



Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini

UCINA

## Commento al Regolamento di Attuazione del Codice della Nautica da Diporto.

Emanato con Decreto ministeriale n. 146  
del 29 luglio 2008.

Con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini

UCINA

## **Commento al Regolamento di Attuazione del Codice della Nautica da Diporto.**

Emanato con Decreto ministeriale n. 146  
del 29 luglio 2008.

Con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## TITOLO I

### Procedure amministrative inerenti alle unità da diporto

#### ARTICOLO 1

##### Campo di applicazione

L'art. 1 individua l'oggetto del Regolamento ovvero:

- le procedure amministrative relative alle unità da diporto (modalità di iscrizione e cancellazione dai registri, regime della pubblicità nei registri, rilascio della licenza di navigazione e dell'autorizzazione alla navigazione temporanea, ruolino di equipaggio e annotazione nei registri dell'uso commerciale delle unità);
- la disciplina per il rilascio delle patenti nautiche;
- la disciplina per la sicurezza della navigazione da diporto.

#### ARTICOLO 2

##### Costruzione delle imbarcazioni da diporto

L'art. 2 fa chiarezza in merito ad alcuni adempimenti amministrativi da rispettare in caso di costruzione di imbarcazioni da diporto.

È necessario premettere che l'art. 15 del Codice della Nautica da Diporto (di seguito per brevità "Cod. Dip"). estende anche alle navi e alle imbarcazioni da diporto l'onere dell'iscrizione in pubblici registri. In generale la disciplina di tali pubblici registri è contenuta nel Codice della Navigazione (di seguito per brevità "Cod. Nav."). Tra i registri previsti dal Cod. Nav. v'è anche il Registro delle navi in costruzione (art. 233 ss. Cod. Nav.), ove le navi vengono registrate in forza del rilascio da parte del cantiere costruttore di una Dichiarazione di costruzione, il cui contenuto è definito dall'art. 233 c. 1 Cod. Nav.

L'art. 2 del Regolamento chiarisce che **per le imbarcazioni da diporto** (unità tra i 10 e i 24 m., come definite ex art. 3 Cod. Dip.) **la dichiarazione di costruzione è facoltativa e, di conseguenza, lo è anche l'iscrizione nel registro navi in costruzione.**

Qualora le imbarcazioni vengano iscritte in tale registro, la norma rinvia alla relativa disciplina dettata dal Cod. Nav. e dal Regolamento della Navigazione Marittima (di seguito per brevità "Reg. Nav. Mar." -

artt. 409 ss.).

Il c. 3, infine, conferisce **all'estratto del registro delle navi in costruzione** il valore di **titolo di proprietà** utile, ai sensi dell'art. 19 Cod. Dip., per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto nel relativo registro pubblico.

Il fatto che la norma menzioni solo le imbarcazioni da diporto conferma che per le **navi da diporto** l'iscrizione nei registri delle navi in costruzione è invece **obbligatoria**.

La norma disciplina l'attività da compiersi per ottenere l'iscrizione di una nave da diporto nei competenti registri. A tal fine è richiesta al proprietario la presentazione all'Autorità competente, individuata ex art. 15 Cod. Dip., dei seguenti documenti:

- **titolo di proprietà** in una delle forme dall'art. 10 del Regolamento; o, in alternativa:
- **estratto del registro delle navi in costruzione** (v. art. 233 Cod. Nav. e art. 411 Reg. Nav. Mar.);

e

- **certificato di stazza**.

Una disciplina particolare è prevista per l'iscrizione in Italia di navi già iscritte in registri stranieri:

- se la nave proviene da un paese extra UE, unitamente ai documenti di cui sopra, va presentato il **certificato di cancellazione dal registro straniero**;
- se la nave proviene da un paese UE, il **certificato di cancellazione dal registro comunitario** **sostituisce il titolo di proprietà**, a patto che in esso risultino le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità, in conformità con quanto stabilito per le imbarcazioni da diporto nell'art. 19 c. 3 Cod. Dip.

## ARTICOLO 3

### Iscrizione delle navi da diporto

#### **ARTICOLO 4**

**Uffici decentrati detentori  
dei registri di iscrizione  
delle imbarcazioni da diporto**

L'art. 4 stabilisce che la tenuta dei Registri di Iscrizione delle **imbarcazioni da diporto** è curata anche dagli uffici **motorizzazione civile** del Ministero delle infrastrutture e trasporti, come individuati ex art. 6 c. 5 del D.P.M. 05.07.2006., oltre che dagli altri enti già previsti dall'art. 15 c. 1 Cod. Dip. (Capitanerie di Porto quanto ai registri di iscrizione delle navi da diporto e Capitanerie di Porto, Uffici Circondariali Marittimi e uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per quanto riguarda i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto).

#### **ARTICOLO 5**

**Iscrizione di imbarcazioni  
da diporto auto costruite**

L'art. 5 regola la modalità di iscrizione delle imbarcazioni da diporto costruite da un soggetto privato senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, ai sensi dell'art. 15 C. 3 Cod. Dip.

**Per consentire l'iscrizione**, non essendovi alcun titolo attestante l'acquisto della proprietà dell'imbarcazione, sarà necessaria una **dichiarazione sostitutiva di atto notorio** sottoscritto da notaio o da altro pubblico ufficiale oltre alla documentazione fiscale inerente l'acquisto dei materiali necessari per la costruzione.

Il c. 2 individua il requisito tecnico per l'iscrizione delle unità auto-costruite, ossia un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo di certificazione a ciò espressamente autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ex art. 10 Cod. Nav. oppure ex d.lg. 3.8.1998, n. 314.

Infine, l'art. in commento prevede che le imbarcazioni auto-costruite non possono essere commercializzate per un periodo di 5 anni dalla data d'iscrizione nei registri e, comunque, solo dopo aver ottenuto la marcatura CE di conformità (come richiesto dall'Art. 9 Cod. Nav.).

L'art. 6 precisa le modalità di annotazione nei registri di iscrizione della perdita del possesso delle unità da diporto a seguito di furto (già indicate in sintesi all' art. 15 c. 4 Cod. Dip.)

Nel c. 1 il legislatore specifica che in caso di domanda di annotazione di perdita del possesso, sul registro di iscrizione vengono riportati i soli estremi della **denuncia di furto**. La **Licenza di Navigazione** (che con la richiesta di annotazione della perdita del possesso deve essere restituita all'Ufficio di iscrizione, ai sensi dell'art. 15 c. 4 Cod. Dip.) viene invece **archiviata**.

Il c. 2 prevede poi che qualora l'unità rubata dovesse essere recuperata, l'Ufficio di iscrizione rilascerà una **nuova Licenza di Navigazione**, previo esperimento da parte di un organismo tecnico notificato ai sensi dell'art. 10 Cod. Dip. o autorizzato ai sensi del D. Lgs. 314/1998, di una **semplice visita di ricognizione**.

Il c. 2, coerentemente rispetto a quanto prescritto dall'art. 15 c. 4 Cod. Dip., specifica che in caso di recupero dell'unità rubata è **onere del proprietario richiedere l'annotazione del rientro in possesso** della stessa all'Ufficio di iscrizione competente. A tale fine il c. 2 stabilisce che il proprietario deve necessariamente presentare copia del verbale di restituzione dell'unità ritrovata.

Si noti infine come unico legittimato a richiedere l'annotazione della perdita del possesso e l'eventuale annotazione del rientro in possesso, risulti essere il proprietario dell'unità, mentre nessuna facoltà è riconosciuta in tal senso all'armatore o all'utilizzatore.

La norma completa il contenuto dell'art. 16 Cod. Dip., che ha introdotto una disciplina semplificata per l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria.

Il c. 1 stabilisce che per l'**annotazione del nome dell'utilizzatore** a titolo di locazione finanziaria e della scadenza del contratto di locazione finanziaria sul Registro di Iscrizione e sulla Licenza di Navi-

## ARTICOLO 6

### Perdita del possesso

## ARTICOLO 7

### Iscrizione di unità da diporto a titolo di locazione finanziaria

gazione dell'unità da diporto, il proprietario deve fornire un riscontro tangibile dell'esistenza del contratto di locazione finanziaria mediante la presentazione, con la domanda di iscrizione, di una copia dello stesso previamente registrata presso l'Agenzia delle Entrate.

Il c. 3 prevede, in caso di modifiche dell'identità dell'utilizzatore o della durata del leasing, la possibilità per il proprietario di richiedere l'annotazione delle modifiche.

Il c. 4 esclude che la procedura di annotazione del nominativo dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria sul Registro di Iscrizione e sulla Licenza di Navigazione sia soggetta al pagamento dei tributi previsti per la pubblicità navale.

Il c. 5, infine, stabilisce che, nell'eventualità di iscrizione provvisoria di imbarcazioni da diporto concesse in leasing, la **dichiarazione di assunzione di responsabilità** per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione fino alla data di perfezionamento dell'iscrizione (prevista ex art. 20 Cod. Dip. c.1, lett. d) deve essere **sottoscritta dall'utilizzatore**.

## **ARTICOLO 8**

### **Pagamento Stampati**

Si tratta di norma meramente amministrativa che sancisce l'obbligo a carico dell'interessato ad ottenere il rilascio, il rinnovo o un duplicato della Licenza di Navigazione, di esibire e consegnare all'Ufficio d'Iscrizione prova del pagamento delle somme richieste nello stampato da compilarsi a tali fini.

## **ARTICOLO 9**

### **Pubblicità degli atti**

L'articolo stabilisce che la pubblicità delle domande e gli atti relativi alle unità da diporto diversi da quelli previsti dall'articolo 17 Cod. Dip. (ovvero diversi dagli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o dei diritti reali sulle unità da diporto iscritte nei registri) ma per i quali il codice civile richiede la trascrizione (v. artt. 2683 ss. Cod. Civ.), si effettua mediante trascrizione degli stessi nei registri di iscrizione delle unità da diporto e annotazione sulla Licenza di Navigazione.

Il c. 1 elenca i titoli in forza dei quali possono essere richieste ed effettuate le trascrizioni (nei Registri di Iscrizione) e le annotazioni (sulla Licenza di Navigazione) previste tanto dal Cod. Dip. quanto dal Regolamento.

Gli **atti tra vivi** in forza dei quali possono essere compiute le trascrizioni sono:

- sentenza;
- atto pubblico;
- scrittura privata con sottoscrizione autenticata (art. 2703 C.C.) o accertata giudizialmente ai sensi degli artt. 214 ss. C.p.c.

Qualora si tratti di **titoli stranieri** sarà necessario sottoporre gli stessi alle procedure dettate per il loro riconoscimento e la loro esecuzione in Italia. A tal fine si dovrà far riferimento alle seguenti fonti normative:

- L. 31.05.1995 nr. 218 artt. 64 e ss., concernente l'efficacia e il riconoscimento di atti e decisioni stranieri;
- Reg. (CE) nr. 44/2001 artt. 32 ss. concernente il riconoscimento e l'esecuzione di qualsiasi decisione emessa in ambito comunitario;
- L. 24.04.1990 nr. 106 con la quale l'Italia ha ratificato la Convenzione di Bruxelles 25.05.1987 per l'abolizione della legalizzazione degli atti pubblici in ambito comunitario.

In caso di acquisto di una unità *mortis causa*, i titoli richiesti per le trascrizione e le annotazioni ai sensi di legge sono:

- l'accettazione di eredità o l'acquisto di legato nelle forme previste dall'art. 2648 C.C.;

o

- la dichiarazione di successione fatta, entro 6 mesi dal decesso e in assenza di testamento, da chi è legittimato a succedere e si trova in possesso dei beni del *de cuius*.

Il c. 2 prevede requisiti di forma più snelli nel caso di titoli relativi ad **imbarcazioni** da diporto: i titoli utili per compiere le trascrizioni o le annotazioni richieste dalla legge( oltre a quelli previsti dal c. 1), possono infatti essere anche:

## ARTICOLO 10

### Forma del titolo per la pubblicità



- una dichiarazione di chi ha alienato l'imbarcazione con sottoscrizione autenticata;
- o
- la fattura di vendita dell'imbarcazione con firma autenticata per quietanza dell'alienante.

**ARTICOLO 11**  
**Documenti per la pubblicità**

La disposizione regolamenta le procedure necessarie per richiedere la pubblicità degli atti di cui all'art. 10.

Competente a ricevere la richiesta è l'Ufficio in cui è iscritta l'unità da diporto.

I documenti che è necessario presentare per richiedere la pubblicità di una domanda o un atto sono:

- la nota di trascrizione in doppio originale;
- la Licenza di Navigazione;
- uno dei titoli trascrivibili elencati all'art. 10 del Regolamento, rivestenti la forma richiesta dalla legge (v. art. 2658 c.c. che richiede per la trascrizione una copia autentica dell'atto se questo è un atto pubblico o una sentenza ovvero, se si tratta di una scrittura privata, è necessario un originale della stessa e, infine, se si tratta di una domanda giudiziale, copia autentica dell'atto che la contiene notificato alla controparte);
- in caso di successione *mortis causa*, anche il certificato di morte dell'autore della successione.

Il c. 2 e il c. 3 dettano il contenuto della nota di trascrizione. Si sottolinea solo che gli elementi di individuazione dell'unità da diporto richiesti ai sensi del co. 2 lettera d) sono quelli indicati dall'art. 25 Cod. Dip. e contenuti, ai sensi dell'art. 23. Cod. Dip., anche nella Licenza di Navigazione. Nel caso in cui l'atto da trascrivere sia redatto in lingua straniera esso deve essere accompagnato da traduzione asseverata in lingua italiana.

Il titolo in forza del quale si chiede la pubblicità deve essere registrato presso l'Agenzia delle Entrate. Ciò comporta che la trascrizione possa essere eseguita, di regola, solo su presentazione della ricevuta attestante il pagamento dell'imposta di registro, nonché del titolo debitamente registrato, non appena questo sia tornato in possesso del richiedente (c. 2).

Il c. 1 prevede tuttavia che la trascrizione di un atto pubblico ricevuto nello Stato o di una sentenza pronunciata da Giudice italiano, **possa essere domandata anteriormente al pagamento dell'imposta di registro**. La richiesta di trascrizione anticipata, novità significativa del Regolamento, comporta la presentazione di una terza nota di trascrizione in carta libera, che l'Ufficio di Iscrizione provvede a trasmettere alla competente Agenzia delle Entrate per il successivo pagamento della tassa di registro.

L'art. 13 completa le disposizioni dedicate alla pubblicità, definendo analiticamente le procedure per la concreta esecuzione della stessa, utilizzando come modello la disciplina della trascrizione dettata dal Cod. civ.

Ai sensi dei c. 1, 2 e 3, **la domanda di pubblicità viene annotata nel repertorio e il suo contenuto trascritto nel registro di iscrizione**, mentre gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sulla Licenza di Navigazione. Dei due esemplari della nota di trascrizione previsti dall'art. 11, uno è conservato nell'archivio dell'Ufficio di registrazione, il secondo invece, con annotate le formalità eseguite, viene restituito alla parte richiedente.

Importantissimo è invece il disposto del c. 4, che detta la disciplina concernente due tematiche di fondamentale rilievo.

La prima è quella del **conflitto tra il contenuto di più atti resi pubblici**. Il Regolamento riporta, in via semplificata, il principio contenuto nell'art. 2644 C.c., in ragione del quale **tra due atti configgenti prevale quello trascritto per primo**. La regola dettata dal c. 4 serve

## ARTICOLO 12

**Semplificazione delle disposizioni per la pubblicità**

## ARTICOLO 13

**Esecuzione della pubblicità**

soprattutto per la risoluzione dei casi di doppia alienazione da parte dello stesso proprietario di unità da diporto.

Il secondo argomento affrontato e regolato dall'art. 13 c. 4 è quello della **discordanza tra le trascrizioni nei registri e le annotazioni riportate sulla Licenza di Navigazione**. La norma afferma chiaramente che **le trascrizioni sui registri prevalgono sulle risultanze della Licenza di Navigazione**, in piena conformità con quanto stabilito dall'art. 2676 C.c. in sede di disciplina generale della trascrizione.

#### **ARTICOLO 14**

##### **Iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto**

Il presente articolo definisce alcuni dettagli del procedimento di iscrizione delle sole **imbarcazioni** da diporto.

Il c. 1 fa riferimento alla **dichiarazione di potenza dei motori** entrobordo richiesta dagli artt. 19 c. 1 e 20 c. 1 Cod. Dip. per l'iscrizione dell'unità nei Registri delle imbarcazioni da diporto. In base alla norma tale documento può **essere sostituito dal certificato di omologazione corredato da dichiarazione di conformità o dal certificato di potenza rilasciati prima del 10.05.2000**.

Il c. 2 dispone che in caso di smarrimento o distruzione di tali documenti l'interessato alla registrazione, dopo averne fatto denuncia all'autorità competente, possa richiedere al costruttore o all'importatore del motore che gli venga rilasciata una nuova dichiarazione di potenza.

#### **ARTICOLO 15**

##### **Trasferimento di iscrizione**

Gli artt. 15 e 16 dettano le nuove procedure inerenti il trasferimento di iscrizione ad un altro ufficio e le formalità da rispettare in caso di cancellazione definitiva dai registri italiani delle unità da diporto.

L'art. 15 si riferisce, in particolare, al trasferimento e alla conseguente nuova iscrizione delle unità da diporto in un diverso Ufficio sul territorio dello Stato. La normativa dettata non è innovativa, poichè ricalca abbastanza fedelmente il testo degli artt. 319 e 320 del Reg. Nav. Mar.

**Competente** a ricevere la domanda di trasferimento è, ai sensi

dell'art. 21 Cod. Dip. l'**Ufficio di iscrizione dell'unità**, che, ricevuta la domanda, provvede a **trasmettere all'Ufficio di destinazione** estratto del Registro di Iscrizione e la documentazione concernente l'unità da trasferirsi.

L'Ufficio destinatario iscrive nei propri registri l'unità sulla base dell'estratto ricevuto, riportando ovviamente ogni eventuale annotazione concernente la proprietà e gli altri diritti reali. Contestualmente, l'Ufficio destinatario provvede anche al rinnovo dei documenti di navigazione.

L'Ufficio di provenienza, avvenuta la nuova iscrizione, cancella l'unità trasferita dai propri registri, riportando sugli stessi i motivi della cancellazione, la sigla del nuovo Ufficio, la data e il numero della nuova iscrizione.

L'art. 16 disciplina le varie ipotesi di cancellazione delle unità da diporto dai registri d'iscrizione. Il legislatore ha evidentemente individuato nella disciplina della cancellazione dai registri una lacuna dell'ordinamento del diporto. Il Regolamento, sulla scorta della delega conferita dall'art. 65 Cod. Dip., ha inteso colmare tale lacuna.

Il c. 1, in conformità con quanto affermato dall'art. 21 c. 1 Cod. Dip., sancisce che la **domanda di cancellazione deve essere presentata all'Ufficio ove è iscritta l'unità**.

Il c. 2 è di notevole importanza. Esso elenca infatti le condizioni ostative che impediscono, in generale, all'Ufficio competente di provvedere alla cancellazione e al conseguente ritiro dei documenti di bordo.

#### **Impediscono la cancellazione:**

- 1. l'esistenza di eventuali diritti reali di garanzia trascritti nei registri** (ipoteche);
- 2. la mancata concessione del nulla osta da parte dell'I.N.P.S.**  
ex art. 15 L. 413/1984.

Quanto alla prima condizione ostativa, si rileva come il regolamento sia evidentemente ispirato dalla normativa dettata nell'art. 156 c. 4 Cod. Nav., che impedisce la cancellazione delle navi dai registri in presenza

## **ARTICOLO 16**

### **Cancellazione dai registri**

di creditori insoddisfatti. Il Regolamento (nel solco della disciplina dettata per le imbarcazioni da diporto dall'art. 28 L. 193/1986, ora abrogato) non prevede tuttavia l'esperimento della procedura di opposizione alla cancellazione da parte dei creditori insoddisfatti prevista dall'art. 156 Cod. Nav.

Al fine di valutare la possibilità di effettuare la cancellazione, l'Ufficio competente dovrà dunque solo verificare l'esistenza o meno di diritti reali di garanzia trascritti nei Registri di Iscrizione e insistenti sulla unità da diporto che si vuole cancellare.

La seconda condizione ostativa è prevista anche dall'art. 156 c. 6 del Cod. Nav. La condizione per la cancellazione enunciata dall'art. 15 della L. nr. 413/1984 (*" Riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi "*) consiste nel previo accertamento da parte dell'I.N.P.S.:

- dell'avvenuto pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi delle unità da cancellarsi e assistiti da privilegio ex art. 552 Cod. Nav.;

o

- dell'avvenuta costituzione a favore dell'I.N.P.S. di un congruo deposito cauzionale o di idonea garanzia dei crediti stessi;

Pertanto per le unità da diporto destinate a essere iscritte in un registro di altro paese UE, il c. 3 prevede che l'accertamento richiesto dall'art. 15 L. nr. 413/1984 possa essere soddisfatto da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, presentata dal richiedente, che attesti il pagamento degli eventuali crediti contributivi e assistenziali relativi all'equipaggio o l'inesistenza degli stessi. Si tratta di una significativa agevolazione al passaggio delle unità tra i Registri dei paesi UE.

**Una volta accertato che non sussistono nessuna delle due condizioni ostative di cui sopra, l'Ufficio di iscrizione provvede alla cancellazione dell'unità e al ritiro dei documenti di bordo.**

Il c. 5 detta, poi, una disciplina specifica per il caso di **vendita all'estero** (sia Paese UE che extra-UE) di unità da diporto registrata in Italia. L'alienante, in tale ipotesi deve:

- presentare all'Ufficio di iscrizione **copia conforme dell'atto di vendita**, debitamente registrato.
  - richiedere all'Ufficio di Iscrizione il **preventivo nulla osta** alla dismissione di bandiera, che è subordinato agli accertamenti di cui al c. 2 e 3. La disposizione chiarisce una volta per tutte che in caso di dismissione della bandiera per vendita all'estero dell'unità, non è più richiesta "l'autorizzazione" degli Uffici competenti (reintrodotta dalla L. 172/2003, ma non riportata nel Cod. Dip.), bensì il semplice "nulla-osta" (come già prescritto dall'abrogato art. 28 L. 193/1986);
- Ottenuto il nulla osta l'Ufficio di Iscrizione provvede alla cancellazione, che decorre dalla data indicata nell'atto di vendita.

Il c. 6 regola infine la procedura da seguire in caso di **trasferimento in un registro estero** di unità registrata in Italia (**senza vendita**).

Tale procedura è simile a quella dettata per il trasferimento di unità registrata in Italia in altro registro dello Stato:

- l'Ufficio di iscrizione, pervenuta la domanda e svolti i controlli di cui al c. 2, rilascia il **nulla osta** per l'iscrizione nel Registro straniero;
- il proprietario comunica all'Ufficio italiano al quale ha richiesto la cancellazione gli **estremi della nuova iscrizione nel registro straniero**. In caso di non esistenza di registro straniero, il proprietario rilascia apposita dichiarazione sostituiva;
- l'ufficio italiano procede alla cancellazione a far data dall'iscrizione nel registro straniero.

Questo articolo detta le nuove procedure amministrative per il rinnovo della licenza di navigazione, che deve essere effettuata nei casi previsti dall'art. 24 Cod. Dip. (cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione oppure modifiche dello scafo, dell'apparato motore o del tipo di navigazione permessa).

La disciplina appare assai più agile rispetto a quella dettata dall'art. 329 Reg. Nav. Mar.

## ARTICOLO 17

### Rinnovo della Licenza di Navigazione

Il proprietario ai fini del rinnovo deve presentare all'Ufficio di iscrizione:

1. la licenza di cui si chiede il rinnovo o in caso in cui questa sia andata distrutta o smarrita o sia stata rubata, copia conforme della denuncia presentata all'autorità competente;
2. in caso di innovazioni delle caratteristiche principali dello scafo o del motore, attestazione di idoneità rilasciata da un organismo di certificazione autorizzato ai sensi di legge.

### **ARTICOLO 18**

#### **Licenza provvisoria per navi da diporto**

L'art. 18 specifica i casi in cui l'Ufficio di iscrizione può concedere alle **navi** da diporto la Licenza di Navigazione provvisoria, di **durata semestrale** prevista dall'art. 23 Cod. Dip., ossia quando:

- navi di **nuova costruzione** siano provviste solo di certificato di stazza provvisoria;

o

- in caso di **nave proveniente da registro straniero**, in presenza di una dichiarazione da parte del registro straniero che il proprietario della nave ha richiesto l'avvio delle procedure di cancellazione e che i documenti della nave sono stati ritirati.

Tale dichiarazione è necessaria al fine di scongiurare il rischio che alcune unità possano trovarsi ad essere iscritte contemporaneamente in più registri di paesi diversi, con le gravi conseguenze che ciò potrebbe comportare.

### **ARTICOLO 19**

#### **Sigle di individuazione**

Il c. 1 riproduce quanto già stabilito in merito alle sigle di individuazione dall'art. 25 c. 1 Cod. Dip.: le sigle di individuazione per le imbarcazioni iscritte presso gli uffici marittimi sono composte come segue:

- sigla dell'ufficio di iscrizione;
- numero di immatricolazione;
- lettera D per le imbarcazioni ovvero lettere ND per le navi.

Il c. 2 prevede invece una diversa sigla di individuazione per le sole

imbarcazioni iscritte presso la motorizzazione civile.

Tale sigla sarà composta dai seguenti elementi apposti in quest'ordine:

- lettera N;
- numero di immatricolazione;
- sigla provincia di iscrizione.

La norma in primo luogo coordina l'impiego del certificato per l'uso del motore (documento richiesto prima dell'entrata in vigore del Cod. Dip.) con quello della dichiarazione di potenza dei motori (che è stato introdotto proprio per sostituire il certificato d'uso e viene rilasciato dal costruttore o dal suo legale rappresentante o dal rivenditore autorizzato ex art. 28 Cod. Dip.).

Il c. 1 stabilisce che **i certificati per l'uso del motore rilasciati prima dell'entrata in vigore del Cod. Dip. mantengono la loro validità e sono documenti di bordo a tutti gli effetti.**

In caso di **smarrimento, deterioramento o furto, i certificati per l'uso** possono essere sostituiti:

- con l'emissione di una dichiarazione di potenza (c. 2) da parte del costruttore o del rivenditore autorizzato.;
- 0
- con il rilascio, in via alternativa, di una nuova dichiarazione di potenza o di un nuovo certificato per l'uso da parte dell'ufficio presso il quale questo è depositato (ma solo per i motori muniti anche di dichiarazione di potenza) (c. 3).

I costruttori o i rivenditori autorizzati hanno anche il potere di rilasciare duplicati delle dichiarazioni di potenza smarrite, deteriorate o rubate (c. 4).

Il c. 5 si occupa infine dell'ipotesi residuale in cui, in caso di smarrimento, deterioramento o furto di uno dei 2 documenti relativi ai motori, non sia possibile far riferimento al costruttore o al rivenditore autorizzato. L'interessato in tali ipotesi può rivolgersi ai Centri Prova Autoveicoli del Ministero dei Trasporti per l'accertamento della potenza del motore e per il rilascio di un duplicato del documento andato perduto o compromesso.

## ARTICOLO 20

### Potenza dei motori



## **ARTICOLO 21**

### **Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea**

L'art. 21 definisce il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea (navigazione, si ricorda, finalizzata unicamente a (i) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori (ii) presentare le unità da diporto al pubblico per la vendita (iii) effettuare trasferimenti occasionali anche per partecipare a fiere espositive).

Autorità competenti per il rilascio sono:

- per le imbarcazioni da diporto: il Capo del Circondario Marittimo o dell'Ufficio Provinciale del Dipartimento Trasporti Terrestri;
- per le navi da diporto: il Capo del Compartimento Marittimo competente.

Le autorizzazioni rilasciate sono annotate su un registro.

L'autorizzazione consiste in una sigla composta da:

- la sigla dell'Ufficio che rilascia l'autorizzazione;
- il numero progressivo dell'autorizzazione;
- la scritta "temp".

L'art. scende poi nel dettaglio, stabilendo come va realizzata ed esposta la sigla (c. 2) e quale modulo deve essere compilato per ottenerla (c. 3).

Interessante il c. 3 nella parte in cui è conferito all'Autorità emittente il potere di stabilire specifiche condizioni di utilizzo dell'autorizzazione. La disposizione conferma il rigido orientamento del Legislatore, il quale dimostra di voler mantenere uno stretto controllo sulla concessione e l'impiego delle c.d. "targhe prova", nel tentativo di limitare i frequenti episodi di utilizzo abusivo delle stesse.

## **ARTICOLO 22**

### **Apparato ricetrasmittente di bordo per la navigazione temporanea**

L'art. 22 estende alle unità che navigano in regime di autorizzazione temporanea lo stesso obbligo che, ai sensi dell'art. 28 c. 2 Cod. Dip., grava sulle unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore ai 24 metri, ovvero di **dotarsi almeno di un apparato ricetrasmittente radiotelefonico ad onde metriche (VHF) anche portatile**, utilizzabile solo ai fini della sicurezza della navigazione (c. 1).

Il Ministero delle Telecomunicazioni assegna a ogni apparato un

identificativo di chiamata, valido su ogni unità sulla quale questo viene installato. Il codice identificativo è infatti costituito da:

- il nome del titolare dell'autorizzazione;
- la sigla dell'ufficio che ha rilasciato l'autorizzazione;
- il numero progressivo di autorizzazione.

Il c. 3 precisa che l'utilizzo dell'apparato di cui al c. 1 non è soggetto a licenza di esercizio (prevista dall'art. 29 c. 4 – 6 Cod. Dip.).

L'art. 38 Cod. Dip. prevede che il proprietario dell'unità da diporto debba richiedere all'autorità competente il rilascio del ruolino d'equipaggio quando intende imbarcare sulle unità da diporto marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare.

Funzione fondamentale del ruolino di equipaggio, infatti, è la documentazione della consistenza, della qualifica e delle retribuzioni dell'equipaggio professionale imbarcato.

L'art. 23 del Regolamento prevede, invece, a definire le procedure amministrative per il rilascio di tale documento.

In primo luogo la norma, ricalcando quanto già previsto dagli artt. 349 e ss. Reg. Nav. Mar per il ruolo di equipaggio per le navi mercantili, stabilisce che i ruolini di equipaggio sono identificati da un numero e da una serie progressivi assegnati direttamente dal Ministero e che è il Ministero ad inviarli direttamente agli uffici marittimi o alle autorità consolari che ne facciano richiesta. Una volta rilasciati, gli uffici marittimi e le autorità consolari devono provvedere a riportare le annotazioni in essi contenute su un apposito registro di carico.

All'atto del rilascio gli estremi del ruolino vengono annotati sulla licenza di navigazione.

Il Regolamento prevede che notizia del rilascio debba essere data all'INPS, all'Ufficio di Iscrizione dell'unità, nonché al proprietario, se il ruolino è stato rilasciato all'armatore.

Il ruolino di equipaggio ha una validità triennale che decorre dalla

## **ARTICOLO 23**

### **Ruolino di equipaggio**

data del suo rilascio.

Una volta scaduto, il ruolino di equipaggio viene ritirato dagli uffici marittimi o consolari e ne viene emesso uno nuovo. Quello ritirato viene quindi inviato all'INPS per un controllo relativo al pagamento dei contributi dovuti ai marittimi.

**ARTICOLO 24**  
**Uso commerciale**  
**delle unità da diporto**

La disciplina dettata dal Cod. Dip. mira a distinguere nettamente l'uso commerciale delle unità da diporto da quello ludico, tanto che l'uso "promiscuo" delle stesse non è consentito (art. 2 c. 4 Cod. Dip.).

L'art. 2 Cod. Dip. prevede 3 tassative ipotesi di utilizzo delle unità da diporto a fini commerciali: locazione e noleggio, insegnamento, appoggio alle attività di immersione a scopo sportivo o ricreativo.

L'art. 24 del Regolamento a sua volta provvede a chiarire 2 importanti aspetti, ovvero

- le **procedure da seguire per l'annotazione dell'uso commerciale** delle unità da diporto.

- la possibilità di **utilizzo dell'unità da diporto per plurimi fini commerciali**;

Quanto alle procedure da seguire per l'annotazione dell'uso commerciale delle unità da diporto, soggetti legittimati a richiedere l'annotazione risultano essere il proprietario e l'armatore dell'unità da diporto (c.1).

I documenti che devono presentarsi a tal fine sono:

- **il certificato di iscrizione nel registro delle imprese del soggetto esercente le attività commerciali di cui sopra**;

o

- **una dichiarazione sostitutiva della certificazione**, contenente i dati di cui sopra oltre agli estremi del registro di iscrizione;

e

- **la licenza di navigazione dell'unità interessata**.

In merito al possibile uso delle unità da diporto per plurimi fini commerciali, il c. 2 prevede che una unità da diporto adibita a locazione o

noleggio possa essere utilizzata anche per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto e/o come unità d'appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

Unico adempimento richiesto in questi casi è la preventiva annotazione dei plurimi usi commerciali da richiedersi all'ufficio di iscrizione.

Si tratta di disposizione che intende consentire al proprietario/utilizzatore un più flessibile uso commerciale delle unità da diporto.

Infine, il c. 4, stabilisce che l'uso commerciale delle unità da diporto in leasing non è consentito all'utilizzatore, se questi non ha previamente compiuto la dichiarazione di armatore ai sensi dell'art. 265 Cod. Nav.

Si tratta di una precisazione logica, poiché l'utilizzo commerciale delle unità in leasing non è compiuto dalla società proprietaria delle stesse, bensì dall'utilizzatore e la dichiarazione di armatore è quell'atto con il quale il soggetto conduttore assume l'esercizio dell'unità.

## **TITOLO II**

### **Disciplina delle patenti nautiche**

Il regolamento, in ottemperanza alla delega conferita dall'art. 65 lett. F) del Cod. Dip., riforma integralmente la disciplina delle patenti nautiche disciplinando i nuovi titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto (nuove patenti A, B, e C introdotte dall'Art. 39 c. 6 Cod. Dip), 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 determinati dispositivi di sicurezza per l'ipotesi di caduta in mare.

Conseguentemente l'art. 93 del Regolamento abroga la precedente normativa vigente in materia, contenuta nel D.P.R. 431/1997 "Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche", facendo salvi, peraltro in via temporanea, solo alcuni articoli in merito agli esami per conseguire le patenti.

La riforma appare tuttavia più formale che sostanziale: a parte l'istituzione di una patente nautica per persone disabili (patente C), le altre novità contenute nel Regolamento sono limitate avendo il Legislatore finito per riportare in esso gran parte della normativa già prevista dal D.P.R. 431/1997.

Il titolo II è suddiviso in 5 capi, dedicati rispettivamente a:

- I** "Disposizioni generali";
- II** "Requisiti";
- III** "Convalida, revisione, sospensione e revoca delle patenti";
- IV** "Scuole nautiche ed associazioni nautiche a livello nazionale";
- V** "Disposizioni complementari".

Importanti sono anche gli Allegati I, II e III del Regolamento. L'Allegato I individua i requisiti fisici di idoneità al conseguimento delle patenti nautiche. Nell'Allegato II sono definite le "Procedure di rilascio e convalida delle patenti nautiche".

Nell'Allegato III sono invece individuati i casi in cui coloro che sono in pos-

nesso di determinate abilitazioni o titoli possono condurre unità da diporto senza patente o ottenere le patenti nautiche senza sostenere esami.

## CAPO I Disposizioni generali

L'Art. 25 è dedicato alle patenti di categoria A (introdotte ex novo, insieme alle patenti B e C dall'Art. 39 c. 6 del Cod. Dip.).

**Le patenti di categoria A abilitano al comando e alla condotta dei natanti e delle imbarcazioni da diporto;** si tratta delle patenti previste dall'art. 3 D.P.R. 431/1997. Il Regolamento mantiene anche la distinzione tra patenti di categoria A che abilitano entro le 12 miglia dalla costa e quelle che abilitano senza alcun limite dalla costa (c. 1).

Le patenti di categoria A abilitano al comando e alla condotta sia delle unità a motore, sia di quelle a vela, sia di quelle a propulsione mista, ma possono essere rilasciate, a richiesta dell'interessato, anche solo per la conduzione della unità a motore (c. 2 e 3).

Nel c. 3 viene introdotto un nuovo criterio di distinzione delle unità a motore da quelle a vela, basato sul rapporto tra l'integrale superficie velica bordabile in navigazione e la potenza del motore.

La norma individua le patenti di **categoria B**, ossia quelle che **abilitano al comando delle navi da diporto**.

Il possesso di patenti di categoria B abilita (logicamente) anche alla conduzione e al comando delle unità da diporto, a vela, a motore e miste, con lunghezza fino a 24 metri (c. 2).

### ARTICOLO 25

#### Patenti di categoria A

### ARTICOLO 26

#### Patenti di categoria B

## **ARTICOLO 27**

### **Patenti di categoria C**

L'art. 27 specifica quali abilitazioni conferisca la patente di categoria C, introdotta dall'art. 39 Cod. Dip. e grande novità della riformata disciplina delle patenti nautiche.

Tale patente è **riservata esclusivamente a soggetti disabili**, ovvero a coloro che sono affetti da alcune patologie che il regolamento individua espressamente nell'Allegato I paragrafo 2 e che distingue in 2 macro-gruppi:

- a** le alterazioni anatomiche o funzionali invalidanti, tali cioè da compromettere la forza o la rapidità dei movimenti necessari per eseguire, in sicurezza, le manovre inerenti il comando o la condotta di una unità da diporto;
- b** le malattie del sistema nervoso.

La legge prevede, peraltro, che qualora sia constatato tramite controllo medico che tali patologie non compromettono il corretto e sicuro esercizio della navigazione, i soggetti affetti possano ugualmente conseguire le patenti di categoria A e B.

**Le patenti di categoria C abilitano unicamente alla direzione di unità da diporto di lunghezza fino a metri 24** (c. 1).

La possibilità di navigare è quindi subordinata alle seguenti condizioni:

- **presenza a bordo dell'unità sempre di almeno un'altra persona**, in qualità di ospite, che non abbia un'età inferiore a 18 anni e che sia idonea a svolgere le funzioni manuali necessarie per la conduzione del mezzo e la salvaguardia della vita in mare;
- che l'unità sia dotata di **dispositivo elettronico** in grado di consentire, in caso di caduta in mare, l'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori (c. 1).

Per quanto non diversamente previsto, la disciplina applicabile alle patenti di categoria C la stessa prevista per le patenti di categoria A (c. 3).

## **ARTICOLO 28**

### **Autorità competenti al rilascio delle patenti**

L'art. 28 individua le autorità competenti al rilascio delle patenti. Esse sono:

- per patenti di categoria A e C abilitanti entro le 12 miglia, gli uffici circondariali marittimi e gli uffici della motorizzazione civile;

- per patenti di categoria A e C abilitanti senza limiti, le capitanerie di porto e gli uffici circondariali marittimi;
  - per patenti di categoria B (navi da diporto), le capitanerie di porto.
- A queste autorità dovrà essere presentata la domanda di ammissione agli esami per il conseguimento della patente, secondo le modalità previste nell'AlI. Il lett. A.

L'art. 29 è dedicato alla composizione delle commissioni di esame per il rilascio delle patenti.

La composizione varia a seconda della categoria di patente:

- per le patenti A e C entro le 12 miglia l'esame si svolge davanti ad un solo esaminatore nominato dal capo del circondario marittimo (c. 1);
- per le patenti A e C senza limiti (c. 2) e B (c. 3) l'esame si svolge davanti ad una commissione composta di tre membri, tra cui un esperto velista, nominate per le patenti A e C dal capo del circondario marittimo e per la patente B dal capo del compartimento marittimo.

La composizione delle commissioni, o la qualifica dell'unico esaminatore, è analoga a quella stabilita nell'art. 9 del D.P.R. 431/1997, salvo per l'aggiornamento delle qualifiche professionali a seguito dell'introduzione della nuova normativa sui titoli professionali marittimi (D.M. 30 novembre 2007) e sui titoli professionali del diporto (D.M. 121/2005).

L'ultimo comma rinvia ad un futuro emanando Decreto del Ministero dei trasporti per quanto concerne i programmi e le modalità di svolgimento degli esami.

Nell'attesa che tale Decreto venga emanato restano pertanto in vigore (come previsto dall'art. 93 del Regolamento) i programmi d'esame contenuti negli allegati D, E ed F al D.P.R. 431/1997 e le modalità di esperimento indicate agli articoli 15 e 16 del medesimo decreto.

## **ARTICOLO 29**

### **Esame per il conseguimento delle patenti nautiche**



### **ARTICOLO 30**

#### **Estensione dell'abilitazione**

L'articolo prevede 2 casi in cui i possessori di patenti limitate possono estendere la validità della propria abilitazione.

Chi è in possesso di patente limitata alla navigazione a motore può estendere l'abilitazione anche alla navigazione a vela tramite il solo superamento di una prova pratica.

Chi è in possesso di patente limitata alla navigazione entro le 12 miglia, può conseguire l'abilitazione senza alcun limite superando un esame integrativo teorico vertente sulle materie non comprese nel programma d'esame previsto per l'abilitazione posseduta.

### **ARTICOLO 31**

#### **Esercitazioni pratiche**

La norma disciplina le modalità di svolgimento delle esercitazioni pratiche per chi aspira a conseguire le patenti nautiche.

Essa non introduce novità di rilievo, limitandosi a riproporre a grandi linee quanto già contenuto all'ar. 27 del D.P.R. 431/1997.

Il c. 1 stabilisce che coloro che hanno presentato domanda per l'effettuazione dell'esame possono esercitarsi al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto a condizione che a bordo vi sia sempre una persona già munita, da almeno 3 anni, di patente nautica pari a quella che l'interessato aspira a conseguire.

Peraltro, ove ritenuto necessario il capo del circondario marittimo o l'autorità preposta alla disciplina delle acque interne hanno il potere di definire tempi, modi, nonché eventuali misure di sicurezza, per lo svolgimento delle esercitazioni (c. 4).

Costituisce autorizzazione per poter effettuare le esercitazioni la semplice copia della domanda per l'ammissione all'esame, completa di visto dell'Autorità presso cui è stata depositata.

Il candidato deve essere sempre in possesso di tale documento (unitamente ad un documento di identità) durante lo svolgimento delle esercitazioni.

La copia della domanda presentata ha validità di autorizzazione per la durata di 3 mesi ed è prorogabile per ulteriori tre mesi.

Infine, l'Art. dispone che le prove d'esame possono essere sostenute

solo decorsi 30 giorni dalla presentazione della domanda di ammissione ed ottenimento del relativo visto da parte dell'Autorità competente per l'emissione.

La norma prevede che alcuni soggetti possano conseguire le patenti senza lo svolgimento degli esami. Tale diritto è riconosciuto soprattutto agli appartenenti alle Forze Armate, alle Forze di Polizia, della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco, che svolgano attività di conduzione di unità navali nell'esercizio delle loro funzioni.

In particolare il c. 1 prevede la possibilità di conseguire le patenti A e B per alcuni soggetti appartenenti ai corpi sopra citati (escluso quello dei Vigili del Fuoco), che siano già in possesso dell'abilitazione alla condotta di unità navali d'altura rilasciata dalla Marina Militare e che abbiano comandato tali unità per almeno 12 mesi.

Il c. 2 stabilisce invece che i soggetti appartenenti a tutti i corpi sopra citati e già abilitati al comando navale e alla condotta dei mezzi nautici da parte della Marina Militare, possano conseguire senza esami le patenti di categoria A.

La ratio della norma è evidente: consentire la conduzione di unità da diporto a chi, per ragioni di lavoro, sia già stato abilitato dall'amministrazione dello Stato alla conduzione di unità navali.

L'attestazione del possesso dei requisiti di cui al c. 1 è comprovata dall'estratto matricolare o da dichiarazione del comando di appartenenza. Il materiale possesso dell'abilitazione è sufficiente negli altri casi (c. 4). L'abilitazione di cui ai c. 1 e 2 può richiedersi entro 5 anni dalla cessazione del servizio (c. 3).

Il Regolamento definisce quale valore abbiano i **titoli professionali marittimi** per la conduzione di unità da diporto e per il conseguimento delle patenti nautiche senza effettuazione di esami.

## **ARTICOLO 32**

### **Conseguimento delle patenti senza esami**

## **ARTICOLO 33**

### **Persone in possesso di titoli professionali**

Coloro i quali sono in possesso di un titolo professionale marittimo, del diporto o della navigazione interna e sono altresì muniti di valido libretto di navigazione, possono condurre le unità da diporto, nei limiti stabiliti dall'All. III del Regolamento (c. 1).

L'All. III lettera A), in particolare, indica con quali titoli professionali marittimi, del diporto o della navigazione interna è possibile condurre, esclusivamente a titolo gratuito, rispettivamente a) navi da diporto, b) imbarcazioni da diporto a motore senza alcun limite dalla costa, c) natanti e imbarcazioni da diporto a motore entro le 12 miglia e d) natanti e imbarcazioni da diporto a vela.

Il c. 2 stabilisce, inoltre, che i soggetti in possesso di titoli professionali, nonché quelli iscritti nel registro dei piloti, che siano muniti di libretto di navigazione o licenza per pilota in vigore, possono conseguire senza esami le patenti nautiche per le unità da diporto che sono autorizzati a condurre.

L'All. III lettera C stabilisce che la domanda per il conseguimento delle patenti deve essere presentata all'ufficio marittimo di iscrizione o a quello della navigazione interna, corredata da una serie di documenti. Tali uffici provvederanno direttamente al rilascio.

**ARTICOLO 34**  
**Comando di unità da diporto**  
**da parte di stranieri**  
**in acque territoriali italiane**

La norma detta la disciplina concernente le facoltà di comando e conduzione riconosciute in Italia agli stranieri o agli italiani residenti all'estero.

Il C. 1 conferisce agli stranieri e ai cittadini italiani residenti all'estero, che siano muniti di un titolo di abilitazione o di un documento riconosciuto equipollente dallo Stato di appartenenza o di residenza, la facoltà di comandare, solo a titolo gratuito, navi da diporto e imbarcazioni iscritte nei Registri italiani nonché natanti.

L'obbligo di patente nautica per gli stranieri e i cittadini italiani residenti all'estero che comandino imbarcazioni e navi da diporto iscritte in Registri stranieri, è invece regolato dalla legge nazionale dell'unità.

La disposizione costituisce un vero e proprio rinvio agli ordinamenti

amministrativi stranieri, cui si dovrà far riferimento per valutare l'abilitazione alla conduzione nei casi di cui al c. 2.

Una particolare disciplina agevolativa è invece dettata per i cittadini di stati membri della UE. Costoro risultano infatti esentati dall'obbligo del titolo per comandare le unità da diporto, qualora esibiscano una dichiarazione rilasciata dalle autorità del proprio Stato, da cui risulti che per la conduzione dell'unità non è previsto alcun titolo di abilitazione da parte della legge del paese di provenienza del soggetto o dello Stato di bandiera dell'unità.

## CAPO II

### Requisiti

Nel capo II il Regolamento definisce con precisione i requisiti fisici e morali necessari per essere ammessi agli esami e per ottenere le patenti nautiche.

L'art. 35 è dedicato ai requisiti per l'ammissione agli esami.

Per sostenere **gli esami per le patenti di categoria A e C** la norma richiede che il candidato **abbia compiuto 18 anni**.

Per poter sostenere gli esami per la **patente di categoria B** è requisito indispensabile aver già conseguito la **patente di categoria A da almeno 3 anni**.

La disposizione relativa al giudizio di idoneità fisica per il conseguimento delle patenti nautiche è complessa. I primi 2 commi riguardano aspetti già trattati dal Regolamento e dal Cod. Dip.:

- non possono ottenere alcuna patente nautica i soggetti affetti dalle malattie o dalle minorazioni elencate nell'All. 1 Par. 1, o dediti all'uso di sostanze psicoattive (c. 1);

### **ARTICOLO 35**

**Requisiti per l'ammissione agli esami**

### **ARTICOLO 36**

**Giudizio di idoneità**

■ coloro i quali siano invece affetti dalle minorazioni elencate nell'All. 1 Par. 2 possono conseguire esclusivamente la patente di categoria C (c. 2). Per il rilascio delle patenti nautiche è necessario per i candidati ottenere un giudizio di idoneità psichica e fisica. Il conseguimento di tale giudizio di idoneità è legato al possesso dei requisiti previsti dall'Allegato I, ovvero i **requisiti visivi e auditivi** elencati al suo par. 3.

Il c. 3 e il c. 4 individuano le autorità mediche deputate a compiere gli accertamenti sulle condizioni fisiche dei candidati e a rilasciare il giudizio di idoneità psichica e fisica.

Una **commissione medica provinciale** costituita presso le ASL del capoluogo di provincia è esclusivamente competente in caso:

- di soggetti affetti dalle malattie e dalle menomazioni di cui all'All. 1 par. 2;
- di soggetti per i quali v'è il dubbio che siano affetti dalle malattie e dalle menomazioni di cui all'All. 1 par. 2;
- in cui il giudizio di idoneità sia demandato alla commissione medica provinciale dall'autorità medica marittima o dal prefetto.

In tutti gli altri casi sono competenti **singoli medici**, come individuati nel c. 3. Il certificato di idoneità è rilasciato sulla base del modello contenuto nell'annesso 1 all'Allegato 1 ed ha una validità di 6 mesi (c. 7).

Interessante il disposto del c. 8 che sancisce **la possibilità di formulare un ricorso avverso il giudizio delle commissioni mediche provinciali**. Detto ricorso deve essere proposto al Ministero dei Trasporti, entro 30 giorni dalla decisione a pena di decadenza.

**ARTICOLO 37**  
**Requisiti morali**  
**per il conseguimento**  
**delle patenti nautiche**

La normativa sul diporto ha sempre subordinato il conseguimento dei titoli abilitativi al soddisfacimento da parte dei candidati di alcuni requisiti morali.

Il noto Art. 36 ricalca il contenuto dell'ora abrogato Art. 6 D.P.R. 431/1997. Il c. 1 afferma che il conseguimento delle patenti nautiche è precluso a:

- chi è stato dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza;
- coloro che sono stati condannati a una pena detentiva non inferiore ai tre anni, salvo riabilitazione;
- soggetti sottoposti a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione personali.

Il c. 2 stabilisce che non può ottenere la patente per la navigazione senza limiti dalla costa e per il comando delle navi da diporto, chi ha riportato condanne per:

- delitti previsti dalla normativa in materia di sostanze stupefacenti;
- delitti previsti dalla normativa in materia di immigrazione;
- uno dei delitti previsti dal Testo Unico in materia doganale.

Le preclusioni esaminate paiono dettate da diverse esigenze.

I divieti imposti dal c. 1, oltre a configurarsi come misure afflittive di carattere accessorio, sono volti a non pregiudicare l'esecuzione di sentenze di condanna o dei provvedimenti preventivi e di sicurezza limitanti la libertà personale. La preclusione a carico dei delinquenti abituali, professionali o per tendenza è dettata dalla pericolosità sociale di questi ultimi.

Con le limitazioni di cui al c. 2 il Regolamento mira a salvaguardare la sicurezza in mare. Ciò vale in particolare per i limiti imposti ai soggetti che abbiano riportato condanne per reati connessi agli stupefacenti. Le limitazioni sono tuttavia previste anche al fine di ostacolare l'esecuzione di particolari tipi di reati (quelli legati all'immigrazione o doganali es. il contrabbando), per la realizzazione dei quali le unità da diporto possono costituire i mezzi necessari.

Il c. 3 prevede la possibilità di ricorrere davanti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti contro il mancato rilascio della patente nautica entro 30 giorni dalla decisione.

Innovativo è infine il c. 4. In esso il Legislatore prevede che le competenti autorità al fine di accertare in capo ai candidati l'esistenza dei requisiti morali richiesti dalla legge debbano ottenere il certificato del casellario giudiziale o, per i cittadini stranieri, una dichiarazione rilasciata dall'autorità consolare.

## CAPO III

### Convalida, revisione, sospensione e revoca delle patenti

#### **ARTICOLO 38** **Termine di validità delle patenti**

Le patenti nautiche hanno ordinaria validità di 10 anni dalla data del rilascio o della convalida.

Per coloro che al momento del rilascio o della convalida hanno compiuto 60 anni, la durata è ridotta a 5 anni. Può essere stabilita anche una durata più breve per le patenti di categoria C, ove ritenuto opportuno dalla competente commissione medica locale.

Le patenti scadute possono essere **convalidate**.

La convalida abilita nuovamente il titolare della patente alla conduzione, deve essere richiesta all'Ufficio di emissione della patente seguendo la procedura prescritta nell'All. II lett. D. e viene riportata sia sulla patente, sia sul registro delle patenti.

La convalida può essere richiesta anche successivamente alla scadenza della patente e il periodo di validità inizia nuovamente a decorrere dalla data di convalida.

La domanda di convalida costituisce per 30 giorni titolo abilitativo in sostituzione della patente scaduta.

**Le patenti deteriorate o illeggibili** debbono sempre essere sostituite (c. 4). Nell'All. II lett. E sono indicati i documenti da presentare per la sostituzione. Da notare che copia della domanda di sostituzione viene restituita all'interessato e costituisce per 30 giorni titolo abilitativo.

Una disciplina analoga è prevista anche in caso di **smarrimento, sottrazione o distruzione della patente nautica**. Nell'All. II lett. g vengono stabiliti i documenti da presentare unitamente alla domanda per il rilascio del duplicato della patente. Anche in questo caso copia della domanda viene riconsegnata al richiedente e sostituisce per 30 giorni la patente nautica in corso di duplicazione.

La revisione della patente è disposta quando l'autorità dubita che siano ancora sussistenti i presupposti indispensabili per la concessione della stessa.

Le ipotesi di revisione della patente nautica previste dal Regolamento sono di 2 tipi:

1. revisioni motivate dall'insorgenza di dubbi sull'idoneità fisica e psichica prescritta per il tipo di patente posseduta (c. 1). In questi casi i soggetti interessati vengono sottoposti a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'art. 36 Reg.
2. revisioni straordinarie per particolari categorie di patenti o di patenti rilasciate in determinati periodi, decise direttamente dal Ministero dei Trasporti. (c. 2).

L'art. 40 si occupa della sospensione delle patenti nautiche. Sono previste diverse ipotesi di sospensione, che è misura di minor gravità rispetto alla revoca e che ha l'effetto di impedire temporaneamente l'esercizio della navigazione.

La sospensione è decretata dall'autorità che ha provveduto al rilascio quando, in sede di convalida, **risulti la temporanea perdita dell'idoneità fisica e psichica richiesta**. La sospensione permane fino a che il titolare della stessa non provi l'avvenuto recupero dei requisiti di idoneità.

Il c. 2 prevede poi **3 casi** di sospensione motivati da esigenze di sicurezza della navigazione:

- quando il titolare sia stato sorpreso al comando in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di sostanze inebrianti o stupefacenti;
- quando il titolare abbia commesso al comando atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica o da produrre danni (formula assai generica alla quale possono ricondursi violazioni delle norme sulla circolazione nautica di ogni tipo e gravità);
- quando il prefetto lo richieda per motivi di pubblica sicurezza.

## **ARTICOLO 39**

### **Revisione delle patenti nautiche**

## **ARTICOLO 40**

### **Sospensione delle patenti nautiche**



In tutte queste ipotesi la sospensione può avere durata variabile: non superiore a 6 mesi nei casi sub nr. 1 e 3, non superiore a 3 mesi nel caso sub. nr. 2.

Un'ulteriore ipotesi di sospensione della patente nautica si ha qualora inizi un procedimento penale a carico del titolare per i delitti di cui al c. 4:

- omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime derivanti dalla violazione delle norme sul comando delle unità da diporto;
- delitti contro l'incolumità pubblica;
- delitti previsti dal codice della navigazione

Si tratta di previsione ancora una volta dettata dall'esigenza di preservare la sicurezza della navigazione. In questo caso sono titolati ad adottare il provvedimento di sospensione l'autorità marittima o il prefetto, (in caso di evento verificatosi nelle acque interne) soggetti ai quali la polizia giudiziaria accertatrice trasmette comunicazione della notizia di reato.

Serie conseguenze sono previste in caso di condanna per i delitti di cui al c. 4.

In ipotesi di condanna per lesioni colpose, la sospensione viene stabilita dalla sentenza per un periodo variabile tra i 15 giorni e i 3 mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione varia tra 1 e 6 mesi. In caso di omicidio colposo tra 2 mesi e 1 anno.

Il Regolamento prevede la possibilità di ricorrere avverso i provvedimenti di sospensione (ma non avverso la sospensione stabilita in sentenza contro la quale soccorrono le norme processuali) entro 30 giorni nanti il Ministero dei Trasporti.

Esaurito ogni ricorso, i provvedimenti di sospensione divengono definitivi e vengono annotati sulla patente e sul registro delle patenti nautiche.

I requisiti fisici e morali previsti dal Regolamento non solo devono sussistere al momento della concessione della patente, ma sono anche richiesti per il mantenimento della stessa.

La perdita temporanea degli stessi comporta la sospensione della patente. Quando invece il soggetto titolare di patente nautica **perde in maniera permanente i requisiti fisici, psichici e morali** richiesti, la legge prevede la revoca della patente.

In caso di revoca per perdita dei requisiti morali, la patente può essere ottenuta nuovamente dopo aver conseguito la riabilitazione.

Il c. 3 concede ai soggetti ai quali la patente di categoria A o B sia stata revocata per perdita dell'idoneità neuro-motoria, la possibilità di conseguire senza esami, ma con il solo accertamento del possesso dei requisiti richiesti dalla legge, la patente di categoria C, creata proprio per soggetti affetti da tale tipo di menomazioni.

## CAPO IV

### Scuole nautiche ed associazioni nautiche a livello nazionale

Il Regolamento introduce alcune novità in merito alla disciplina delle scuole nautiche.

La norma trasferisce infatti la competenza amministrativa sulle scuole nautiche dalle regioni alle province (c. 2). I poteri conferiti alle province sembrano essere piuttosto ampi. Alle stesse è infatti affidata non solo la vigilanza amministrativa sulle scuole nautiche, ma anche la definizione dei requisiti per il rilascio alle stesse dell'autorizzazione a operare (c. 5).

L'autorizzazione a svolgere la funzione di scuola nautica, tuttavia, necessita sempre del parere favorevole dell'Autorità marittima o del Ministero dei Trasporti.

## ARTICOLO 41

### Revoca delle patenti

## ARTICOLO 42

### Disciplina delle scuole nautiche

In merito ai soggetti che possono ottenere la qualifica di scuola nautica, il Regolamento non fa più menzione diretta delle autoscuole (come invece avveniva nell'art. 28 D.P.R. 431/1997), ma introduce gli Istituti Tecnici Nautici.

Quanto infine ai soggetti abilitati a insegnare presso le scuole nautiche, la norma prevede che l'attività di docenza della tecnica della navigazione a vela debba essere svolta da coloro che sono in possesso del titolo professionale marittimo di ufficiale di navigazione o di un titolo professionale di coperta per il diporto e da esperti velisti, riconosciuti idonei dalla F.I.V. o dalla Lega Navale Italiana.

**ARTICOLO 43**  
**Enti e associazioni nautiche**  
**a livello nazionale**

La norma prevede una disciplina particolare per i "Centri di Istruzione nautica", che sono gli enti e le associazioni di livello nazionale deputati alla gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche. Per detti enti il Regolamento prevede che non sia necessaria l'autorizzazione provinciale richiesta dall'art. 41 per le comuni scuole nautiche e che la vigilanza amministrativa su tali enti sia svolta dal Ministero dei Trasporti anziché dalla provincia.

Il c. 4 assegna poi alla Lega Navale italiana un ruolo privilegiato, affermando che essa, in qualità di ente pubblico, collabora col Ministero alla definizione degli standard qualitativi in materia di formazione per gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche.

**ARTICOLO 44**  
**Commissioni di esame fuori sede**

La disposizione fornisce la possibilità alle scuole nautiche e ai "Centri di istruzione nautica" di far svolgere gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche presso le loro sedi.

## CAPO V

### Disposizioni complementari

L'art. 45 si occupa di stabilire alcuni criteri di conversione delle patenti nautiche conseguite prima dell'entrata in vigore del Regolamento.

La disposizione stabilisce che:

- le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto rilasciate ai sensi dell'art. 20 c. 1 lettera a) L. 50/1971, (condotta di imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a 3 tonnellate, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa) equivalgono alle patenti nautiche di categoria A con la limitazione entro 12 miglia dalla costa;
- le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto rilasciate ai sensi dell'art. 20 c. 1 lettera b) L. 50/1971, (condotta di imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a 3 tonnellate, per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa) equivalgono alle patenti nautiche di categoria A senza alcun limite dalla costa;
- le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto rilasciate ai sensi dell'art. 20 c. 1 lettera c) L. 50/1971 (imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a 3 tonnellate o comunque provviste di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa), equivalgono alle patenti nautiche di categoria A, con la limitazione entro 12 miglia dalla costa e per le sole unità a motore;
- le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto rilasciate ai sensi dell'art. 20 c. 1 lettera d) L. 50/1971, (imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a 3 tonnellate o comunque provviste di motore entro o fuori bordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa) equivalgono alle patenti nautiche di categoria A, senza alcun limite dalla costa e

## **ARTICOLO 45**

### **Conversione e unificazione di patenti nautiche**

per le sole unità a motore;

- chi ha ottenuto prima del 24.04.1990 l'abilitazione alla conduzione di motoscafi ai sensi della L. 1884/1932, può conseguire senza esami la patente limitata alle sole unità a motore per la navigazione entro le 12 miglia, purchè in possesso dei requisiti psicofisici e morali previsti dal Regolamento.

La conversione delle patenti avviene in sede di convalida delle stesse.

#### **ARTICOLO 46**

##### **Registro delle patenti nautiche**

Il Regolamento prevede che in futuro la gestione e l'elaborazione dei dati concernenti le patenti nautiche dovrà essere informatizzata, mediante l'istituzione di una banca dati ministeriale.

La banca dati informatica non è ad oggi operativa e la norma specifica che, fino all'attuazione della stessa, rimangono in vigore gli attuali registri delle patenti nautiche.

#### **ARTICOLO 47**

##### **Modalità di rilascio e convalida delle patenti nautiche**

L'articolo 47 è una norma di chiusura del Titolo relativo alle patenti nautiche.

Esso rinvia per le procedure di rilascio e convalida alle norme contenute nell'Allegato II al Regolamento, già più volte richiamato nel presente commento.

## TITOLO III Sicurezza della navigazione da diporto

### CAPO I

#### Norme di sicurezza per la navigazione da diporto

#### SEZIONE I

#### Norme di sicurezza per imbarcazioni e natanti da diporto

La disposizione in commento precisa che la Sezione I è dedicata alla disciplina relativa:

- a** alle condizioni per rilascio del certificato di sicurezza, nonché ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza minime di cui devono essere provviste le **imbarcazioni**, in relazione alla navigazione effettivamente svolta;
- b** ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza minimi, al numero di persone trasportabili, al motore ausiliario e al numero identificativo SAR – *Search and Rescue* dei **natanti** sprovvisti di marcatura CE, ovvero dei soli natanti superiori a 2,5 metri se muniti di marcatura CE, in relazione alla navigazione effettivamente svolta.

La norma in esame si riferisce alla possibilità, per il proprietario di un natante individuato dall'articolo precedente, di apporre un **numero** identificativo SAR – *Search and Rescue*, preceduto dalla sigla "ITA", sullo scafo dell'unità.

Viene precisato, peraltro, che il numero SAR opera esclusivamente a fini identificativi per la ricerca e il soccorso in mare senza alcuna valenza ai fini della prova del titolo sul bene medesimo.

In caso di trasferimento della proprietà del natante, il successivo proprietario è tenuto a segnalare al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto le proprie generalità nonché eventuali variazioni

### ARTICOLO 48

#### Finalità e campo di applicazione

### ARTICOLO 49

#### Identificativo SAR per i natanti da diporto

delle caratteristiche dello scafo e/o del motore dell'unità.

L'ultima parte della disposizione demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la regolamentazione delle modalità esecutive della procedura di richiesta e assegnazione del numero identificativo S.A.R.

Si tratta di una disposizione in linea con i principi fissati nel Decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662 contenente il Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979.

Tale provvedimento ha reso il soccorso in mare attività altamente professionale, attuata con mezzi appositamente allestiti e con l'intervento di equipaggi particolarmente addestrati.

Il Regolamento provvede a delineare un nuovo e più funzionale assetto organizzativo del settore, stabilendo le rispettive funzioni delle strutture interessate e, in particolare, affidando al Comando Generale delle Capitanerie di Porto il compito di assicurare l'organizzazione efficiente dei servizi di ricerca e salvataggio nell'ambito dell'intera regione di interesse sul mare, che si estende ben oltre i confini delle acque territoriali.

Il Comando Generale delle Capitanerie di Porto assume le funzioni di I.M.R.C.C. (Italian Maritime Rescue Coordination Center), Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo, cui fa capo il complesso delle attività finalizzate alla ricerca ed al salvataggio della vita umana in mare, mediante l'impiego della componente aeronavale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con l'eventuale ausilio di altre unità di soccorso militari e civili.

L'I.M.R.C.C. – funzionalmente individuato nella struttura della Centrale Operativa del Comando Generale – mantiene i contatti con i centri di coordinamento del soccorso degli altri Stati per assicurare la collaborazione a livello internazionale prevista dalla Convenzione di Amburgo.

Tale documento, redatto secondo il modello di cui all'Allegato IV al Regolamento in esame, ha la funzione di attestare la rispondenza dell'unità da diporto alle disposizioni dettate dalla Sezione in oggetto in tema di sicurezza e - come specifica l'art. 26 del Cod. Dip. - *"attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo"*. Il certificato di sicurezza viene rilasciato dall'ufficio presso il quale è iscritta l'unità all'atto della prima iscrizione nel R.I.D.

Il Regolamento pone una distinzione nella procedura di rilascio del certificato sulla base della tipologia di unità:

- a** nel caso di unità con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 e i 24 metri (quindi, natanti di lunghezza superiore a 2,5 metri e imbarcazioni), munite di marcatura CE, il certificato di sicurezza viene rilasciato dietro presentazione della documentazione tecnica prevista dagli artt. 19 e 20 del Cod. Dip.;
- b** nel caso di imbarcazioni e natanti privi di marcatura CE, il certificato di sicurezza viene rilasciato - per i fini e con le modalità di cui al successivo art. 57 - da parte di un organismo di certificazione autorizzato ai sensi dell'art. 10 del Cod. Dip. ovvero di uno degli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi ai sensi del Decreto Legislativo del 3 Agosto 1998 n° 314, e successive modificazioni, contenente disposizioni relative a gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, scelto dal proprietario dell'unità;
- c** nel caso di unità usate di cui alla lettera "a)" sopra, il certificato di sicurezza è rilasciato dietro presentazione della documentazione tecnica richiesta per l'iscrizione nel Registro delle Imbarcazioni da Diporto e, in tal caso, la validità del certificato di sicurezza è limitata al periodo residuo rispetto al termine indicato nel successivo art. 51.
- d** nel caso di unità usate di cui alla lettera "b)" sopra, provenienti da Paesi dell'Unione Europea, la documentazione tecnica è valida, ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, soltanto se equivalente a quella nazionale.

## ARTICOLO 50

### Certificato di sicurezza



Il rinnovo [necessario per scadenza del periodo di validità] del certificato di sicurezza si verifica a seguito del rilascio di apposita attestazione di idoneità da parte degli stessi organismi indicati alla lettera “b)” dell’articolo in commento.

Alla convalida [necessaria per il verificarsi di un fatto eccezionale (avaria, modifiche tecniche) previsto dal successivo art. 51] del certificato di sicurezza provvede l’ufficio di iscrizione dell’unità l’ufficio della Motorizzazione civile territorialmente competente con riferimento al luogo ove si trova l’unità sulla base di apposita attestazione di idoneità da parte degli stessi organismi indicati alla lettera “b)” dell’articolo in commento.

Qualora, poi, le modifiche apportate all’unità siano tali da far venir meno i requisiti essenziali sulla base dei quali è stato rilasciato il certificato di sicurezza, lo stesso perde la sua validità e il proprietario deve chiedere un nuovo rilascio.

Quanto a tali organismi è opportuno ricordare che gli stessi sono autorizzati, a seguito di istruttoria, condotta dai Ministeri delle Attività Produttive e delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite appositi provvedimenti pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e su quella delle Comunità Europee. Su quest’ultima sono peraltro disponibili, oltre ai nominativi di tutti gli organismi notificati dagli Stati membri, anche i relativi limiti operativi.

Pertanto, le competenze di tali organismi sono esclusivamente quelle riportate nei relativi Decreti autorizzativi e, in particolare, per gli organismi autorizzati dagli altri Stati membri, quelle riportate nella citata Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee.

Soltanto gli organismi notificati dall’Italia, ai sensi del decreto legislativo n. 436/96 e successive modificazioni, ovvero autorizzati, ai sensi del decreto legislativo n. 314/98, possono svolgere anche l’attività prevista dal Decreto Ministeriale 478/99.

Quanto agli standard qualitativi da rispettare, gli organismi notificati debbono attenersi, per le imbarcazioni immesse in commercio

dopo il 16 giugno 1998, oltre che alle disposizioni dei DD.MM. nn. 232/94, ove applicabile, e 478/99, a quelle introdotte dal decreto legislativo n. 436/96 e successive modificazioni nonché, naturalmente, a quanto disposto dal presente Regolamento.

Per le imbarcazioni immesse in commercio prima del 16 giugno 1998 e prive della marcatura CE, gli organismi devono invece attenersi alla precedente normativa tecnica, emessa dal Registro Italiano Navale.

La norma stabilisce il periodo di validità del certificato di sicurezza, in caso di primo rilascio, variandone la durata in ragione della categoria di progettazione di appartenenza dell'unità:

- a** otto anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione A [idonee per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 mt.] e B (idonee per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 mt.), nonché per le imbarcazioni senza marcatura CE abilitate alla navigazione senza alcun limite nelle acque marittime e interne;
- b** dieci anni dall'immatricolazione per le unità appartenenti alle categorie di progettazione C (idonee a compiere crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 mt.) e D (idonee a compiere crociere su piccoli laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,50 mt.), nonché per le imbarcazioni senza marcatura CE abilitate alla navigazione fino a sei miglia nelle acque marittime e senza alcun limite nelle acque interne.

Nel caso di imbarcazioni e natanti privi di marcatura CE al certificato di sicurezza può essere conferita validità temporale inferiore a quella

## **ARTICOLO 51**

### **Validità del certificato di sicurezza**

prevista ai punti a) e b) del presente articolo in conformità alle prescrizioni dell'organismo tecnico competente.

Dopo il decorso del periodo di validità fissato in caso di primo rilascio, il certificato di sicurezza deve essere rinnovato ogni cinque anni.

L'ultimo comma della norma in esame riserva alla discrezionalità dell'Autorità competente la scelta di disporre che l'unità sia sottoposta alla procedura di convalida del certificato di sicurezza qualora ritenga che siano venute meno le condizioni sulla base delle quali il certificato di sicurezza era stato rilasciato.

### **ARTICOLO 52**

#### **Mantenimento delle condizioni dopo il rilascio del certificato di sicurezza**

Il proprietario dell'unità è tenuto ad adoperarsi affinché siano conservate le condizioni di sicurezza che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza.

Si tratta di una disposizione tesa a "responsabilizzare" i proprietari in ordine alla corretta manutenzione di scafo, apparato motore, impianto elettrico nonché alla conservazione degli elementi utili alla protezione contro gli incendi, alla sostituzione di apparecchiature, mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza che siano in qualche modo deteriorate.

### **ARTICOLO 53**

#### **Requisiti e caratteristiche tecniche dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza**

La norma richiede che i mezzi di salvataggio collettivi e individuali e le dotazioni di sicurezza siano conformi "ai requisiti tecnici" stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Unione Europea o da convenzioni internazionali.

Il secondo comma conferisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di eseguire ispezioni presso i costruttori, i rivenditori e/o gli importatori al fine di verificare che i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza delle unità commercializzate in Italia siano conformi alle (sole) prescrizioni ministeriali di cui al primo comma.

La norma in esame rinvia all'allegato V del Regolamento ove si elencano i mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza minime da tenere a bordo delle imbarcazioni e natanti diporto in relazione al numero complessivo di persone a bordo (equipaggio e passeggeri) e in relazione alla distanza dalla costa nella navigazione effettivamente svolta.

Il secondo comma precisa che a far data dal 1° Gennaio 2009 gli apparecchi galleggianti di cui all'Allegato V dovranno essere sostituiti con zattere di salvataggio autogonfiabili delle quali il Ministero dei Trasporti determinerà i requisiti tecnici con apposito provvedimento. I conduttori e le persone trasportate di tavole a vela, acquascooter e unità analoghe devono indossare permanentemente un mezzo di salvataggio individuale qualsiasi sia la distanza dalla costa in cui si trovano a navigare.

La sistemazione a bordo di mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza non deve creare impedimenti al libero galleggiamento nella messa a mare e nella manovra di distacco dall'unità durante la navigazione.

Navigazione occasionale: il primo comma prevede la possibilità che l'autorità competente autorizzi (specificandone i limiti) un singolo viaggio di trasferimento dell'unità la cui certificazione non sia più valida in quanto scaduta.

Si tratta di un'ipotesi ulteriore e residuale rispetto ai tre casi di abilitazione alla navigazione temporanea disciplinati dall'art. 31 del Cod. Dip. e al caso previsto dal secondo comma dell'art. in commento.

La norma prevede, infatti, che anche le unità senza la targa prova possano essere autorizzate ad effettuare viaggi occasionali per il trasferimento da un porto all'altro. Nel caso che l'unità non sia in possesso del certificato di sicurezza o sia scaduto nella validità, l'autorità marittima, a richiesta dell'interessato, può rilasciare un'autorizzazione ad effettuare la navigazione di trasferimento per il solo viaggio, dettando

## **ARTICOLO 54**

### **Mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza**

## **ARTICOLO 55**

### **Navigazione occasionale di prova**

le prescrizioni tecniche e di sicurezza da osservare durante il viaggio di trasferimento (comunicazioni radio orarie, condizioni meteo-marine, distanza dalla costa, salvaguardia delle persone a bordo, ecc.).

La norma consente ai diportisti (ma anche a cantieri e officine di lavoro che non dispongono di targa prova) di trasferire l'unità in località diversa da dove si trovano per effettuare i lavori di riparazione.

Si tratta a tutta evidenza di una disposizione di fondamentale importanza – specie per gli operatori del settore – dal momento che, almeno in linea di principio, sembrerebbe poter accelerare le operazioni utili al trasferimento delle unità da un luogo all'altro.

Navigazione di prova: il secondo comma prevede, invece, la possibilità che l'autorità competente autorizzi cantieri od officine, non provvisti dell'autorizzazione alla navigazione temporanea di cui all'art. 31 del Cod. Dip., ad effettuare prove di navigazione con unità nuove o soggette a riparazione indicando, nell'autorizzazione, le prescrizioni e i limiti da osservare.

Sembra trattarsi di un'ipotesi di autorizzazione assimilabile, quanto ai limiti di operatività, a quella prevista dall'art. 31 del Cod. Dip. dalla quale si discosta in termini di validità temporale dell'autorizzazione.

È opportuno ricordare che l'Art. 31 del Cod. Dip. prevede che i cantieri navali, le aziende di vendita e i costruttori di motori marini che intendano navigare temporaneamente con unità da diporto, sprovviste di documenti di bordo oppure, se munite di documenti di bordo, a loro affidate per la vendita o la riparazione, possono richiedere agli Uffici marittimi (solo Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) il rilascio di un'autorizzazione temporanea alla navigazione (di prova, dimostrativa o di trasferimento) entro sei miglia o senza alcun limite. L'autorizzazione ha validità annuale rinnovabile dall'Autorità marittima che l'ha rilasciata. La targa provvisoria può essere utilizzata per natanti, imbarcazioni e navi. L'unità con targa provvisoria deve essere comandata o condotta dal titolare o da persona che abbia un regolare rapporto di lavoro con la ditta intestataria dell'autorizzazione e sia mu-

nita di regolare patente se richiesta dalla legge. Durante la navigazione, a bordo dell'unità deve esserci, unitamente all'autorizzazione, una dichiarazione del titolare dell'autorizzazione dalla quale risulti che la persona al comando è un suo dipendente con regolare rapporto di lavoro o il titolare. Ai fini della sicurezza della navigazione, l'Unità deve essere munita dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza regolamentari in relazione alla distanza dalla costa ove si svolge la navigazione.

La norma prende in considerazione i battelli di servizio, inclusi gli acquascooter, rientranti nella categoria dei natanti e individuati con la stessa sigla e numero di iscrizione dell'unità cui sono asserviti che si trovino in navigazione entro un miglio dalla costa o entro un miglio dall'unità a cui sono asserviti, ovunque essa si trovi, ed esclude l'obbligo per gli stessi di essere muniti delle dotazioni di sicurezza e dei mezzi di salvataggio, salvo per quelli individuali che invece restano obbligatori.

La norma distingue la procedura in relazione alla tipologia di unità.

1. Quanto ai natanti e alle imbarcazioni sprovviste di marcatura CE (art. 48.2.b), l'attestazione di idoneità (di cui all'art. 50.2.b) è rilasciata dopo un'ispezione completa a scafo, apparato motore, apparato elettrico e al sistema antincendio, secondo gli standard dell'organismo tecnico prescelto;
2. Quanto ai natanti superiori ai 2,5 metri e alle imbarcazioni muniti di marcatura CE (art. 48.2.a), nonché per i natanti e le imbarcazioni sprovviste di marcatura CE (art. 48.2.b), la convalida del certificato di sicurezza (artt. 51.3 e 50.6) avviene sulla base di una dichiarazione di idoneità (di cui all'art. 50.2.b) che attesti la permanenza (nonostante il verificarsi dell'avaria o altro fatto di cui all'art. 50.3) dei requisiti in base ai quali il certificato è stato in precedenza rilasciato.

## **ARTICOLO 56**

**Navigazione con battelli  
al servizio delle unità da diporto**

## **ARTICOLO 57**

**Modalità di esecuzione  
degli accertamenti tecnici  
per il rilascio, il rinnovo e la convalida  
del certificato di sicurezza**

3. Quanto al rinnovo del certificato di sicurezza per entrambe le categorie di natanti e imbarcazioni [art. 48.2. a) e b)], l'organismo tecnico prescelto informa l'Autorità Marittima del calendario delle visite in modo che la stessa possa eventualmente intervenire e, in caso di esito positivo della visita, rilascia al proprietario dell'unità l'attestazione di idoneità in cui si dichiara che l'unità ha mantenuto i requisiti sulla base dei quali il certificato era stato in precedenza rilasciato, annota sul certificato stesso gli estremi dell'attestazione e trasmette copia del certificato e dell'attestazione di idoneità all'autorità marittima o consolare competente che, a loro volta, ne danno notizia all'ufficio presso il quale l'unità è iscritta.

#### **ARTICOLO 58**

##### **Motore ausiliario**

La norma prevede che sulle unità da diporto di cui all'art 48.2 possa essere installato un motore ausiliario di emergenza da impiegarsi in caso di avaria al motore principale.

Il motore ausiliario deve:

- essere di tipo amovibile e sistemato sullo specchio poppiere;
- essere di potenza non superiore al 20% di quella del motore principale;
- munito di certificato d'uso o della dichiarazione di potenza.

È opportuno precisare che il motore ausiliario lo stesso dovrà essere coperto da specifica assicurazione.

L'art. 41 del Decreto Legislativo n. 171 del 18 luglio 2005 stabilisce, infatti, che la copertura assicurativa è obbligatoria per tutti i motori indipendentemente dalla loro potenza. Non è prevista pertanto alcuna deroga circa l'assicurazione del motore ausiliario e quindi, oltre alla polizza del motore principale, sarà necessaria anche quella riguardante il motore ausiliario, a meno che l'assicurazione di quello principale non preveda espressamente anche la copertura del motore ausiliario.

La norma in esame esenta le unità impiegate in manifestazioni sportive ai sensi dell'art. 30 Cod. Dip. (imbarcazioni anche non iscritte ai RID e natanti) dall'obbligo di rispettare le prescrizioni previste dalla presente Sezione (Sezione I, Capo I, Titolo III) del Regolamento durante le gare, i trasferimenti e le prove.

Dette unità sono comunque tenute a rispettare le norme e i regolamenti adottati dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute e a dotarsi dei fanali e degli apparecchi di segnalazione sonora regolamentari.

La norma al primo comma prescrive il numero massimo di persone trasportabili sui natanti prototipi non omologati privi della marcatura CE (da tre persone a nove a seconda della lunghezza dell'unità).

Per i natanti prodotti in serie, invece, il secondo comma rinvia alla certificazione di omologazione quando il numero delle persone imbarcate sia superiore a quello indicato al primo comma.

L'ultimo comma dispone che, qualora i natanti di cui alla presente norma trasportino attrezzature sportive subacquee, il numero delle persone trasportabili debba essere ridotto di una persona per ogni 75 Kg di materiale imbarcato.

È da notare che il numero massimo di "persone trasportabili" comprende sia chi è al comando o alla conduzione dell'unità, o fa parte dell'equipaggio, sia il/i passeggero/i.

## **ARTICOLO 59**

**Unità impiegate in gare  
e manifestazioni sportive**

## **ARTICOLO 60**

**Persone trasportabili su natanti  
non omologati ed omologati**



## CAPO I

### Norme di sicurezza per la navigazione da diporto

#### SEZIONE II

#### Norme di sicurezza per le navi da diporto

#### **ARTICOLO 61** **Finalità e campo di applicazione**

La disposizione in commento precisa che la Sezione II è dedicata alla disciplina relativa alle condizioni per rilascio del certificato di sicurezza, nonché ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza minime di cui devono essere provviste le navi da diporto (indipendentemente dalla navigazione svolta effettivamente) che si trovino a navigare in acque interne o marittime.

È da notare che il presente Regolamento non si occupa, sotto tale profilo, delle navi da diporto “destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche” di cui all’art. 3 della Legge 172/2003 per le quali vige un regolamento di sicurezza ad hoc contenuto nel Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 aprile 2005, n. 95.

#### **ARTICOLO 62** **Tipi di visite**

Analogamente a quanto previsto dagli artt. 164 e seguenti Cod. Nav. per le navi “commerciali”, il Regolamento individua - con tale disposizione – le visite di sicurezza a cui sono sottoposte le navi da diporto:

- a** visita iniziale, prima dell’entrata in esercizio (quindi prima che la nave sia posta in navigazione);
- b** visite periodiche, alla scadenza del periodo di validità del certificato di sicurezza (secondo quanto previsto dal successivo art. 70);
- c** visite occasionali, quando se ne verifichi la necessità (il che, analogicamente a quanto previsto per imbarcazioni e natanti, può verificarsi – ad esempio - a seguito di avarie e/o innovazioni e/o modifiche strutturali significative).

La norma contempla più ipotesi in relazione al luogo in cui l’unità stazioni al momento in cui si renda necessario procedere alla visita.

Per regola, le visite vengono eseguite – dietro richiesta del proprietario o di un suo rappresentante – dall’autorità marittima presso cui l’unità è iscritta. Qualora la nave stazioni fuori della giurisdizione dell’autorità marittima di iscrizione, alle opportune visite provvederà l’autorità marittima nella cui giurisdizione l’unità si trovi, previo invio all’ufficio di iscrizione di copia del certificato di sicurezza e della dichiarazione ai fini delle annotazioni di sicurezza rilasciata da un organismo che effettua le ispezioni e le visite di controllo delle navi ai sensi del Decreto Legislativo 314/1998.

La norma si chiude prevedendo l’ipotesi in cui la nave, al momento in cui si renda necessario procedere alla visita, si trovi ormeggiata in un porto estero. In tal caso alla visita provvede l’autorità consolare, la quale disporrà il rilascio, il rinnovo o la convalida del certificato di sicurezza con l’assistenza di un organismo che effettua le ispezioni e le visite di controllo delle navi ai sensi del Decreto Legislativo 314/1998 e invierà all’ufficio di iscrizione (se la nave è già iscritta) o di prevista iscrizione (in caso di visita iniziale) copia del certificato di sicurezza e della dichiarazione resa dall’organismo tecnico competente ai fini delle annotazioni di sicurezza.

La norma chiarisce che la visita iniziale viene effettuata prima che la nave entri in esercizio ed è rivolta all’ispezione completa della struttura dell’unità, delle macchine, del materiale d’armamento nonché ad una verifica della carena con nave a secco. La visita deve inoltre accertare la conformità delle installazioni elettriche, dei mezzi di salvataggio, delle dotazioni e dei dispositivi antincendio e dei mezzi di segnalazione alle prescrizioni della presente sezione del Regolamento.

Sono invece demandate alla regolamentazione tecnica degli organi di controllo competenti le disposizioni inerenti la sistemazione e le caratteristiche dei materiali, il dimensionamento e la compartimentazione delle strutture, l’armamento e la lavorazione di tutte le parti della nave.

## **ARTICOLO 63**

### **Visita iniziale**

**ARTICOLO 64****Visite periodiche**

Oltre alla visita iniziale propedeutica alla messa in esercizio della nave, le autorità competenti ai sensi dell'art. 62 sottopongono le navi a successive visite periodiche tese a verificare che l'unità conservi le condizioni necessarie a garantire la sicurezza della navigazione. Tali visite sono effettuate alle scadenze previste dall'art. 71 in tema di validità del certificato di sicurezza.

**ARTICOLO 65****Visite occasionali**

In caso di eventi particolari che riguardino la nave (gravi avarie e/o notevoli mutamenti) e che inficino la validità del certificato di sicurezza originariamente rilasciato, il Regolamento prevede, a seguito di tali evenienze, l'automatica perdita di validità del certificato medesimo con l'onere a carico del proprietario dell'unità di sottoporre la nave ad una apposita visita "occasionale".

La visita occasionale può essere anche disposta d'ufficio dall'autorità marittima con provvedimento motivato qualora sussistano ragioni tali da ritenere venuti meno i requisiti in base ai quali il certificato di sicurezza è stato originariamente rilasciato.

In quest'ultimo caso il proprietario è tenuto a consentire all'autorità marittima di svolgere la visita pena la perdita di validità del certificato di sicurezza.

**ARTICOLO 66****Visite dopo un periodo di disarmo**

La norma disciplina l'ipotesi in cui la nave resti disarmata (ossia priva di quanto necessario alla navigazione e, di fatto non navighi) per un periodo superiore ad un anno.

In tal caso è onere del proprietario di sottoporre l'unità a un'opportuna visita volta ad accertare che siano conservate le condizioni di sicurezza attestate nel certificato originariamente rilasciato.

La disposizione nulla prevede in ordine alla mancata esecuzione della visita. Tuttavia, sia per analogia con quanto contenuto nelle disposizioni precedenti, sia per il fatto che viene posto a carico del proprietario un vero e proprio onere, appare coerente ritenere che la mancata esecuzione di tale visita comporti la perdita di validità del certificato di sicurezza.

La norma in esame individua nel capo del circondario marittimo (o in un suo delegato), l'Autorità competente ad effettuare le visite di cui al precedente art. 62 ai fini del rilascio del certificato di sicurezza.

Gli accertamenti vengono condotti dal capo del circondario marittimo di concerto con l'organo di controllo affidato ai sensi del Decreto Legislativo 314/1998 e previa audizione dell'organo stesso.

Qualora l'unità si trovi all'estero, agli accertamenti del caso provvederanno le autorità competenti individuate nel quarto comma dell'art. 62.

La norma in esame, sulla medesima linea di quanto già previsto dall'art. 14 del Regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto 21 gennaio 1994 n. 232, individua una serie di prescrizioni inderogabili la cui inosservanza preclude il rilascio, il rinnovo o la convalida del certificato di sicurezza.

Si tratta di una norma evidentemente volta a garantire uno standard minimo di qualità delle navi per tutto ciò che attiene le regole in materia di sicurezza.

La norma dispone, per regola generale, che il certificato di sicurezza non sarà rilasciato, rinnovato o convalidato in caso di inosservanza alle prescrizioni che il Regolamento detta in materia di "apparato motore e impianti ed allestimento" (art. 72 dello stesso Regolamento), "protezione contro gli incendi" (art. 73), "mezzi di salvataggio" (art. 74), "dotazioni di sicurezza" (art. 75) e "requisiti e caratteristiche dei mezzi di salvataggio, dei segnali di soccorso e delle bussole" (art. 76).

Il secondo comma contempla invece l'ipotesi in cui, nel corso della visita vengano rilevate deficienze e/o inconvenienti di natura diversa rispetto a quelli indicati dal comma precedente, e che gli stessi inconvenienti/ deficienze "possano essere temporaneamente tollerati" secondo una valutazione discrezionale dell'autorità competente, quest'ultima può disporre che il temporaneo rilascio, rinnovo o convalida del certificato di sicurezza prevedendo un termine entro il quale l'interessato dovrà attivarsi per porre rimedio alle deficienze e/o agli inconvenienti riscontrati pena la perdita di validità del certificato di sicurezza.

