione di arruolamento", marittimi in qualità di comandante o demandati ad altri servizi. Il personale che svolge attività lavorativa a bordo non concorre a produrre alcuna attività economica per se o per il proprietario.

- **uso lucrativo - commerciale:** l'unità viene utilizzata a fronte di contropartita anche di natura non economica, concorre, in relazione all'uso specifico della Nave, a un risultato economico per l'armatore e/o per il proprietario, o per chi ne assume il comando o eroga a bordo eventuali altre diverse prestazioni.

Lo scenario dell'Uso Lucrativo-Commerciale è più variegato e si suddivide in:

1) Attività Commerciali elencate nell'art. 2 del Codice

a) **La Locazione:** ovvero il trasferimento temporaneo, dall'armatore all'utilizzatore (denominato conduttore del contratto di locazione), del possesso e utilizzo dell'unità nuda, a fronte di corrispettivo. L'utilizzo dell'unità locata, così come eventuali altre attività svolte a bordo, non possono concorrere a produrre alcun risultato economico.

b) **Il Noleggio:** ovvero la messa a disposizione dell'unità armata ed equipaggiata dall'armatore al noleggiante, a fronte di corrispettivo. L'equipaggio è arruolato dall'armatore e rimane alle dipendenze di questi. L'equipaggio può erogare, nei confronti del noleggiante, oltre ai servizi propri della navigazione, tutti i servizi specificati nel contratto quali servizio di cucina e pernottamento, approvvigionamento cambusa, trasferimenti ed attività sportiva per mezzo delle attrezzature presenti a bordo ecc...

c) **La Scuola Nautica:** ovvero l'utilizzo dell'unità equipaggiata con un istruttore qualificato, per l'esercitazione pratica rivolta ai soli allievi della scuola nautica armatrice del mezzo nautico, finalizzata unicamente al conseguimento della patente nautica.

d) L'assistenza alle immersioni sportive: ovvero l'utilizzo dell'unità nautica da parte di centri di immersione autorizzati, rivolta unicamente al trasferimento dei subacquei, al solo fine di raggiungere il punto di immersione, prestarvi assistenza e fare rientro in porto.

Quelle sopra indicate sono le uniche attività che, previste dal Codice, trovano una loro legittima collocazione. Occorre però elencare tutte le altre attività lucrative derivanti o dall'utilizzo diretto dell'unità o dalle prestazioni erogate a bordo che indiscutibilmente producono un risultato economico spesso non trascurabile.

2) **Altre attività lucrative non contemplate nell'art. 2 del Codice**

correntemente svolte in nero, in totale irregolarità normativa e fiscale:

- a) in cui un soggetto, a bordo di un'unità privata, esercita attività di istruzione in assenza di corrispettivo specifico per l'utilizzo del mezzo, ma contro compenso per la propria prestazione (scuola nautica a bordo dell'unità privata di proprietà dell'allievo).
- b) in cui un soggetto, a bordo di un'unità privata, ne assume il comando a pagamento per trasferirla da un porto ad un altro.
- c) in cui un soggetto, a bordo di un'unità locata da terzi, esercita un ruolo di comando e/o di erogazione di servizi accessori quali charter, attività di scuola nautica, di regata, ristorazione ecc... contro compenso per la propria prestazione.
- d) in cui un soggetto, a bordo di un'unità locata a proprio nome svolge a bordo, nei confronti di ospiti paganti, un ruolo di comando e/o di erogazione di servizi accessori quali charter, attività di scuola nautica, di regata, ristorazione ecc..., maggiorando il costo della locazione, traendone profitto, e facendosi pagare per le prestazioni fornite.
- e) in cui un soggetto, a bordo di un'unità non adibita ad uso commerciale, ceduta in comodato d'uso a titolo gratuito (ad esempio ad una associazione), si fa pagare per fare istruzione o, in veste di skipper, per la partecipazione a regate.
- f) in cui un soggetto, a bordo di un'unità non adibita ad uso commerciale, ma ceduta in comodato d'uso a titolo gratuito (ad esempio ad una associazione), offre servizi di ristorazione a pagamento.
- g) In cui il proprietario di una unità non autorizzata ad uso commerciale, lucra noleggiandola abusivamente ad ospiti paganti, e assumendone il comando.

Anche quando l'unità nautica non è oggetto diretto di contropartita, ma strumento per il tramite del quale uno o più soggetti traggono un profitto personale, l'unità stessa è indiscutibilmente usata con "finalità di lucro".

Sono innumerevoli le attività che, pur sembrando non ricadere nella sfera lucrativa, producono di fatto un risultato economico. Non essendo previste dalla norma sono quindi illegittime.

Nonostante tale evidente illecità, giocando sul falso concetto "non normata non vietata", sono per assurdo proprio queste le attività che più frequentemente vengono proposte nelle pagine patinate di settore o si rincorrono sui siti internet, quali: