

4. Navigare in Europa

Premessa

Il contenuto di questo capitolo non ha valore ufficiale, ma espone parte delle informazioni reperite “navigando in internet”. Vuole, infatti, rappresentare un primo tentativo di “diporto nautico comparato”, o più semplicemente soddisfare la curiosità di alcuni operatori in merito alla disciplina applicata negli Stati dell’U.E. in cui è particolarmente sviluppato il diporto nautico.

Si ritiene che queste semplici informazioni possano essere di interesse, o solo spunto di ulteriore riflessione, sia per il lettore appassionato di diporto che per l’operatore commerciale, sia per lo studioso giuridico che per l’operatore amministrativo.

Con tale intento si è riportato, senza nulla innovare, quanto letto nei seguenti siti internet:

INGHILTERRA

www.rya.org.uk
www.mcga.gov.uk

FRANCIA

www.mer.gouv.fr

SPAGNA

www.mfom.es/marinamercante/
www.hispamar.com/
www.sasemar.es/index.html
www.boe.es/
www.alcomar.es/alcomar/MenuPrincipal.htm
www.nautigalia.com/navegacion
www.masmar.com

4.1. INGHILTERRA

4.1.1 Il Dipartimento dei Trasporti e la MCA

La politica governativa in materia di trasporti - su strada e per mare -, di infrastrutture, di aviazione, di sicurezza e di shipping fa capo al Dipartimento dei trasporti, mentre Agenzie esecutive hanno competenze operative in specifici settori:

- DSA (Driving standard agency);
- DVLA (Driver and Vehicle Licencing Agency);
- HA (High ways agency);
- MCA (Maritime and Coastguard agency);
- VCA (Vehicle certification agency);
- Vehicle and Operators services agency.

La sicurezza in mare è affidata alla MCA (Maritime and Coastguard agency). Le sue missioni istituzionali sono: salvaguardare la vita in mare, migliorare la sicurezza marittima e la protezione dagli inquinamenti (safer lives, safer ships, cleaner seas).

Il diporto nautico è quindi regolamentato e disciplinato in questo quadro ed infatti il “business plan” 2001-2002 della MCA individua nel miglioramento della sicurezza per i diportisti la principale strategia dell’Amministrazione. L’Agenzia intende, così, adottare un programma di educazione alla sicurezza indirizzata sia ai diportisti, sia ai potenziali utenti. Il programma prevede manifestazioni indirizzate ai club, alle associazioni, alle scuole e alle altre parti interessate. Le attività diportistiche sono responsabili del 72% della ricerca e del soccorso in mare che svolge l’Agenzia e l’intento dell’amministrazione è di ridurre il numero degli incidenti, anche in considerazione dell’elevato costo del soccorso. Viene, inoltre, lamentata la mancata contribuzione alle spese da parte del naviglio da diporto seppur le navi al di sopra delle 20 tonnellate hanno un obbligo di pagamento. Si suppone che il maggior utilizzo che i diportisti fanno degli aiuti della Coastguard sia causato da un non sufficiente equipaggiamento di sicurezza. Linee di azione individuate per migliorare la sicurezza nel settore del diporto, oltre alla campagna di educazione, sono: promuovere e monitorare l’efficacia di un piano di identificazione delle imbarcazioni (CG66); diffondere i principi e i benefici previsti dal Sistema Globale di Soccorso e Sicurezza in mare (GMDSS) attraverso pubblicità formativa e dimostrazioni.



4.1.2 Immatricolazione

Sono considerati imbarcazioni da diporto quelle unità utilizzate per scopi di sport o divertimento senza finalità di guadagno da parte del proprietario. Non vi è per esse obbligo di registrazione se la barca è minore di 24 metri e naviga nelle acque territoriali del Regno Unito.

Il registro navale britannico è diviso in quattro parti:

La **parte I** è il registro tradizionale delle navi britanniche che ha avuto inizio nel sedicesimo secolo. Dal 1986 la gestione del registro è stata distribuita in 17 centri regionali e dal 1994 l'intero funzionamento è stato centralizzato presso Cardiff. In questa sezione possono iscriversi le navi da diporto, cioè quelle superiori ai 24 metri.

La **parte II** del registro è riservata all'iscrizione dei pescherecci.

La **parte III** è riservata all'immatricolazione delle piccole navi (SSR). È stato ideato per permettere di navigare in acque estere e per ridurre il costo della registrazione rispetto a quello delle sezioni precedenti. L'iscrizione dà prova della nazionalità inglese del proprietario e del pagamento della VAT (IVA). Dal 1996 è anch'esso tenuto a Cardiff. In questa sezione possono iscriversi le imbarcazioni da diporto; il totale delle imbarcazioni iscritte è di circa 40.000.



La **parte IV** è riservata alle navi noleggiate a scafo nudo. In particolare si è inteso consentire l'iscrizione nel registro alle navi di proprietà di cittadini stranieri, ma utilizzate da società inglesi, e conseguentemente battenti bandiera inglese.

Le modalità di iscrizione variano a seconda della sezione del registro nella quale si intende immatricolare la nave. Per l'iscrizione nella parte prima del registro viene richiesta la compilazione di un modulo indicante i dati completi dell'imbarcazione e del proprietario, il nome dell'imbarcazione proposto, il porto scelto come riferimento. La domanda deve essere accompagnata da un certificato di tonnellaggio e dalla dichiarazione del proprietario di cittadinanza inglese. La nazionalità è riconosciuta in conformità a quanto stabilito dall'art. 48 e 52 del trattato della comunità europea ai cittadini inglesi o cittadini europei residenti nel Regno Unito. L'iscrizione è rinnovabile ogni 5 anni, in mancanza le navi sono cancellate dal registro.

Nel caso di iscrizione nella terza parte del registro, la procedura è semplificata richiedendo la compilazione di un modulo indicante la descrizione, la lunghezza e il nome scelto dell'imbarcazione, e una autodichiarazione del proprietario riguardanti i propri dati anagrafici e il possesso dei requisiti in merito alla cittadinanza necessari all'iscrizione. Come per la parte I, l'iscrizione nel registro ha validità di cinque anni e se non rinnovata l'imbarcazione è cancellata dal registro.

Il costo delle operazioni amministrative attinenti alla tenuta dei registri sono di seguito indicati come riportati nel sito della MCA.