## **ARTICOLO 67**

### **Organi di esecuzione delle visite**

## **ARTICOLO 68**

### **Deficienze e inconvenienti temporaneamente tollerabili**

**ARTICOLO 69**

**Mantenimento delle condizioni  
dopo le visite**

La norma pone a carico del proprietario il generico obbligo di attivarsi per mantenere la nave in buone condizioni di uso anche sostituendo le dotazioni di sicurezza deteriorate o comunque rese inefficienti.

**ARTICOLO 70**

**Certificato di sicurezza  
per navi da diporto**

Il certificato di sicurezza attesta (in particolare nei confronti dell’Autorità) la conformità della nave alle prescrizioni di sicurezza contenute nella presente Sezione del Regolamento.

Il certificato di sicurezza, che rientra tra i documenti che devono obbligatoriamente tenersi a bordo di navi, consente da un lato, di verificare immediatamente lo stato di sicurezza della nave, dall’altro (grazie ai meccanismi del rinnovo e della convalida) permette di monitorare periodicamente le unità poste in navigazione.

**ARTICOLO 71**

**Validità del certificato  
di sicurezza**

Tra le finalità del certificato di sicurezza vi è anche quello di instaurare un sistema di verifiche periodiche obbligatorie circa lo stato di sicurezza delle unità. A tal fine, la norma in esame pone dei limiti temporali alla validità del certificato di sicurezza così distinti:

- a** otto anni dall’immatricolazione in caso di primo rilascio;
- b** cinque anni in caso di rinnovo.

Ogni cinque anni, pertanto, il certificato di sicurezza dovrà essere rinnovato previa le opportune verifiche dello stato di sicurezza delle unità.

Tale meccanismo è naturalmente derogato nel caso in cui si verificano gravi avarie, innovazioni o modifiche alle caratteristiche tecniche di costruzione tali da rendere necessaria una procedura di verifica *medio tempore* ai sensi dell’art. 62.

Se le innovazioni apportate all’apparato motore di propulsione o alle caratteristiche tecniche della nave sono tali da far venire meno i requisiti essenziali in base ai quali è stato rilasciato il certificato di sicurezza lo stesso perde validità e il proprietario ha l’obbligo di chiederne il nuovo rilascio insieme con la nuova licenza di navigazione.

La norma in esame prescrive che l'apparato motore della nave da diporto sia sottoposto a una prova di funzionamento per verificarne sicurezza ed efficienza secondo le prescrizioni adottate nel regolamento tecnico dell'organismo di controllo prescelto.

Analoga disposizione è dettata per i macchinari ausiliari e gli impianti (esaurimento delle sentine e impianto elettrico) della nave che devono essere conformi a quanto prescritto del regolamento tecnico dell'organismo di controllo prescelto.

Il terzo comma impone la sistemazione di corrimani, parapetti o altri adeguati mezzi di appiglio per le persone sul ponte della nave e su tutte le parti della stessa che siano potenzialmente esposte alle intemperie. La norma prevede poi a carico delle navi con un solo motore e delle navi a vela l'obbligo di dotarsi di un sistema di emergenza che ne permetta la manovra a velocità ridotta.

Anche le caratteristiche di stabilità della nave devono essere in linea con quanto prescritto dal regolamento dell'organismo tecnico prescelto con lo specifico obbligo di sottoporre la nave a una prova di stabilità.

La norma in esame rinvia alle disposizioni del regolamento dell'organismo tecnico prescelto anche per quanto attiene alle prescrizioni relative alla realizzazione e alla sistemazione dei serbatoi e dell'impianto per il combustibile.

Il secondo comma stabilisce che i locali dove vengono sistemati i motori e i serbatoi devono essere provvisti di propria ventilazione naturale o meccanica se previsto l'uso di combustibile avente punto di infiammabilità minore o uguale a 55 C°. Se la nave è dotata di un impianto fisso di estinzione incendi deve esistere la possibilità di chiudere la ventilazione del locale prima che l'impianto fisso entri in funzione.

Le bombole di gas che siano eventualmente utilizzate per la cucina e per gli altri impianti ausiliari dovranno essere sistemate all'interno della nave in modo tale da non costituire pericolo per persone e/o cose

## **ARTICOLO 72**

### **Apparato motore, impianti ed allestimento**

## **ARTICOLO 73**

### **Protezione contro gli incendi**

secondo le prescrizioni del regolamento adottato dall'organismo tecnico di controllo prescelto.

Sempre secondo quanto previsto dal regolamento adottato dall'organismo tecnico di controllo prescelto devono essere realizzati gli impianti fissi di estinzione all'interno dei locali o vani chiusi nei quali vengono sistemati i motori su navi con motori alimentati con combustibile avente punto di infiammabilità minore o uguale a 55 C° o a ciclo Diesel sovralimentato di potenza complessiva maggiore di 500 kW. L'articolo prescrive, poi, che, ai fini della sicurezza e della protezione contro gli incendi, sulle navi deve essere sistemata una pompa meccanica da incendio e almeno due prese antincendio convenientemente ubicate, con relative manichette e accessori e che - all'interno della nave e in posizione facilmente accessibile - devono essere sistemati estintori portatili con le proprietà di cui al successivo art. 74 e aventi le caratteristiche previste dal regolamento adottato dall'organismo tecnico di controllo.

**ARTICOLO 74**  
**Mezzi di salvataggio**

L'articolo in commento prevede la necessità che le navi da diporto siano dotate di mezzi di salvataggio sia, sia individuali.

In particolare, la norma prevede che le navi devono essere fornite di almeno due zattere di salvataggio – anche di tipo autogonfiabile – sufficienti a trasportare il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a imbarcare incluso l'equipaggio.

Altresì, le navi devono essere dotate di almeno una cintura di salvataggio per persona a bordo (equipaggio e passeggeri) e due salvagente anulari con boetta luminosa e sagola di 30 metri.

La norma precisa, altresì, che i mezzi di salvataggio devono essere sistemati in posizione idonea per una pronta utilizzazione e, quelli collettivi, devono essere dotati di idonee ritenute per un distacco rapido dalla nave in caso di necessità.

Circa i mezzi di salvataggio, è bene ricordare che con Decreto Ministeriale n. 219 del 12 agosto del 2002, è stato emanato il Regola-

mento recante caratteristiche tecniche e requisiti delle zattere di salvataggio da utilizzare esclusivamente sulle unità da diporto. Tale Regolamento definisce le caratteristiche costruttive sia del mezzo complessivamente considerato, sia degli accessori, oltre a dare esatte indicazioni sulle dotazioni d'emergenza. Secondo tali disposizioni, le "nuove" zattere di salvataggio per le unità da diporto devono essere conformi al prototipo approvato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Tale regolamento consente l'utilizzo di zattere gonfiabili approvate da uno Stato membro dell'U.E. o che aderisce all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo, qualora la costruzione di tali mezzi di salvataggio sia rispondente a norme o regole approvate da tali Stati, che garantiscano un livello di protezione per la salvaguardia della vita umana in mare almeno equivalente a quello indicato dal legislatore nazionale. L'art. 6 del D.M. 219/2002 riguarda le istruzioni e i documenti concernenti la zattera di salvataggio che i fabbricanti devono fornire.

Si tratta delle *Istruzioni per la messa a mare e l'impiego della zattera*, scritte su carta resistente all'acqua e da esporre all'esterno, del *Manuale del Proprietario*, della *Carta d'Identificazione della zattera* e del *Libretto d'uso* della zattera (da mettere all'interno), questo ultimo redatto su supporto resistente all'acqua.

È prevista, inoltre, la marcatura sulla quale dovrà essere scritto anche il nome o il numero d'individuazione dell'unità, il che rende non più possibile spostare la zattera da un'unità all'altra.

Il mezzo di salvataggio deve essere sottoposto a revisioni periodiche. In particolare, per quanto riguarda la parte pneumatica, gli accessori, le dotazioni, la bombola di gonfiaggio, le relative valvole e la testa operativa, la revisione ha cadenza biennale. Almeno ogni cinque anni deve essere invece effettuata la prova idraulica delle bombole. È prevista inoltre, una visita speciale ogni sei anni dal primo confezionamento ovvero quando si dovesse constatare un'usura anomala della zattera o dei suoi accessori.



Il secondo comma dell'art. 73 prescrive poi che la nave debba essere dotata di una cintura di salvataggio per ogni persona presente a bordo e di due salvagente (uno per lato) muniti di cima lunga 30 mt con boetta luminosa ad attivazione automatica.

Le cinture di salvataggio individuali devono, invece, essere conformi ai modelli previsti nel Decreto del 10 maggio 1996 n. 470700 Tali cinture, provviste di strisce retroriflettenti, possono essere del tipo «a giubbotto» o «a stola» e adatte alla taglia dell'utilizzatore. Eventuali modelli gonfiabili non possono avere i sistemi di gonfiamento manuali o a fiato.

Tutti i mezzi di salvataggio debbono essere collocati in posizione facilmente accessibile al fine di una loro immediata utilizzazione.

I mezzi collettivi di salvataggio debbono venire sistemati in modo che non esistano impedimenti al loro libero galleggiamento e debbono essere muniti di adeguate ritenute che, nel corso della navigazione, ne favoriscano il rapido distacco dalla nave.

### **ARTICOLO 75** **Dotazioni di sicurezza**

La norma in esame individua in dettaglio le dotazioni di sicurezza che devono esistere sulle navi da diporto. Tali dotazioni sono: una bussola e tabelle di deviazione; un orologio; un barometro; un binocolo; uno scandaglio elettronico o a mano munito di cima lunga almeno 25 metri; le carte nautiche ed i relativi strumenti da carteggio necessari in relazione alla navigazione che si vuole intraprendere (è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto del Comandante Generale delle Capitanerie di porto del 10.7.02 in G.U., Serie Generale, n. 193 del 19.8.02); uno strumento di radioposizionamento; quattro fuochi a mano a luce rossa; quattro razzi a paracadute a luce rossa; tre boette fumogene; ancora con catena o cavo e cavi di ormeggio secondo il regolamento tecnico dell'organismo tecnico prescelto; una cassetta contenente materiale di pronto soccorso, come indicato nella tabella A annessa al decreto ministeriale 25 maggio 1988, n. 279; fanali e ap-

parecchi di segnalazione sonora conformi alla Convenzione “Colreg 72” (Norme per la prevenzione degli abbordi in mare); estintori come da tabella 1, lettera b), dell’allegato V; un riflettore radar; radio telefono a onde ettometriche; E.P.I.R.B. (trasmettitore radio indicante la posizione d’emergenza); dispositivo di esaurimento della sentina.

La norma in esame prevede che tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano stabilite le caratteristiche e i requisiti dei mezzi di salvataggio; le modalità e la periodicità delle revisioni delle zattere di salvataggio; le caratteristiche, i requisiti e la scadenza dei segnali di soccorso; le caratteristiche, le modalità per l’installazione a bordo e le verifiche periodiche delle bussole.

Il secondo comma riserva al Ministero dei Trasporti la facoltà di verificare presso il costruttore, il rivenditore e/o l’importatore che ogni prescrizione del regolamento relativa ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza sia osservata.

La norma prevede la possibilità che la nave da diporto alla quale sia scaduto il certificato di sicurezza – previa visita dell’organismo tecnico affidato – possa essere autorizzata dall’autorità marittima, alle condizioni da essa stabilite, al trasferimento dalla località in cui si trova a quella presso la quale devono essere eseguiti i lavori di manutenzione, riparazione o trasformazione.

Allo stesso modo l’autorità marittima (avendo riguardo alla durata e al percorso della navigazione, alle condizioni meteo-marine e alla sicurezza della navigazione e delle persone a bordo) può autorizzare prove di navigazione con navi di nuova costruzione o che abbiano subito lavori di riparazione o di trasformazione presso cantieri navali o officine meccaniche.

## **ARTICOLO 76**

**Requisiti e caratteristiche dei mezzi di salvataggio dei segnali di soccorso e delle bussole**

## **ARTICOLO 77**

**Trasferimento per lavori e navigazione di prova**

## CAPO II

### Norme di sicurezza per unità da diporto impiegate in attività di noleggio

**ARTICOLO 78** La norma in esame apre il Capo II del Titolo III ed è dedicato alle norme di sicurezza per le unità da diporto (escluse quelle a remi) impiegate in attività di noleggio ai sensi dell'art. 47 e ss. del Cod. Dip. che trasportino non più di dodici passeggeri, escluso l'equipaggio.

**Campo di applicazione**

La norma in esame precisa subito che qualora le medesime unità, sempre impiegate in attività di noleggio, trasportino più di dodici passeggeri, equipaggio escluso, si applicano invece le disposizioni del D. Lgs. 45 del 4 febbraio 2000 (attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali) e successive modificazioni, se in navigazione nazionale ovvero, se in navigazione internazionale, le norme per navi passeggeri previste dalla SOLAS (convenzione internazionale volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con esplicito riferimento alla salvaguardia della vita umana a bordo).

L'ultimo comma della norma in esame chiarisce che, ai fini dell'applicazione del presente capo, per passeggero deve intendersi qualsiasi persona imbarcata con esclusione del comandante o altro membro dell'equipaggio nonché dei bambini minori di un anno.

**ARTICOLO 79** La norma rinvia agli artt. 22 (navi e imbarcazioni) e 27 (natanti) del Cod. Dip. per individuare i tipi di navigazione delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio.

**Tipi di navigazione**

**ARTICOLO 80** Anche le unità impiegate in attività di noleggio sono sottoposte a visite che ne garantiscano la perfetta efficienza e la conformità a tutte

**Tipi di visite**

le prescrizioni in tema di sicurezza.

Tale norma prevede, quindi, una visita iniziale da effettuarsi prima dell'impiego a noleggio dell'unità, salvo che per le unità immesse per la prima volta in servizio (si noti che per le navi da diporto è già prevista, dal Regolamento in esame, la visita iniziale: art. 62).

L'articolo in esame prevede, inoltre, successive visite periodiche in corrispondenza del periodo di validità del certificato di idoneità al noleggio di cui all'art. 82 e visite occasionali da eseguirsi in caso di necessità.

Come per le visite effettuate sulle unità diversamente impiegate, anche per quelle utilizzate in attività di noleggio la richiesta di visita deve pervenire dall'armatore o, in caso di inerzia di questi, dal proprietario. Alle visite provvede l'organismo notificato prescelto ai sensi dell'art. 10 del Cod. Dip. ovvero l'organismo affidato ai sensi del D. Lgs. 314/1998.

La norma prevede che, all'esito positivo di ciascuna delle visite di cui all'art. 80, l'organismo tecnico notificato ai sensi dell'art. 10 del Codice della nautica da diporto ovvero l'organismo affidato ai sensi del D. Lgs. 314/1998 dovrà rilasciare una dichiarazione di idoneità conforme al modello riportato nell'allegato VI del Regolamento.

