

OLIVETTO

€3,00

Veneta

Fotografia
della normativa
italiana
sul diporto
nautico

A cura di Aniello Raiola

ESTRATTO

Ed. 2004

Con il patrocinio del
Corpo delle Capitanerie di Porto
Guardia Costiera



PLAN Edizioni PLAN

Copia OMAGGIO

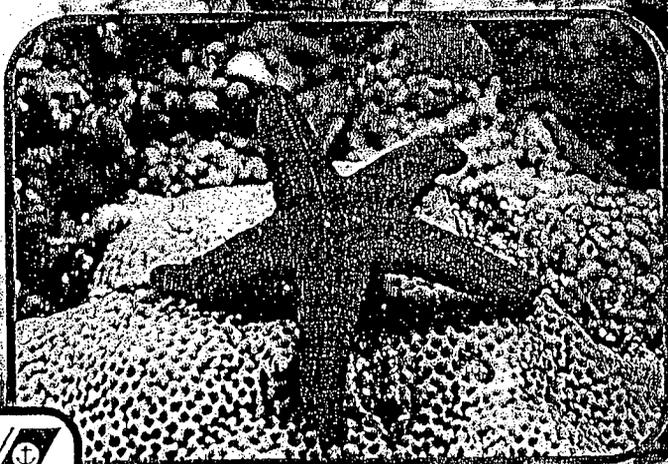
La patente nautica e la cultura del mare

L'attuale regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche (D.P.R. 9 ottobre 1997, n° 431) è nato con l'obiettivo di semplificare la materia, snellire le procedure e coordinare in un testo unico le numerose norme del settore. Si pensi che la precedente normativa era contenuta in vari articoli delle leggi n° 50/1971 e n° 498/1994 e in tre interi decreti ministeriali (D.M. 6.12.1990, n° 458; D.M. 16.3.1991, n° 173; D.M. 6.6.1973).

Il regolamento ha raggiunto il predetto obiettivo, introducendo una serie di novità.

Innanzitutto, viene adottato un modulo standard – vale a dire in uso presso tutti gli Uffici marittimi e quelli dell'ex Motorizzazione civile – valido per qualsiasi tipo di domanda attinente alle patenti nautiche (domanda d'esame, di rinnovo, di variazione residenza, di duplicato, di rilascio patente senza esami). Si noti che ciò ha facilitato e continua a facilitare la vita sia agli utenti che alle amministrazioni competenti, oltre a costituire l'unico esempio di modulistica (di domanda e non di documento) standardizzata a livello nazionale nel campo della nautica da diporto.

Inoltre, lo strumento dell'autocertificazione è pienamente recepito, in quanto al predetto modulo non va allegato nessun certificato (salvo quello medico), essendo sufficiente dichiarare le proprie generalità e i propri requisiti morali. Altre novità – ormai diventate "quotidianità" – sono consistite nel: rilascio immediato della patente subito dopo il superamento delle prove d'esame; adozione, sulla falsariga della patente automobilistica, di un talloncino autoadesivo, inviato via posta al domicilio del patentato; per il rinnovo o la variazione della residenza sulla patente; istituzione di un termine certo per



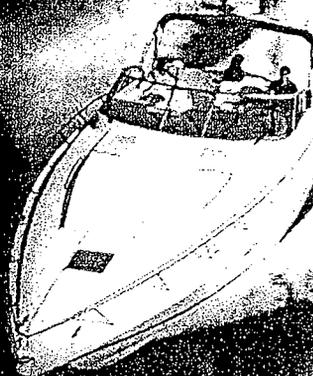
lo svolgimento dell'esame richiesto, vale a dire che l'ufficio competente deve necessariamente esaminare il candidato entro 45 giorni dalla sua prenotazione, comunicandogli con largo anticipo la data; introduzione di una disciplina delle scuole nautiche.

Il regolamento ha eliminato l'ormai desueta patente per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto ed ha suddiviso le patenti nautiche in due categorie principali: 1) per il comando e la condotta di natanti e imbarcazioni da diporto; 2) per il comando di navi da diporto.

La prima categoria è, a sua volta, ripartita in due specie di abilitazioni a seconda del tipo di navigazione che si intende effettuare: a) patente per la navigazione entro 12 miglia dalla costa; b) patente per la navigazione senza alcun limite dalla costa.