<i>LISTA TRIBUTI AL 1 APRILE 1998</i>	€
1. Iscrizione di una nave (inclusa l'iscrizione di una nave la cui registrazione è scaduta)	164
2. Registrazione di un trasferimento della proprietà o frazione in una nave iscritta	
(a) un trasferimento	99
(b) più di un trasferimento rispetto ad una stessa nave e nello stesso atto	
- due trasferimenti	120
- tre trasferimenti	143
- quattro trasferimenti o più	164

3. rinnovo dell'iscrizione (senza interruzioni nel registro) (prima della scadenza)	66
4. registrazione delle ipoteche	
(a) un'ipoteca	131
(b) più di un'ipoteca il relazione allo stesso prestito per la stessa nave e nello stesso atto	
- due ipoteche	247
- tre ipoteche	346
- quattro ipoteche	427
- cinque ipoteche o più	493
5. Registrazione di notizia di ipoteca	33
6. Rilascio del duplicato di certificato	17
7. Rilascio dell'estratto del registro concernente una nave	
(a) all'atto dell'iscrizione	17
(b) successivamente	33
8. Accesso al registro	14
9. Registrazione del cambiamento del nome di una nave	43
10. Registrazione del cambiamento del porto di iscrizione	43
11. Registrazione del cambiamento della misura, del ton- nellaggio o dei particolari del motore riportati nel registro	43
12. Trasferimento in un porto dei domini britannici	43
13. Trasferimento da un porto dei domini britannici	143
14. Registrazione provvisoria di una nave	143
15. Registrazione definitiva di una nave successiva alla registrazione provvisoria	71

Al di fuori della iscrizione nel registro britannico, che dà quindi il diritto di innalzare la bandiera inglese, ed avente solo una finalità di sicurezza, è l'iscrizione nel CG66 tenuto dalla Coastguard.

Il Royal Yachting Association (RYA) suggerisce a tutti i diportisti di inviare al centro più vicino della Coastguard un apposito modulo (scheda volontaria di sicurezza) contenente oltre i dati del proprietario, del club o associazione, anche la descrizione dell'imbarcazione e dell'equipaggiamento di sicurezza in dotazione alla stessa. I dati sono inseriti in una banca dati centrale consultabile da tutti i centri della Coastguard e le informazioni sono usate per gli unici scopi di salvataggio e di ricerca. Il diportista che ha volontariamente aderito



a questa iscrizione riceverà materiale informativo utile per la sicurezza in mare. Le autorità pubbliche si propongono in tal modo di offrire un soccorso più rapido avendo, infatti, ricevuto la comunicazione della destinazione prima della partenza. La scheda volontaria di sicurezza ha una validità di due anni e se l'iscrizione non viene rinnovata viene cancellata dal "database".

Anche in materia di dotazioni di sicurezza vigono precise raccomandazioni delle autorità preposte. Per le crociere effettuate con barche di lunghezza superiore ai 13,7 m. vigono le disposizioni della SOLAS che comportano la dotazione di un dispositivo riflettente del radar e una copia dei segnali lifesaving. Il nuovo capitolo V della SOLAS si applica a tutte le navi e a tutti i viaggi tranne le navi da guerra e quindi anche alle imbarcazioni da diporto. La MCA raccomanda, inoltre, di seguire le regole internazionali per la prevenzione degli abbordi in mare (COLREG). Nel caso di navigazione con barche di lunghezza inferiore ai 13,7 m si consiglia di seguire quanto contenuto nel manuale di sicurezza del RYA.

Vengono date precise istruzioni nel caso di navigazioni fuori dalle acque territoriali, in particolare si raccomanda di munirsi dei seguenti documenti: certificazione originale dell'iscrizione nel registro britannico, licenza radiofonica, polizza assicurativa, pagamento della VAT (IVA), passaporto, certificato internazionale per i conduttori di imbarcazioni da diporto (ICC).

La risoluzione n. 40 del 16 ottobre 1998 del gruppo di lavoro all'interno della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ha individuato un modulo di patente nautica internazionale (ICC). Il Regno Unito e i paesi che applicano questa risoluzione rilasciano ai propri cittadini o residenti, a richiesta, una patente nautica internazionale che li abilita a svolgere la navigazione da diporto nelle acque territoriali straniere. La risoluzione individua nei seguenti punti i requisiti necessari per il rilascio: 16 anni di età, capacità fisica e mentale per condurre un'imbarcazione da diporto, il superamento di un esame.

4.1.3 Abilitazioni alla conduzione di unità da diporto

Il Regno Unito non ha adottato lo schema obbligo-sanzione per regolamentare la materia dell'abilitazione alla condotta di unità da diporto: la RYA, Royal Yachting Association, ha preferito puntare sulla formazione volontaria dei diportisti.

Indubbiamente favorita dalle specificità culturali britanniche, la RYA ha sperimentato che il senso di responsabilità, la passione per la cultura nautica e l'attaccamento alle tradizioni marine comportano standard più elevati di preparazione ed abilità.

Per tutte le unità inferiori ai 24 metri di lunghezza fuori tutto e di stazza lorda entro le 80 tonnellate, utilizzate nell'ambito del diporto puro, senza scopo di lucro, non esiste obbligo di conseguire la patente nautica.

La patente nautica, corredata di visto per l'attività commerciale, è invece obbligatoria per chi intenda dedicarsi ad attività di locazione e/o noleggio di unità da diporto di lunghezza anche superiore ai 24 metri purché entro le 200 tonnellate di stazza lorda, per il trasporto di non più di 12 passeggeri paganti.

Il visto commerciale ha la durata di cinque anni ed è rinnovabile. Per ottenere il visto è necessario certificare il possesso dei

requisiti di idoneità fisica ed il superamento di un corso di sopravvivenza e salvataggio in mare; per il suo rinnovo, è anche necessario dimostrare di aver svolto effettivamente attività di noleggio e/o locazione durante il periodo di validità del visto.

Il RYA, così come i Club a lei affiliati e da lei riconosciuti, rilascia le seguenti patenti nautiche:

- RYA Yachtmaster Ocean
- RYA Yachtmaster Offshore
- RYA Coastal Skipper
- RYA Day skipper
- RYA Advanced Powerboat Certificate
- RYA Powerboat Level 2

Rispetto alla normativa italiana, è molto più articolata la disciplina dei limiti di navigazione:

CAT.	PATENTE	LIMITI DI NAVIGAZIONE
0	RYA Yachtmaster Ocean	Illimitata
1	RYA Yachtmaster Offshore	Fino a 150 miglia da un approdo sicuro
2	RYA Yachtmaster Offshore	Fino a 60 miglia da un approdo sicuro
3 e 4	RYA Coastal Skipper RYA Advanced Powerboat	Fino a 20 miglia da un approdo sicuro
5	RYA Coastal Skipper RYA Advanced Powerboat RYA Day skipper (teoria e pratica)	Fino a 20 miglia dal punto di partenza In navigazione diurna con tempo sereno
6	RYA Coastal Skipper RYA Advanced Powerboat RYA Day skipper (pratica) RYA Powerboat Level 2	Entro 3 miglia dal punto di partenza

Per partecipare a qualsiasi corso non è necessario il possesso della patente di grado inferiore, anche se l'attività formativa ne considera come già acquisite sia le conoscenze teoriche che la pratica di navigazione.

Fanno eccezioni le patenti Yachtmaster, per le quali è prerequisite per l'ammissione al corso aver trascorso almeno 50 giorni in navigazione, di cui almeno 5 come skipper per un minimo di 2500 miglia di percorrenza. In questa percorrenza minima devono essere compresi almeno 5 viaggi la cui la distanza tra il punto di partenza e la destinazione fosse superiore alle 60 miglia, di cui almeno due in navigazione notturna ed almeno altri due come skipper.

Per rispondere all'esigenza di consentire ai diportisti inglesi di navigare nelle acque nazionali di paesi europei, comunitari ed extracomunitari, la cui normativa richieda il possesso obbligatorio della patente nautica per la condotta ed il comando di unità da diporto, il RYA rilascia, oltre alle patenti nautiche, altri due certificati: l'ICC ed il CEVNI.

Per chi già possiede una patente nautica, l'ICC, International Certificate of Competence, è un puro adempimento amministrativo; per chi non possiede una patente nautica, per il conseguimento dell'ICC è previsto un esame pratico.

Per chi intende usare la propria imbarcazione da diporto nel sistema europeo di canali navigabili è obbligatorio superare il CEVNI, un test di 14 quesiti a risposta multipla. Per ottenere l'idoneità occorre conseguire un punteggio di almeno 11/14.

Per le unità da diporto di lunghezza pari o superiore ai 24 metri e/o di stazza lorda compresa tra le 80 e le 3000 tonnellate ed in ogni caso per il trasporto di più di 12 passeggeri paganti, i titoli di abilitazione al comando, alla condotta ed al servizio di bordo sono gestiti dalla MCA, Maritime Coastguard Agency, sulla base di due disposizioni normative: la Training and Certification Regulations (SI 1985/1306 e successivi emendamenti) e l'MCA Code of Practice for Safety of large Commercial Sailing and Motor Vessels, detto in gergo Mega Yacht Code.

I certificati di competenza sono quattro:

Master (Yacht)

Master 500gt

Chief Mate (Yacht)

Officer of the Watch (Yacht), abbr. OOW

A differenza di quanto accade per le patenti nautiche, il percorso di formazione ed abilitazione è rigido ed ispirato alla gra-



dualità; i candidati in possesso dei requisiti richiesti vengono provvisti del certificato di competenza STCW95, valido per il solo servizio a bordo di unità da diporto inferiori alle 3000 tonnellate di stazza lorda.

I criteri che determinano i requisiti minimi per il servizio a bordo sono i limiti di navigazione, la stazza lorda dell'unità, il tipo di unità e l'incarico a bordo, come riassunti nella tabella:

Unità a motore

Distanza da un approdo sicuro	Equipaggio	Certificati di competenza		
		80 – 200 T	200-500 T	500-3000 T
Entro 60 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore- - -	Master (Yacht)- Coastal Skipper -	Master (Yacht) OOW (Yacht) -
Entro 150 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore Coastal Skipper -	Master (Yacht) YM Offshore -	Master (Yacht) Chief Mate (Yacht) -
Senza limiti	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Ocean YM Offshore -	Master (Yacht) OOW (Yacht) YM Offshore	Master (Yacht) Chief Mate (Yacht) OOW (Yacht)

Unità a vela

Distanza da un approdo sicuro	Equipaggio	Certificati di competenza		
		80 – 200 T	200-500 T	500-3000 T
Entro 60 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore - -	Master (Yacht) Coastal Skipper -	Master (Yacht) OOW (Yacht) -
Entro 150 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore ⁽¹⁾ Coastal Skipper -	Master (Yacht) YM Offshore -	Master (Yacht) Chief Mate (Yacht) -
Senza limiti	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Ocean YM Offshore ⁽¹⁾ -	Master (Yacht) OOW (Yacht) YM Offshore	Master (Yacht) Chief Mate (Yacht) OOW (Yacht)

Unità a vele quadre

Distanza da un approdo sicuro	Equipaggio	Certificati di competenza		
		80 - 200 T	200-500 T	500-3000 T
Entro 60 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore ^{(1) (2)} Coastal Skipper -	Master (Yacht) ⁽²⁾ Chief Mate (Yacht) ⁽³⁾ -	Master (Yacht) ⁽²⁾ Chief Mate (Yacht) ⁽³⁾ -
Entro 150 miglia	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Offshore ^{(1) (2)} Coastal Skipper -	Master (Yacht) ⁽²⁾ YM Offshore -	Master (Yacht) ⁽²⁾ Chief Mate (Yacht) ^{(2) (3)} -
Senza limiti	Capitano Primo ufficiale Ufficiale di guardia	YM Ocean ^{(1) (2)} YM Offshore ⁽³⁾ -	Master (Yacht) Chief Mate (Yacht) ⁽³⁾ OOW (Yacht) ⁽³⁾	Master (Yacht) ⁽²⁾ Chief Mate (Yacht) ⁽³⁾ OOW (Yacht) ⁽³⁾

Note:

- ⁽¹⁾ La patente nautica YM Offshore è sufficiente solo per le unità da diporto usate per addestramento e scuola nautica; se l'unità trasporta più di 12 passeggeri, il capitano, oltre al possesso della patente nautica, deve avere prestato almeno 50 giorni di servizio a bordo di una unità dello stesso tipo in posizione di comando; in carenza deve possedere il certificato di competenza Master (Yacht).
- ⁽²⁾ Oltre al certificato di competenza di base, il capitano di una unità a vele quadre deve anche aver prestato almeno 14 giorni di servizio a bordo dell'unità come ufficiale di guardia ed essere stato riconosciuto idoneo al comando dal proprietario dell'unità o da operatori della società armatrice, secondo il sistema di valutazione stabilito e monitorato dalla MCA. L'abilitazione al comando è limitata all'unità sulla quale è stato prestato servizio o a unità dello stesso modello commerciale.
- ⁽³⁾ Oltre al certificato di competenza di base, l'ufficiale di guardia o il primo ufficiale di una unità a vele quadre deve anche aver prestato almeno 14 giorni di servizio a bordo dell'unità come ufficiale di guardia ed essere stato riconosciuto idoneo al servizio dal proprietario dell'unità o da operatori della società armatrice, secondo il sistema di valutazione stabilito e monitorato dalla MCA. L'abilitazione al servizio a bordo è limitata all'unità sulla quale è stato prestato servizio o a unità dello stesso modello commerciale.

I requisiti alle note (2) e (3) sono considerati in possesso degli ufficiali dotati di un Certificato per la Navigazione con unità a vele quadre rilasciato da un Istituto Nautico riconosciuto.

Se si svolge attività di locazione e/o noleggio, tutte le patenti nautiche RYA devono essere corredate del visto per l'attività commerciale.

4.1.4 Regolamenti di sicurezza

La MCA ha prodotto un codice che raccoglie le norme, gli standard operativi, le convenzioni internazionali che si applicano agli yacht commerciali, cioè quelli che svolgono attività di charter.

Affermano i britannici che la necessità di specifiche regole è nata dalla constatazione che le norme internazionali sulla sicurezza e la costruzione sono pensate per le navi mercantili di molte migliaia di tonnellate e quindi impossibili da applicare agli yacht.

Il codice trova applicazione agli yacht utilizzati per usi commerciali di lunghezza superiore ai 24 metri o 150 (GT) che non trasportino carico e più di 12 passeggeri, ma non si applica agli yacht da diporto.



Il codice tiene conto delle disposizioni regolamentari contenute nelle convenzioni come SOLAS, MARPOL e IMO. Regolamenta la costruzione, la stabilità della nave, le apparecchiature antincendio e antinquinamento. La normativa richiede ad esempio che l'arredamento, i materassi, le tende, le moquette ecc. siano igni-

fughi e le sale macchine e le cambuse siano poste in isolamento dai restanti locali. Il codice stabilisce per le classi di yacht il numero minimo di equipaggio e le qualifiche necessarie. La nave destinata al charter viene visitata da un ispettore della MCA al fine di verificare che le prescrizioni del codice siano rispettate e alla stessa viene attribuita una categoria di navigazione fra quelle previste: 60 o 120 miglia da un porto sicuro. Un'abilitazione alle 60 miglia è ritenuta sufficiente per il charter nel mediterraneo.

Il rispetto della normativa di sicurezza è posta come condizione contrattuale dalle imprese assicuratrici e dalle aziende di charter. La MCA infine consiglia che anche gli yacht non tenuti al rispetto delle normative di sicurezza seguano le prescrizioni del codice per garantire maggiore sicurezza alla propria navigazione. Il testo della regolamentazione è disponibile nelle librerie nautiche.

4.2. FRANCIA

4.2.1 Il Ministero delle Infrastrutture, trasporti e della logistica

La responsabilità della sicurezza della navigazione marittima e della sistemazione e pianificazione del litorale è attribuita al Ministero delle Infrastrutture, Trasporti e Logistica.

Al suo interno è istituita la **Direzione del Trasporto Marittimo porti e litorali (TMP)**.

Le competenze della direzione dei trasporti marittimi dei porti e del litorale riguardano: la flotta commerciale, i porti marittimi, il litorale. In particolare sono individuate le seguenti missioni pubbliche:

- incrementare il valore delle coste, favorire l'uso del demanio pubblico marittimo mediante le concessioni delle spiagge, l'istituzione di servitù di passaggio;
- tutelare il litorale e procedere alla sua valorizzazione economica con la politica di sviluppo dei porti e valorizzazione del mare (S.M.V.M.);
- intervenire in caso di inquinamento delle acque marine da idrocarburi;
- sviluppare i porti turistici e provvedere al regime amministrativo delle navi da diporto e delle patenti nautiche;
- garantire la sicurezza della navigazione da diporto e degli equipaggi.

L'amministrazione pubblica individua nella sicurezza una condizione per lo sviluppo del diporto nautico. Effettua, infatti, ogni anno campagne pubblicitarie aventi come tema la sicurezza, unitamente alla pubblicazione di documenti destinati al grande pubblico e alla partecipazione ai saloni nautici. Lo slogan è: "Prendete il mare, non i rischi".

I Prefetti marittimi coordinano l'azione dello Stato in mare. I servizi periferici del Ministero immatricolano, controllano le navi e rilasciano i permessi (ruolo degli Affari Marittimi). I Centri Regionali Operativi di Sorveglianza e Salvataggio (CROSS) provvedono a diffondere il meteo marino, sorvegliare la circolazione marittima, organizzare le ricerche e coordinare il salvataggio in mare, sotto l'autorità dei prefetti marittimi.

La società nazionale di salvataggio in mare (SNSM) realizza circa il 45% degli interventi coordinati dal CROSS. Questa associazione centenaria, riconosciuta di pubblica utilità, dispone di più di 250 stazioni distribuite sulle coste francesi.

L'amministrazione pubblica fornisce poi i seguenti dati concernenti il diporto:

- flotta: 750.000 barche da diporto di cui 83% a motore;
- diportisti: 4.000.000;
- praticanti attività nautiche (windsurf, immersioni, kayak): 9.000.000;
- filiere portuali: 2.3 miliardi di euro;
- imprese: 3.000;
- impiegati: 40.000;
- immatricolazioni annuali: 20.000;
- aumento delle costruzioni nautiche: circa il 20% all'anno dopo il 1997;
- porti da diporto: 165.000 posti barca.

4.2.2 Immatricolazione

Tutte le barche da diporto naviganti in mare devono essere immatricolate presso un Servizio degli Affari Marittimi.

Per effettuare le procedure di immatricolazione il proprietario deve produrre uno stampato di immatricolazione detto “scheda diporto” che è disponibile presso i servizi degli Affari Marittimi. Il numero di immatricolazione è riportato sulla carta di circolazione. Detta carta ha un modello semplificato per le barche di stazza minore o uguale alle 3 tonnellate di stazza lorda.

Alle unità da diporto è apposta sullo scafo una targa che varia a seconda del tipo della barca, a vela o motore e della potenza dei motori.

Sono escluse dalla immatricolazione le seguenti unità:

- le imbarcazioni a vela o motore a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsore non superi 3Kw (4,5CV);
- le imbarcazioni classiche le cui dimensioni tridimensionali espresse in metri (lunghezza larghezza cavità) sono inferiori a 2 con una larghezza inferiore a 1,20;
- le imbarcazioni leggere da deriva a vela singola ;
- i gommoni a condizione che la potenza massima dell'apparato propulsivo non superi 3Kw;
- le barche a vela la cui lunghezza è inferiore a 3,70 m. e la superficie velica inferiore a 7 mq.;
- le barche a motore di lunghezza inferiore a 2,75 m., larghezza inferiore a 1,20 m. e la riserva di galleggiamento inferiore a 350 litri;
- le barche mosse esclusivamente dall'energia umana di lunghezza inferiore a 4m. o larghezza inferiore a 0,50 m.. In caso di imbarcazione multiscafo, la larghezza totale è uguale alla somma della larghezza dello scafo principale e del o dei galleggianti laterali a condizione che questi abbiano una lunghezza maggiore o uguale a 2 m.;
- le imbarcazioni gonfiabili mosse esclusivamente dall'energia umana.

Dette imbarcazioni “da spiaggia” non devono in alcun caso navigare oltre 300 m. dalla costa.

Gli scooter o moto d'acqua, le tavole a motore, tutte le attrezzature di velocità o di sport la cui potenza propulsiva massima autorizzata supera 3 Kw, devono essere approvati dagli Affari Marittimi ed immatricolati. Il numero di immatricolazione deve essere apposto in modo visibile sullo scafo.



Le imbarcazioni da diporto con marchio CE devono avere:

a) una dichiarazione scritta di conformità. Questo documento è indispensabile per l'immatricolazione unitamente ad un certificato di conformità alla stazza tipo di una imbarcazione da diporto di serie. Su questo documento figurano le principali caratteristiche delle barche. Per l'immatricolazione in Francia di una barca marcata CE, la dichiarazione deve essere redatta in francese secondo la formula della Federazione Industrie Nautiche.

b) un manuale del proprietario. Questo deve essere redatto nella lingua del paese dove l'imbarcazione è messa in vendita, quindi in francese sul territorio francese. Comprende informazioni sulla barca, sugli equipaggiamenti e sul modo di servirsene con i limiti di utilizzazione

c) una targa del costruttore. Questa targa deve essere fissata sulla barca e riprendere alcuni elementi della dichiarazione scritta di conformità (nome del costruttore, categoria, carico massimo, e numero di persone ammesse a bordo). È su questa targa che deve figurare la marcatura CE;

d) un numero di identificazione dello scafo o “numero HIN”. Questo numero posto in modo permanente sullo scafo è composto di quindici caratteri di cui un trattino. Ogni barca ha un numero di scafo HIN diverso.

Inoltre per essere immatricolate sotto bandiera francese, il venditore deve fornire una fattura e un certificato di conformità di stazza tipo di una imbarcazione da diporto di serie.

Le imbarcazioni marcate CE sono classificate in quattro categorie a seconda dell'attitudine ad affrontare le condizioni del mare caratterizzate dalla velocità del vento e dall'altezza delle onde.

4.2.3 Abilitazioni alla conduzione di unità da diporto

Per condurre unità da diporto francesi a motore che abbiano una potenza dell'apparato propulsivo superiore a 4,5 Kw (6CV) è necessario un titolo di guida.

Esistono 3 titoli:

- la carta mare;
- la patente nautica costiera;
- la patente nautica d'altura.

Per la navigazione nelle acque interne, esistono titoli specifici.

I suelencati titoli consentono la conduzione di unità da diporto, ma non l'esercizio professionale dell'attività stessa. Infatti, l'attività professionale svolta su unità da diporto viene regolamentata dai titoli professionali marittimi.

Al 1° Dicembre 2000 i diritti di iscrizione all'esame sono di 250F. (38e ca) e i diritti di rilascio del titolo sono di 400F. (61e ca), da pagare in bollo fiscale.

Non c'è bisogno di titolo di guida per le barche da diporto a vela, anche se equipaggiate da un motore ausiliario. L'età minima richiesta per il conseguimento del titolo di guida in mare è di 16 anni.

La Carta Mare è obbligatoria per una navigazione diurna fino a cinque miglia da un porto sicuro, per una barca a motore di potenza compresa tra 4,5Kw e 37Kw (6CV e 50CV). L'esame com-

prende una prova teorica e una prova pratica. I titolari di un titolo di guida di imbarcazioni da diporto rilasciato dalle autorità responsabili della navigazione fluviale sono dispensati dalla prova pratica per l'ottenimento della Carta Mare.

La Patente per la navigazione costiera consente la navigazione fino a cinque miglia da un porto sicuro (navigazione notturna e/o su una nave con propulsione a motore superiore a 50 CV). L'esame comprende una prova teorica e una prova pratica.

La Patente per la navigazione d'altura abilita alla la navigazione oltre le di cinque miglia. L'esame comprende due prove teoriche e una prova pratica. I titolari di una patente A o di una patente di navigazione costiera devono superare solo una prova teorica di navigazione.

Le scuole nautiche preparano agli esami per l'ottenimento della Carta Mare e della Patente Nautica.

Particolare attenzione viene dedicata alla nuova **figura professionale di marinaio da diporto professionale**.



Il diporto che appare come un'attività sportiva a connotazione estiva può essere svolta anche a titolo professionale. La navigazione da diporto può diventare un mestiere a pieno titolo che richiede, oltre a una grande conoscenza del mare e della navigazione, anche la gestione di uomini. Lo skipper inoltre deve assumere la responsabilità dei diportisti che trasporta.

A titolo professionale, questa navigazione necessita di un titolo di comando che è differente a seconda che la barca sia a vela o a motore. Per comandare a titolo professionale una barca da diporto a motore, il marinaio deve possedere uno dei titoli richiesti per la navigazione commerciale.

Per comandare a titolo professionale una barca da diporto a vela, il marinaio deve possedere il brevetto di titolare al diporto (a vela) detto PPV. Il brevetto si consegue con il superamento di un esame e i requisiti di ammissione sono i seguenti:

- 18 anni di età

Essere titolare:

- di un titolo di formazione professionale marittimo o dimostrare di possedere una esperienza minima di 1000 miglia in veste di comandante a titolo non professionale su una barca a vela di prima o seconda categoria;

- del brevetto nazionale di soccorso;

- del certificato di operatore radiotelefonista;

- di una attestazione di nuoto;

- possedere i requisiti fisici previsti per la professione di marinaio rilasciato da un medico della gente di mare.

Tale brevetto è ugualmente rilasciato, senza esame, ai titolari di un titolo di formazione professionale marittima che autorizza le funzioni di capitano o di titolare a bordo delle navi di commercio o di pesca, con stazza lorda superiore a 25 tonnellate, con riserva:

- che possano giustificare 60 giorni di navigazione effettiva in qualità di capitano su una nave da diporto a vela di prima o seconda categoria;

- o che superino una alla prova pratica in mare di navigazione e di manovra per l'ottenimento del brevetto di titolare al diporto velico.

Il possesso del PPV è obbligatorio:

- sulle barche da diporto a vela di lunghezza fino a 25 metri e sulle barche ad utilizzazione collettiva dette NUC. Le NUC sono barche a vela di lunghezza inferiore a 25 metri sulle quali sono imbarcate a titolo oneroso persone praticanti una navigazione sportiva o turistica non professionale;

- su barche a vela senza limite di lunghezza trasportanti meno di 30 persone;

- per trasportare passeggeri o navigare per conto di un terzo proprietario, noleggiatore, locatario o di colui che prende in prestito.

In un prossimo avvenire, questo brevetto sarà sostituito da uno nuovo. Una nuova filiera di diporto professionale ben adattato alle esigenze della Convenzione STCW sarà posta in essere prossimamente. Questo comporterà due filiere (una a motore ed una a vela) che integreranno le evoluzioni regolamentari e tecnologiche legate a queste professioni e imposti dall'organismo marittimo internazionale.

4.2.4 Regolamenti di sicurezza

Al momento dell'immatricolazione di una barca marcata CE il diportista deve scegliere una categoria di navigazione nei limiti della tabella di seguito riportata. Egli dovrà obbligatoriamente avere a bordo della sua barca tutti i materiali di sicurezza e di armamento previsti per la categoria di navigazione scelta.

Categoria di progettazione	Categoria di navigazione possibile
A	I, II, III, IV, V, VI
B	II, III, IV, V, VI
C	IV, V, VI
D	VI

Le categorie di navigazione si distinguono in:

I: navigazione senza limite;

II: navigazione nel corso della quale le barche non si allontanano più di 200 miglia da un porto rifugio;

III: navigazione nel corso della quale le barche non si allontanano più di 60 miglia da un porto rifugio;

IV: navigazione nel corso della quale le barche non si allontanano più di 20 miglia da un porto rifugio;

V: navigazione nel corso della quale le barche non si allontanano più di 5 miglia da un porto rifugio;

VI: navigazione nel corso della quale le barche non si allontanano più di 2 miglia da un porto rifugio.

La regolamentazione precisa che sono considerati rifugio quei porti dove le barche e le persone imbarcate possono essere messe al sicuro.

Gli scooter o moto d'acqua sono soggetti alle seguenti prescrizioni tecniche:

- deve essere apposto in modo visibile una targa che riassume i principali consigli e raccomandazioni di utilizzo;

- devono prevedere un sistema di arresto automatico del motore, sia una messa in moto lenta in luogo di una caduta del pilota;

- le eliche non interamente carenate sono bandite come pure le turbine non provviste di griglia di protezione;

- ogni veicolo deve avere un compartimento stagno contenente due luci automatiche a mano ed essere equipaggiate di un anello e da una corda permettente il rimorchio;

- il livello sonoro non deve superare gli 80 decibel a 7,5 metri.

La presenza di una cintura di salvataggio (di colore vivo) è obbligatoria e la navigazione è consentita nella fascia tra 300 metri e 2 miglia nautiche (1852m).

4.3 SPAGNA

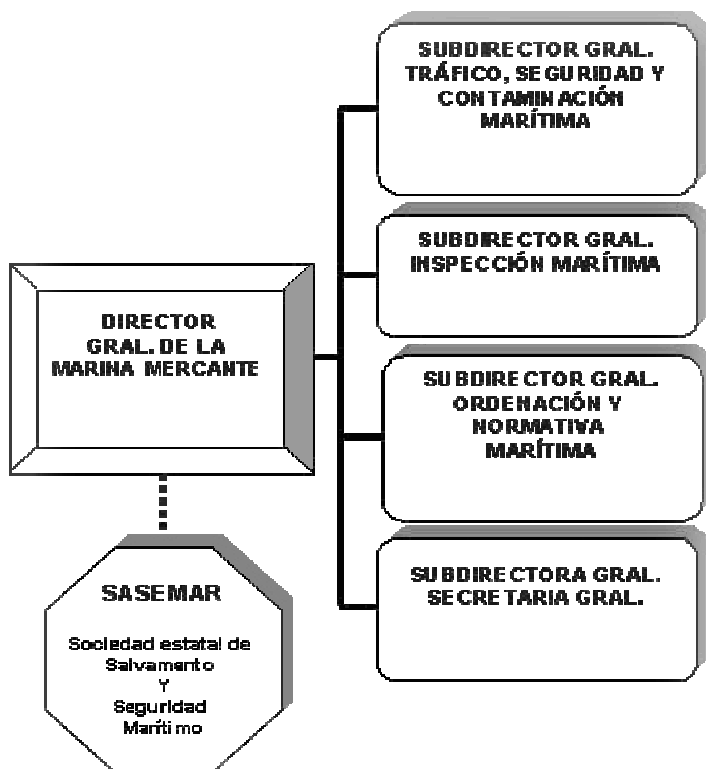
4.3.1 Ministero de Fomento

La Direzione Generale della Marina Mercantile – all'interno del Ministero de Fomento – sotto la direzione superiore del Sottosegretario del Dipartimento, svolge le seguenti funzioni, nei termini stabiliti dalla legge:

- Assetto generale della navigazione marittima e della flotta civile spagnola.
- Disposizione ed esecuzione delle ispezioni e dei controlli tecnici, radioelettrici, di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento.

- Concessioni e autorizzazioni dei servizi di navigazione marittima e funzioni correlate al regime delle tariffe.

La Direzione Generale della Marina Mercantile è strutturata secondo le seguenti unità amministrative, con livello organico di Sottodirezioni Generali:



Inoltre come organi periferici si configurano le Capitanerie Marittime dipendenti dalla Direzione Generale della Marina Mercantile.

La **Sottodirezione Generale del Traffico, Sicurezza e inquinamento marittimo** esercita le seguenti funzioni:

- Rapporti della sicurezza della vita umana nel mare e della navigazione.
- Salvataggio della vita umana in mare e lotta contro l'inquinamento del mare a livello nazionale.

- Regime giuridico e registro del naviglio civile, vigilanza e disciplina dei servizi marittimi, rimorchio, ritrovamenti.
- Ordinamento e controllo del traffico marittimo.
- Registro e controllo del personale marittimo civile

La **Sottodirezione Generale di Ispezione Marittima** svolge le seguenti funzioni:

- Disposizione ed esecuzione delle ispezioni e controlli tecnici, radioelettrici, di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento del naviglio civile spagnolo, di quello in costruzione in Spagna e di quello straniero quando è stabilito da accordi internazionali.
- Approvazione e omologazione di apparati ed elementi delle imbarcazioni o dei materiali ed equipaggiamenti.

La **Sottodirezione Generale di Ordinamento e Normativa Marittima** svolge le seguenti funzioni:

- Formulazione, inoltro e proposta di risoluzione dei procedimenti sanzionatori in ambito marittimo per la commissione delle infrazioni.
- Funzioni in relazione al regime tariffario e disciplina dei servizi marittimi, inclusa la proposta di istituzione delle obbligazioni del servizio pubblico.
- Appoggio giuridico alla Direzione Generale della Marina Mercantile ed elaborazione di proposte normative.
- Coordinamento delle relazioni internazionali in materia di ordinamento generale della navigazione marittima e coordinamento e direzione della rappresentanza della Direzione Generale della Marina Mercantile negli organismi e commissioni internazionali.

La **Segreteria Generale** svolge funzioni relative alla gestione del personale, informatica e del regime patrimoniale, economico, finanziario e di budget e in particolare:

- Coordinamento con le Capitanerie Marittime.
- Gestione delle materie economiche – amministrative e patrimoniali, preparazione dei preventivi e dei programmi di investimento e tenuta della contabilità.