Nel caso di unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri (cioè nel caso delle navi da diporto) alla visita potrà procedere esclusivamente un organismo affidato (ai sensi del D. Lgs. 314/1998).

Così come risulta dal modello dell'allegato VI, in tale dichiarazione l'organismo procedente dovrà attestare di aver eseguito tutti gli accertamenti, le prove, le verifiche ed i controlli previsti dalla vigente normativa nazionale per il rilascio, il rinnovo o la convalida del certificato di idoneità per unità da diporto adibita a noleggio.

Dell'esito positivo della prova verrà data comunicazione scritta sul certificato medesimo tramite il quale, dato atto che l'unità è stata sottoposta alle ispezioni previste dall'art. 85 ovvero dall'art. 86 ovvero

## **ARTICOLO 81**

### **Dichiarazione di idoneità**

dall'art. 87, si dichiara che è stato constatato che la stessa è conforme alle prescrizioni del Titolo III, Capo II del Regolamento e, in particolare, che l'unità da diporto in esame, munita di marcatura CE, ha mantenuto i requisiti essenziali di sicurezza in relazione alle specie di navigazione cui è abilitata ed alla specifica destinazione cui è adibita o che l'unità in parola soddisfa le prescrizioni del regolamento tecnico dell'organismo tecnico in relazione alle specie di navigazione cui è abilitata ed alla specifica destinazione cui è adibita.

**ARTICOLO 82**  
**Certificato di idoneità**

La norma in esame richiama l'allegato VII del Regolamento nel quale si riporta il *fac-simile* del "certificato di idoneità per unità da diporto adibita al noleggio" (o "certificato di idoneità al noleggio").

Il primo comma precisa poi quali sono le autorità che provvedono al rilascio del certificato stesso e distingue tra navi e imbarcazione da un lato e natanti dall'altro.

- a** Quanto alle navi e alle imbarcazioni da diporto il certificato è rilasciato dall'Autorità Marittima o dagli Uffici della Motorizzazione civile – previo esito positivo delle apposite visite – all'atto dell'annotazione dell'utilizzo in attività di noleggio di cui all'art. 24 del Regolamento;
- b** quanto ai natanti da diporto il certificato viene rilasciato, all'atto dell'impiego nell'attività di noleggio, dall'autorità avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona.

Il certificato di idoneità per unità da diporto adibita al noleggio fa parte dei documenti che devono essere obbligatoriamente conservati a bordo e sostituisce il certificato di sicurezza di cui all'art. 26 del Cod. Dip. (previsto per le unità non utilizzate per attività di noleggio).

Se l'unità cessa di essere destinata ad attività di noleggio il certificato di idoneità al noleggio a suo tempo rilasciato continua a sostituire il certificato di sicurezza sino alla sua naturale scadenza; decorso tale periodo, sarà naturalmente necessario richiedere il certificato di

cui all'art. 26 del Cod. Dip.

Nel caso di unità alla prima immissione in servizio il certificato di idoneità al noleggio viene rilasciato sulla base della sola documentazione tecnica richiesta ai fini dell'iscrizione nei registri.

Nel caso di navi e imbarcazioni l'Autorità Marittima o gli Uffici della Motorizzazione civile provvedono all'annotazione degli estremi del certificato di idoneità al noleggio nei registri di iscrizione e sulla licenza di navigazione; nel caso di natanti le stesse autorità conservano copia del certificato emesso.

Il sesto comma della norma in esame disciplina la procedura di rinnovo (in caso di scadenza e a seguito di visita periodica) e di convalida (in caso di necessità e a seguito di visita occasionale) del certificato di idoneità.

A tale adempimento provvedono l'Autorità Marittima o gli Uffici della Motorizzazione civile del luogo in cui si trova l'unità, previo esito positivo delle relative prove e idonea attestazione sulla dichiarazione di idoneità.

Copia del certificato così rilasciato viene inviata all'ufficio di iscrizione dell'unità e, per i natanti, all'ufficio avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona.

Qualora l'unità si trovi in un porto estero e si renda necessario procedere al rinnovo o alla convalida del certificato di idoneità, tale adempimento dovrà essere richiesto all'autorità consolare. Questa procederà alle visite e, in caso positivo, invierà copia del certificato all'ufficio di iscrizione dell'unità o, in caso di natanti, all'ufficio avente giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona.

Per quanto riguarda le unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione Europea di cui all'art. 2, comma 3 del Cod. Dip., qualora le stesse siano sprovviste di certificazione di sicurezza idonea a garantire il rispetto di un livello di protezione analogo a quello perseguito dal presente Capo in materia di sicurezza della vita umana in mare, dovranno essere sottoposte agli accertamenti prescritti dall'art. 80 del Regolamento.

### **ARTICOLO 83**

#### **Validità del certificato di idoneità**

La norma prevede che il certificato di idoneità per unità da diporto adibita al noleggio debba essere rinnovato ogni 3 anni dalla data del rilascio della dichiarazione di idoneità.

L'articolo prevede, poi, che il certificato di idoneità, oltre che rinnovato alla sua scadenza naturale, debba essere convalidato (nei casi previsti dal successivo art. 87, cioè) nel caso in cui l'unità abbia subito gravi avarie o nel caso in cui siano stati apportati notevoli mutamenti per cui siano venuti meno i requisiti in base ai quali il certificato è stato originariamente rilasciato.

### **ARTICOLO 84**

#### **Mantenimento delle condizioni dopo il rilascio del certificato di idoneità**

La norma si pone in perfetta continuità con quanto prevede l'art. 69 per le unità non impiegate in attività di noleggio e pone a carico del proprietario o dell'armatore il generico obbligo di attivarsi al fine di conservare lo standard di qualità dell'unità con riferimento alle condizioni dello scafo, dei motori, dell'impianto elettrico e della protezione contro gli incendi nonché alla perfetta manutenzione delle apparecchiature, dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza.

### **ARTICOLO 85**

#### **Visita iniziale**

Gli artt. 85, 86 e 87 chiariscono quali siano le finalità e le caratteristiche delle diverse visite.

La norma in esame riguarda la visita iniziale da compiersi sulle imbarcazioni e sui natanti muniti di marcatura CE ed è tesa ad accertare la sussistenza dei requisiti essenziali di sicurezza in relazione al tipo di navigazione cui l'unità è abilitata ed alla specifica destinazione cui è adibita.

Quanto alle imbarcazioni e ai natanti non provvisti di marcatura CE e alle navi da diporto la visita iniziale è volta invece ad accertare che l'unità soddisfi le prescrizioni del regolamento tecnico dell'organismo di controllo in relazione al tipo di navigazione cui l'unità è abilitata ed alla specifica destinazione cui è adibita.

La visita viene effettuata prima che l'unità sia impiegata nell'atti-

vità di noleggio e comprende un'ispezione completa della struttura, delle macchine, dell'apparato motore, del materiale d'armamento, delle installazioni elettriche, dei dispositivi antincendio e dei mezzi di segnalazione nonché della carena con unità a secco.

La visita periodica è invece quella da effettuarsi alle singole scadenze del certificato di idoneità (quindi ogni 3 anni dal rilascio ex art. 83 Regolamento) ed è volta a verificare che persistano le condizioni esistenti all'atto della visita iniziale.

Si tratta di ispezioni da effettuarsi qualora si verificano gravi avarie all'unità o qualora siano stati apportati significativi mutamenti in ragione dei quali siano venuti meno i requisiti in base ai quali è stato originariamente rilasciato il certificato di idoneità e a seguito dei quali la norma in commento sancisce che il certificato di idoneità perde validità.

La visita occasionale è disposta dall'Autorità Marittima o della Navigazione Interna anche qualora sussistano fondate ragioni per ritenere che siano venuti meno i requisiti in base ai quali è stato originariamente rilasciato il certificato di idoneità. In tal caso l'Autorità dà comunicazione dei motivi per i quali intende disporre la visita occasionale e annota l'obbligo di tale visita sul certificato di idoneità.

Quanto ai mezzi di salvataggio (individuali e collettivi) e alle dotazioni di sicurezza di cui debbono essere dotate le unità impiegate in attività di noleggio, la norma in esame rinvia alle indicazioni contenute negli allegati VIII e IX al Regolamento. Il primo riguarda le navi da diporto impiegate in attività di noleggio, il secondo le imbarcazioni da diporto impiegate in attività di noleggio.

Per l'ipotesi, invece, di imbarcazioni o natanti impiegati in attività

## **ARTICOLO 86**

### **Visite periodiche**

## **ARTICOLO 87**

### **Visite occasionali**

## **ARTICOLO 88**

### **Mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza**



di noleggio, adibiti alla navigazione - in acque interne o in acque marittime entro 3, 6 o 12 miglia dalla costa – in base alla tipologia di navigazione dichiarata (con specifica annotazione sul certificato di idoneità al noleggio) dai proprietari o armatori - i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo sono quelli indicati nell'allegato X (con la triplice distinzione: 3, 6 o 12 miglia).

Per quanto attiene alla sistemazione dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza sull'unità il terzo comma riprende esattamente quanto già previsto per le unità non impiegate in attività di noleggio.

In particolare viene espressamente indicato che i mezzi di salvataggio debbono venire sistemati in modo che non sussistano impedimenti alla manovra di messa a mare né al loro libero galleggiamento e debbono essere muniti di adeguate ritenute che, nel corso della navigazione, ne favoriscano il rapido distacco dalla nave.

È posto infine a carico del proprietario o dell'armatore l'onere di compilare, datare e firmare una lista redatta secondo il modello di cui all'allegato XI nella quale sono indicati i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza imbarcate sull'unità.

**ARTICOLO 89**  
**Numero minimo**  
**dei componenti dell'equipaggio**

La norma in esame prevede il numero minimo dei componenti l'equipaggio imbarcato sulle unità che svolgono attività di noleggio e pone le seguenti distinzioni:

1. nel caso di imbarcazioni che ospitino più di sei passeggeri, ovvero – a prescindere dal numero di passeggeri trasportati – che siano di lunghezza superiore ai 18 metri, l'equipaggio deve essere composto da almeno due persone;
2. nel caso di navi da diporto adibite al noleggio il numero dei componenti l'equipaggio non può essere inferiore a tre persone.

## CAPO III

Norme di sicurezza per unità da diporto impiegate come unità appoggio per immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo

Le “unità da diporto impiegate come unità appoggio per immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo”, in aggiunta ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di cui all’allegato V del Regolamento, devono avere a bordo (o, più correttamente, devono approntare in favore dei subacquei in immersione):

- a** una bombola di riserva da almeno 10 litri ogni cinque subacquei imbarcati, contenente gas respirabile e dotata di due erogatori e, in caso di immersione notturna, di una luce subacquea stroboscopica;
- b** in caso di immersioni che prevedono soste di decompressione obbligate, in sostituzione della bombola di riserva di cui al punto a), è richiesta una stazione di decompressione. La stazione dovrà essere dotata di un sistema di erogazione di gas respirabile in grado di garantire l’esecuzione delle ultime due tappe di decompressione ad ogni subacqueo impegnato in tale tipo di immersione;
- c** (a bordo) un’unità per la somministrazione di ossigeno con caratteristiche conformi alla norma EN 14467;
- d** una cassetta di pronto soccorso conforme alla tabella A allegata al decreto del Ministero della sanità 25 maggio 1988, n. 279 e una maschera di insufflazione, indipendentemente dalla navigazione effettivamente svolta;
- e** un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, indipendentemente dalla navigazione effettivamente svolta.

L’ultimo comma impone infine la presenza a bordo di una persona abilitata al primo soccorso subacqueo su tutte le unità destinate ad attività di immersione a scopo sportivo o ricreativo.

## **ARTICOLO 90**

**Mezzi di salvataggio  
e dotazioni di sicurezza**

**ARTICOLO 91** La norma in esame è specificamente dedicata agli obblighi di segnalazione posti a carico del subacqueo in immersione.

**Segnalazione**

Il primo comma prevede l'obbligo di segnalazione tramite il galleggiante di cui all'art. 130 D.P.R. 1639/1968. Nel caso di immersione notturna la segnalazione deve essere effettuata tramite una luce lampeggiante gialla visibile, a giro di orizzonte, da una distanza non inferiore a trecento metri.

Qualora vi sia la presenza di più subacquei in immersione la norma prevede la sufficienza di un solo segnale, ma ogni subacqueo deve essere dotato di un pedagno o pallone di superficie gonfiabile, di colore ben visibile e munito di sagola non inferiore a 5 metri, da utilizzare (in caso di separazione dal gruppo) prima di risalire in superficie.

Il quarto comma individua la zona entro la quale il subacqueo può agire, mentre l'ultimo comma impone alle unità da diporto, da traffico o da pesca il transito ad una distanza non inferiore ai cento metri dai segnali di posizionamento del subacqueo in immersione.

## **TITOLO IV**

### **Disposizioni complementari e finali**

La norma precisa che la normativa riguardante i motori entro bordo, entrofuoribordo e fuoribordo a doppia alimentazione è conforme alle regole tecniche UNI nel rispetto della normativa comunitaria.

#### **ARTICOLO 92**

##### **Motori a doppia alimentazione**

La disposizione abroga, a far data dall'entrata in vigore del Regolamento, le seguenti disposizioni:

1. il Decreto del Ministro della Marina Mercantile 8 agosto 1977, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Serie generale, 30 agosto 1977, n. 235, recante approvazione delle direttive per l'effettuazione delle visite di accertamento ai fini dell'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto;
2. il Decreto del Ministro della Marina Mercantile 19 novembre 1992, n. 566, recante regolamento sull'autorizzazione alla navigazione temporanea delle navi da diporto;
3. il Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 21 gennaio 1994 n. 232, recante regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto;
4. il Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 luglio 1994, n. 536, recante regolamento sul comando e sulla condotta delle unità da diporto da parte di coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo;
5. il Decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche, ad eccezione dell'art 9 c.5 degli artt. 15 e 16 e degli allegati D,E ed F che saranno abrogati a decorrere dall'entrata in vigore del D.M. previsto dall'art 29 c.5 del regolamento di attuazione che è relativo ai programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche;

#### **ARTICOLO 93**

##### **Disposizioni abrogative**

6. il Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 1999, n. 478, recante regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto.

**ARTICOLO 94**  
**Disposizioni finali**

Al primo comma, si precisa che dalle disposizioni del Regolamento non debbono derivare oneri finanziari di sorta.

Il secondo comma è dedicato alla cosiddetta *vacatio legis* (locuzione latina che indica il periodo di non vigenza di una normativa in attesa della sua effettiva entrata in vigore) e prevede che il presente Regolamento entra in vigore novanta giorni dopo la pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana.

A decorative graphic consisting of several vertical lines of varying heights and colors (white, light blue, and dark blue) positioned to the left of the contact information.

UCINA Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini  
Italian Marine Industry Association  
piazzale Kennedy, 1 | 16129 Genova Italy  
phone: +39 010 5769.811 | fax: +39 010 5531.104  
[ucina@ucina.net](mailto:ucina@ucina.net)  
[www.ucina.net](http://www.ucina.net)