La disciplina relativa alle patenti risulta agilmente comprensibile, perché il regolamento chiarisce espressamente quelli che in passato avevano costituito veri e propri nodi critici della normativa del settore. Infatti, l'articolo 4 prevede che con la patente per navi da diporto possano essere comandate anche imbarcazioni e natanti, questione che aveva sempre destato molte perplessità negli uffici periferici e negli organi di vigilanza in mare. Ed, ancora, l'articolo 2 chiarisce che le patenti vengono rilasciate per un certo "tipo di navigazione" e non per unità con un certo tipo di abilitazione. Ciò significa che la patente nautica viene svincolata dal tipo di unità comandata (natante o imbarcazione) e dai limiti di navigazione di tale unità, per essere posta in funzione, come è più corretto e logico, del tipo di navigazione effettivamente svolta. Ciò è espressamente affermato, come criterio direttivo, nel 2° e 3° comma dell'articolo 15 (la norma di delega al Governo per la realizzazione del regolamento in esame) del decreto legislativo n° 436/1996. Ecco perché oggi è possibile comandare un'imbarcazione abilitata alla navigazione senza limiti dalla costa, anche se si è in possesso della patente limitata alle 12 miglia dalla costa, sempre che naturalmente non si superi quest'ultima distanza.

Discende da siffatta nuova impostazione l'eliminazione della patente per la navigazione entro 6 miglia dalla costa, un tempo correlata all'abilitazione alla navigazione entro 6 miglia delle imbarcazioni e natanti da diporto nati sotto il regime della legge n° 50/1971. Il nuovo limite delle 12 miglia adegua il settore delle patenti nautiche al regime delle unità da diporto munite di marcatura CE e in particolare viene a coincidere con il limite massimo di navigazione dei natanti da diporto, limite stabilito un tempo anche dagli articoli 12 e 19 del D.Lgs. n° 436/96 (oggi abrogati dalla legge n° 172/2003) ed attualmente soltanto dal diritto marittimo internazionale.



Il nuovo assetto normativo delle patenti nautiche introduce, inoltre, un concetto unitario di patente nautica: non esiste più il dualismo tra patente a motore e patente a vela. La patente nautica, come è più corretto, abilita in linea di principio al comando di qualsiasi unità da diporto indipendentemente dal tipo di propulsione (vela, motore, vela con motore ausiliario).

Poi, l'interessato può richiedere di sostenere un esame ridotto e conseguire, pertanto, una patente nautica limitata alle sole unità a motore. A questo proposito c'è da dire che con la legge n° 172/2003 è stata soppressa – in quanto soppressa la tassa di stazionamento – la categoria delle unità a vela con motore ausiliario nonché quella dei motovelieri. Infatti, l'articolo 1 della legge n° 50/1971 recava prima tali categorie e un preciso criterio di calcolo per distinguere le unità da diporto in base al mezzo di propulsione. In attesa del nuovo codice della nautica, che ripropone ai soli fini della materia delle patenti il medesimo criterio di calcolo, bisogna necessariamente ritenere che sia unità a motore quella su cui non è presente alcuna superficie velica, a vela con motore ausiliario quella su cui esistono entrambi i mezzi di propulsione e a vela *tout court* quella su cui non è presente neanche il più piccolo dei motori ausiliari.

I casi di obbligatorietà della patente nautica sono chiaramente elencati nei primi due commi dell'articolo 2 del regolamento e suddivisi, come per le categorie di patenti, a seconda del tipo di unità da diporto comandata: natante e imbarcazione, da un lato, e nave da diporto dall'altro.

Nel primo caso l'obbligo sorge o in virtù della navigazione compiuta (oltre sei miglia dalla costa: navigazione sicuramente più impegnativa, qualunque sia il mezzo condotto) o, qualora si navighi entro tale limite, in virtù di determinati parametri riferiti al motore dell'unità (cilindrata e potenza).

Nel secondo caso, invece, l'obbligatorietà della patente nautica è correlata più semplicemente al tipo di unità da comandare (nave da diporto).

Infine, sempre il citato articolo 2 completa il quadro, elencando i limiti di età previsti per il comando delle unità da diporto nei casi in cui non sia prescritto l'obbligo della patente nautica. A questo proposito è bene rammentare due *errata corrige* comunicate con circolari



n° 260120 e n° 261299, rispettivamente in data 15/1/98 e 4/3/98, dell'ex Direzione generale del naviglio: la prima relativa all'articolo 2, 3° comma, lettera c), ove il limite di età dei 14 anni è previsto erroneamente, nel testo originario, anche (invece che "con esclusione") per le unità a remi che navighino entro 1 miglio dalla costa; la seconda relativa all'articolo 2, 3° comma, lettera a), ove il testo originario omette erroneamente di inserire le imbarcazioni a vela (senza motore ausiliario) tra quelle unità che possono essere comandate senza patente nautica entro 6 miglia dalla costa, purché nel rispetto del limite di età previsto appunto dalla citata lettera a).

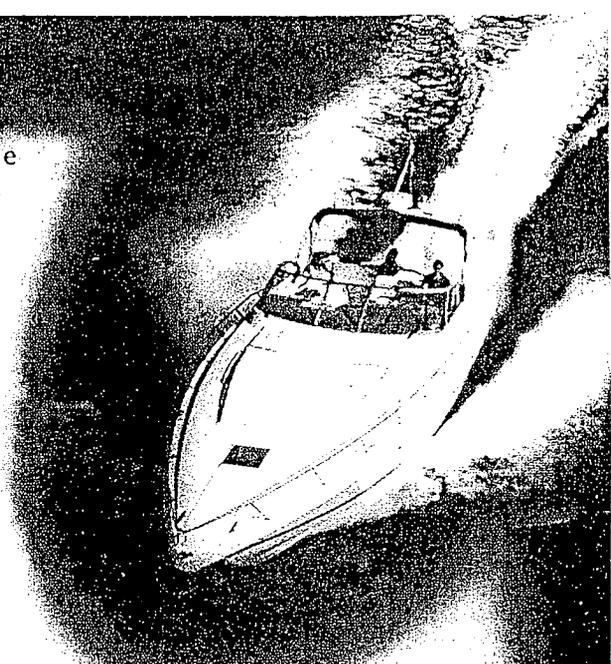
In tema di requisiti per l'ammissione agli esami il D.P.R. n° 431/97 ha molto innovato. Fermo restando il limite dei 18 anni di età per conseguire la patente nautica relativa ai natanti e alle imbarcazioni, è stato introdotto il diverso criterio dell'esperienza di navigazione per l'ammissione agli esami di patente per nave da diporto: infatti, per tale patente non è più richiesto l'obsoleto requisito del compimento dei 24 anni di età, bensì il possesso della patente nautica per la navigazione senza alcun limite dalla costa da almeno tre anni, patente che, come spesso ha ribadito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non deve essere quella limitata alle sole unità a motore.

Si è così istituita una certa gradualità nel conseguimento del massimo titolo abilitante, prevedendo un duplice esame intervallato da un periodo di tempo utile per la maturazione e per la formazione dell'aspirante alla patente per navi da diporto.

Anche i requisiti morali sono stati largamente modificati: innanzi tutto, si sono differenziate le condanne penali che ostano al rilascio di qualsiasi tipo di patente nautica (articolo 6, 1° comma) da quelle che impediscono, invece, il conseguimento delle sole patenti per la navigazione senza limiti e per nave da diporto (articolo 6, 2° comma).

In secondo luogo, se da un lato è stata diminuita la soglia minima di rilevanza delle condanne a pene detentive da cinque a tre anni, dall'altro si è escluso il cumulo di tali condanne, come era in passato, per il raggiungimento di tale limite. Infine, tra le cause ostative al conseguimento della patente nautica — che sono anche motivi di revoca della medesima — sono stati inclusi nuovi reati (ad esempio quelli in materia di ingresso e soggiorno di cittadini extracomunitari e in materia doganale) ed esclusi altri (prima previsti), come i delitti puniti dalla parte terza del codice della navigazione e i reati in materia di monopolio dei tabacchi e in materia valutaria.

Naturalmente anche i requisiti morali del candidato rientrano nell'oggetto dell'autocertificazione eseguita



in fase di domanda di ammissione agli esami o di rinnovo della patente, salvo la facoltà per la pubblica amministrazione di richiedere in qualsiasi momento il certificato del casellario giudiziale. Perciò, l'acquisizione di tale certificato da parte della pubblica amministrazione procedente non è più presupposto necessario per il rilascio o il rinnovo della patente, fatto salvo il potere di revoca successiva.

Quanto ai requisiti fisici, il nuovo regolamento consente ad alcuni mutilati e minorati fisici di conseguire la patente nautica. In particolare, la Commissione medica locale, in relazione alle minorazioni fisiche e alle eventuali protesi correttive, può stabilire per tali soggetti termini di validità ridotti delle patenti nautiche, tenendo in considerazione il tipo di abilitazione richiesta. Le limitazioni possono concernere, come si ricava dal modello di certificato medico contenuto nell'allegato B) al regolamento, la durata della patente, la distanza dalla costa cui abilita, la durata in ore della navigazione e il tipo di unità (ad esempio solo motore).