- Trattazione delle materie relative al personale funzionario e lavorativo, vigilanza del regime interno e ispezione del funzionamento del personale e dei servizi.

La **Società di Salvataggio e Sicurezza Marittima** è l'organismo responsabile dei servizi di ricerca, recupero, salvataggio marittimo e lotta contro l'inquinamento nell'area nazionale che ricopre all'incirca una superficie di 1.500.00Km².

Creata con la legge dei porti dello stato della Marina Mercantile del 1992, la Società di Salvataggio e Sicurezza Marittima si configura come un ente di diritto pubblico, persona giuridica con patrimonio proprio e piena capacità di operare, attribuita dal Ministero de Fomento, che fissa le sue linee guida, approva il suo piano annuale degli obiettivi, effettua lo svolgimento delle sue attività ed esegue il controllo di efficacia.

4.3.2. Immatricolazione delle imbarcazioni da diporto

L'immatricolazione di tutto il naviglio civile è l'atto con il quale si autorizza ad inalberare la bandiera nazionale spagnola.



Le imbarcazioni da diporto vengono registrate e classificate all'interno delle *liste* che rappresentano il sistema organizzativo con il quale navi, imbarcazioni, piattaforme o galleggianti, vengono iscritti secondo il tonnellaggio o l'attività che svolgono.

Nella Lista 7° si registrano le imbarcazioni di costruzione nazionale o importate, di qualunque tipo, di lunghezza fuori tutto superiore a 2,5 metri, il cui uso esclusivo sia la pratica di sport, svago senza proposito di lucro o la pesca non professionale.

Nella Lista 6°, si registrano le imbarcazioni da diporto destinate ad attività aventi qualche fine di lucro.

Le limitazioni alla navigazione vengono stabilite: o in base alle attribuzioni della patente o in base alle limitazioni del Certificato di navigabilità, in funzione della classificazione dell'imbarcazione. La minore di queste limitazioni determina il limite di navigazione .

Categoria di progettazione: la categoria di progettazione di un'imbarcazione è quella assegnata dal costruttore in funzione della sua struttura e resistenza, per tanto, ha una corrispondenza con la categoria di navigazione che assegna la Capitaneria Marittima.

Classificazione imbarcazioni: le imbarcazioni da diporto di lunghezza fuori tutto minore di 24 mt., a seconda del tipo di navigazione che intendono effettuare, saranno classificate (a richiesta del proprietario nel caso siano di lunghezza superiore a 6 mt.) nei seguenti gruppi con i rispettivi limiti di navigazione:

Categoria di progettazione	Categoria di navigazione
Categoria "A"	Navigazione senza limiti
Categoria "B"	Navigazione entro 60 miglia dalla costa
Categoria "C"	Navigazione entro 25 miglia dalla costa
Categoria "D1"	Entro 5 miglia da un riparo o spiaggia accessibile
Categoria "D2"	Entro 2 miglia da un riparo o spiaggia accessibile

La patente richiesta per la conduzione delle imbarcazioni è in funzione della classificazione, grandezza e potenza del motore.

4.3.3. Patenti nautiche da diporto

Per condurre navi civili o svolgere determinate funzioni a bordo di esse esistono le seguenti abilitazioni:

A) Titoli professionali, necessari per esercitare una professione a bordo di navi mercantili o pescherecci;

B) Certificati di sicurezza e specialità marittima, per realizzare determinate funzioni per i professionisti (corsi per la sicurezza a bordo);

C) Patenti da diporto, per condurre imbarcazioni che non hanno fini commerciali.

Le abilitazioni professionali del paragrafo A) per navi mercantili sono rilasciate esclusivamente dal Ministero de fomento, tramite la Direzione generale della marina mercantile, che rilascia anche tutti i certificati menzionati al paragrafo B).

Le abilitazioni per le navi da pesca sono rilasciate dal Ministero di Agricoltura, pesca e alimentazione, tramite la segreteria generale della pesca marittima, o le Comunità Autonome con competenze nel settore della pesca.

Le abilitazioni menzionate al paragrafo C), possono essere emesse indistintamente dalla Dir. Gen. della marina mercantile o dalle comunità autonome che svolgono tale funzione (paesi baschi, cantabria, galizia, andalusia, murcia, valenzia, catalogna, baleari, canarie, melilla e cueta).

Condizioni generali per le patenti nautiche:

- Le abilitazioni da diporto o sportive non hanno carattere professionale e abilitano solo a condurre questo tipo di imbarcazioni, non potendo realizzare attività di trasporto merci o passeggeri a pagamento, né di pesca se non sportiva;

- Chi è in possesso di abilitazioni professionali potrà svolgere nelle imbarcazioni da diporto le funzioni che il suo titolo gli attribuisce;

- Chi ha una abilitazione della U.E. potrà essere autorizzato dalla D.G. della marina mercantile, tramite la capitaneria marittima corrispondente, a condurre imbarcazioni da diporto di bandiera spagnola, sempre che si trovino in possesso di un titolo analogo a quello spagnolo ottenuto in un paese della comunità europea.

Le patenti hanno una validità di 10 anni, e sono rinnovabili con presentazione di un certificato medico. Le persone con più di 70 anni dovranno rinnovare la patente ogni 2 anni.

Tipi di patenti da diporto:

Capitano di panfilo:

conduzione di imbarcazioni da diporto, a motore o a vela, senza alcun limite.

Proprietario di panfilo:

conduzione di imbarcazioni da diporto, a motore o a vela, fino a 20 mt. di lunghezza e con potenza del motore adeguata, per una navigazione entro 60 miglia dalla costa.

Proprietario di imbarcazione da diporto:

conduzione di imbarcazioni da diporto, a motore o a vela, fino a 12 mt. di lunghezza e con potenza adeguata, per una navigazione entro 12 miglia dalla costa. Navigazione insulare negli arcipelaghi delle Baleari e Canarie.

*Proprietario per navigazione essenziale (**Patrón para Navegación Básica**):*

conduzione di imbarcazioni da diporto, fino a 8 metri di lunghezza se a vela e fino a 6 metri se a motore, con potenza del motore adeguata alla lunghezza, e per una navigazione che non si allontani più di 4 miglia da un attracco o spiaggia accessibile.



Licenza federativa:

conduzione di imbarcazioni da diporto, fino a 6 mt. di lunghezza e con potenza massima del motore di 40 kw (54cv), per una navigazione diurna nelle zone delimitate dalla capitaneria marittima.