Con tale norma si inizia a riconoscere una sorta di patente speciale per taluni portatori di handicap, sempre che l'alterazione anatomica o funzionale non sia tale da menomare la forza e la rapidità dei movimenti necessari per eseguire con sicurezza tutte le manovre inerenti al comando e alla condotta di quelle tipologie di unità alle quali la patente abilita. Ma il regolamento non è riuscito ad abbattere le "barriere burocratiche" per i portatori di handicap: infatti, la legge n° 172/2003 ha delegato il Governo a procedere alla revisione della disciplina delle patenti nautiche in modo da definire nuovi criteri in materia di requisiti fisici con particolare attenzione per i disabili. Il futuro codice della nautica istituisce una patente speciale per i disabili, denominata patente per la direzione nautica di unità da diporto. Con tale dizione si vuole significare che il comando di un mezzo nautico si sostanzia in un processo decisionale ed intellettuale, dal quale esulano le semplici operazioni manuali che ben possono essere delegate a qualsiasi altra persona non abilitata presente a bordo.

È non solo questa e la novità del codice in materia di requisiti fisici: finalmente si pone rimedio ad una macroscopica dimenticanza del regolamento, vale a dire la mancanza del visus minimo necessario per conseguire la patente nautica (che viene fissato per le patenti

relative a natanti e imbarcazioni in 10/10 complessivi con non meno di 2/10 per l'occhio che vede di meno, raggiungibile con lenti); si consente ai soggetti monoculari in certe condizioni di conseguire la patente senza limiti dalla costa; si permette l'utilizzo di apparecchi correttivi per rimediare alle deficienze uditive.

Tornando, invece, al regolamento del '97, merita di essere ricordato l'articolo 15, che attribuisce al candidato, dichiarato non idoneo la prima volta, il diritto di ripetere gratuitamente (ovvero senza ulteriori tasse o tributi) sia la prova teorica – in passato non ripetibile – che quella pratica.

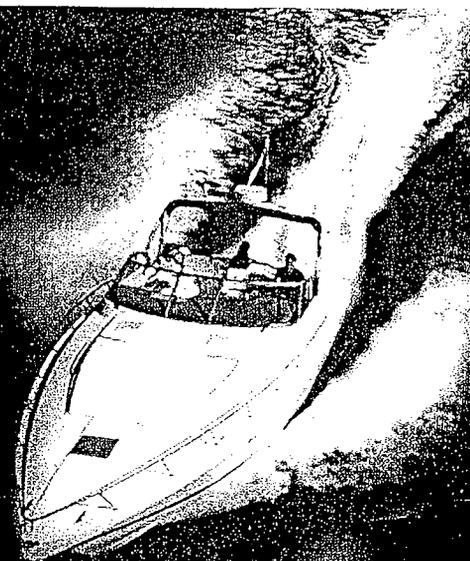
Un'ultima novità saliente recata dal regolamento sulle patenti nautiche consiste nel riconoscimento giuridico delle scuole nautiche. La dizione completa utilizzata dall'articolo 28, per brevità di definizione ridotta al termine "scuole nautiche", è molto importante: "centri per l'educazione marinaresca, l'istruzione e la formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche".

Con tale perifrasi si è voluto porre l'accento sulla funzione culturale delle cosiddette scuole nautiche, funzione che passa per i tre stadi necessari alla creazione di una vera cultura del mare: educazione, istruzione e, quindi, formazione.

Pertanto, l'articolo 28 non ha soltanto riconosciuto giuridicamente la figura della scuola nautica, che già esisteva ed operava di fatto, ma le ha anche attribuito un volto nuovo o meglio un preciso compito di pubblico interesse, qual è quello di diffondere lo spirito marinaro e la nozione dei problemi marittimi, compito che va ben oltre l'obiettivo del conseguimento della patente nautica. Soprattutto in tempi come i nostri ove il regolamento di sicurezza per il diporto, in linea con le direttive comunitarie, ha responsabilizzato il diportista, ben si colloca una norma come questa che già nel 1997 responsabilizzava la "scuola dei diportisti".

E sempre in linea con i tempi appare l'attribuzione del potere di autorizzazione nonché di vigilanza alle province (2° comma, così come modificato dall'articolo 105 del D.Lgs. n° 112/98). Tale decentramento, oltre a snellire e rendere più celere l'azione amministrativa, si inquadra perfettamente nel noto principio di sussidiarietà che vede attribuite le responsabilità pubbliche all'autorità territorialmente e funzionalmente più vicina al cittadino interessato.