Proprietario di moto d'acqua:

Il Decreto Reale dell'8 marzo 2002 n.259 stabilisce che per condurre una moto d'acqua è necessario essere in possesso di una patente di nuova creazione, *proprietario di moto d'acqua*, o comunque di un titolo per la conduzione di imbarcazioni da diporto (*Proprietario per navigazione essenziale, Proprietario di imbarcazione da diporto, Proprietario di panfilo, Capitano di panfilo*). Solo se il mezzo viene noleggiato per alcune ore non sarà necessario alcun titolo, ma in questo caso si potrà navigare unicamente in un circuito segnalato e lontano dalla costa.

La patente sarà necessaria sia per l'utilizzo di un mezzo privato che per il noleggio di più giorni della moto d'acqua; esistono tre categorie: "A" per moto con potenza superiore a 110 CV, "B" per potenza compresa tra 110 e 55 CV e "C" per moto con potenza inferiore a 55 CV.

Per ottenere le patenti di classe A e B i candidati devono superare una prova teorica e una pratica. I titoli saranno rilasciati dalla Direzione Generale della Marina Mercantile o dalle comunità autonome se detengono tale competenza. La patente di classe C è rilasciata dalle federazioni di moto d'acqua ed è richiesto solo il superamento di prove teoriche.

L'impresa noleggiatrice deve soddisfare determinati requisiti: disporre di una base galleggiante e un punto di controllo; avere una imbarcazione di salvataggio o una moto d'acqua per ogni quattro utenti. Inoltre devono impartire lezioni teoriche prima di permettere l'utilizzo delle moto e gli utilizzatori devono essere equipaggiati di giubbotto salvagente.

Per le moto è obbligatoria l'immatricolazione e la stipula di un contratto di assicurazione. L'età minima per condurre moto d'acqua è di 18 anni, sebbene i maggiori di 16 anni possono essere autorizzati dai genitori.

Non è necessaria alcuna abilitazione per la conduzione delle seguenti imbarcazioni/galleggianti:

- imbarcazione a motore fino a 4 mt. di lunghezza e con una potenza massima del motore di 10kw (13cv).
- imbarcazione a vela fino a 5 mt. di lunghezza.
- canoe e kayak senza motore, pattini a pedali o a motore con potenza inferiore a 3,5 kw.

Si è posta l'esigenza di una nuova patente nautica o abilitazione per il governo di imbarcazioni da diporto che effettuano attività di charter.

Tale proposta ha il fine di dare una soluzione legislativa alla situazione attuale: infatti i *capitani* o *padroni* che governano imbarcazioni da diporto per l'attività di charter possiedono una patente nautica da diporto, titolo che non può essere utilizzato per svolgere attività remunerate; inoltre per il governo di una imbarcazione con trasporto di passeggeri, come nel caso di noleggio di imbarcazione con Capitano o Padrone, è obbligatorio che quest'ultimo possieda un titolo professionale, almeno Patron de Cabotaje o titolato nella carriera nautica di marinaio mercantile. Tali titoli professionali marittimi non garantiscono ugualmente il possesso delle conoscenze necessarie, soprattutto per le imbarcazioni a vela (maggiormente utilizzate in attività di charter), per l'esercizio del noleggio di unità da diporto.

La patente nautica proposta si chiamerà Capitan o Patron di charter, e l'accesso dei *Capitani e Patroni di Yacht* a questo titolo è consentito mediante un corso di specializzazione che dà la possibilità di governare solo questo tipo di imbarcazioni, regolarizzando così la situazione attuale e dando al settore una maggiore competitività con altri mercati vicini alla costa spagnola.

La Legge 4 dicembre 1985, sulle autorizzazioni per le attività marittime turistico - sportive, stabilisce i requisiti che un'imbarcazione deve soddisfare per ottenere la licenza di charter. La norma, a parere di alcuni, è insufficiente poiché non definisce chiaramente e definitivamente cosa sia il charter nautico in Spagna, gli obblighi tra imprenditori e utenti, la possibile gestione di imbarcazioni private, i tipi di assicurazioni e gli organi di controllo.

La Commissione del turismo nautico della Real Liga Naval Española ha presentato all'Amministrazione la seguente proposta:

- Promulgare una legge sul charter.
- Raggruppare tutte le competenze di questo settore dell'industria del turismo sotto il controllo del ministero competente.
- Definire in modo chiaro in cosa consiste il noleggio di imbarcazioni per il turismo nautico, specificando che è una attività commerciale diretta a mettere a disposizione degli utenti un'imbarcazione a vela o a motore dietro corrispettivo prestabilito, unicamente destinata alla navigazione per svago o sportiva.
- Creare un Organo di Controllo, formato dai rappresentanti delle imprese di charter e dai proprietari delle imbarcazioni che hanno in gestione le concessioni, sotto la tutela e supervisione di un rappresentante del Dipartimento del Turismo delle Amministrazioni Autonome pertinenti, così come della Segreteria di Stato del Commercio e del Turismo e della Direzione Generale della



Marina Mercantile. Tale organo costituirà il punto di incontro per favorire l'attività, pianificando linee di azione che favoriscano il suo sviluppo.

- Considerare come imprese turistiche quelle che esercitano attività di charter, includendole come attività turistiche complementari, essendo la sua regolazione ordinata da chi ha le competenze in materia di turismo di ogni Comunità Autonoma.

Per lo sviluppo del charter sono state presentate anche le seguenti proposte in campo economico-finanziario:

- credito turistico, sovvenzioni da parte delle Comunità Autonome;
- equiparare l'IVA a quella applicata in altri paesi del Mediterraneo, considerando questo settore come appartenente al settore delle imprese di servizi turistici e non come attività di lusso;
- esenzioni fiscali alle imprese per l'acquisto di imbarcazioni destinate ad attività di charter nautico.

4.3.4 Sicurezza della navigazione

Le imbarcazioni da diporto devono essere sottoposte a **visite e ispezioni periodiche obbligatorie** il cui superamento permette il rilascio del *Certificato di Navigabilità*. La visita iniziale è effettuata dall'Amministrazione marittima; le altre ispezioni vengono effettuate dagli *Enti di Ispezione* autorizzati.

Le imbarcazioni soggette ad ispezione sono quelle appartenenti:

- alla 6° lista: se di lunghezza compresa tra 2,5 e 24 metri
- alla 7° lista: se di lunghezza compresa tra 6 e 24 metri

Le ispezioni possono essere periodiche (effettuate ogni 5 anni) o intermedie (effettuate tra il 2° e 3° anno dopo la visita iniziale o l'ultima ispezione periodica superata)

Certificato di navigabilità: nel certificato di navigabilità risulta il superamento delle visite obbligatorie, la categoria dell'ispezione effettuata e la data delle prossime visite; a questo si accompagna un inventario delle dotazioni di sicurezza e di salvataggio e l'attrezzatura che deve avere a bordo l'imbarcazione.