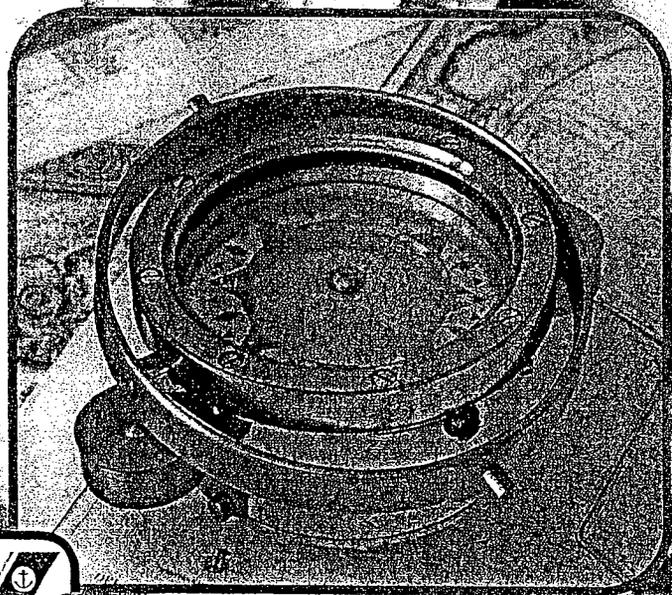
Proseguendo nell'analisi dell'articolo 28, si rileva un preciso intento di qualificazione delle scuole nautiche, laddove (6° comma) si prescrivono i requisiti per coloro che vi svolgono attività di insegnamento, al contrario della previgente normativa che non prevedeva



affatto la figura professionale dell'insegnante nelle scuole nautiche, ma soltanto quella dell'istruttore nelle esercitazioni pratiche.

Concludendo, il regolamento sulle patenti nautiche può essere considerato per gli anni in cui è nato una disciplina innovativa e moderna, in quanto predilige il nuovo strumento dell'autocertificazione, consente al cittadino, grazie alla snellezza delle procedure, di risparmiare tempo e di ottenere il rilascio immediato del titolo conseguito e, infine, riconosce e qualifica le scuole nautiche ponendo le giuste premesse perché si realizzino veri e propri istituti di educazione, istruzione e formazione per il diporto nautico. Il codice della nautica farà sicuramente dei passi in avanti. Basti pensare che un intero titolo è dedicato all'educazione marinara, prevedendo che il Ministero dell'Istruzione incentivi nelle scuole di ogni ordine e grado l'insegnamento della cultura nautica e che gli introiti derivanti dal gettito di alcune sanzioni amministrative siano devoluti a tal fine. Ed ancora, sarà istituita la figura professionale del maestro di vela, figura che ad oggi non ha mai ottenuto un riconoscimento giuridico, e saranno introdotte nei programmi d'esame nozioni sull'ambiente marino e sulle aree marine protette.

Nonostante ciò, la struttura portante della disciplina delle patenti nautiche rimarrà quella impostata (e collaudata) dal regolamento del 1997, una struttura, si ribadisce, moderna e snella, che abbisogna per raggiungere la piena efficienza soltanto di un metodo d'esame più in linea con i tempi e più uniforme ovvero informatizzato con quiz a risposta multipla.



Le ragioni di un pubblico registro navale

Le navi – ivi comprese le unità da diporto, con la sola esclusione dei natanti da diporto – sono beni mobili registrati, il che significa beni iscritti in appositi pubblici registri (i registri navali), la cui funzione è quella della pubblicità del bene:

L'iscrizione o immatricolazione nel registro navale adempie alla funzione di rendere conoscibile per chiunque vi abbia interesse, l'esistenza del bene-nave e persino, ancor prima che venga ad esistere, della nave in costruzione. Da quel momento, ogni atto che costituisce, trasferisce o estingue il diritto di proprietà o gli altri diritti reali sulle navi o su loro carati dovrà essere reso pubblico mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione.

È chiara la funzione della pubblicità: essa serve a far conoscere a chiunque ne abbia interesse le vicende giuridiche di un bene mobile registrato (nel nostro caso: nave maggiore, nave minore, galleggiante, imbarcazione da diporto o nave da diporto).

Esistono essenzialmente due tipi di pubblicità:

a) pubblicità dichiarativa: serve a rendere efficace l'atto (per esempio la compravendita) nei confronti dei terzi. L'atto di per sé già valido tra le parti, ha bisogno di essere reso pubblico mediante trascrizione nei registri, per produrre i suoi effetti nei confronti dei terzi. "Terzo", in tema di pubblicità, è soltanto colui che abbia acquistato, a propria volta, dal medesimo titolare il medesimo diritto di proprietà o altro diritto reale (ad esempio usufrutto) incompatibile con quello acquistato da altri prima di lui (primo acquirente).

Non sono, pertanto, terzi tutti coloro i quali – pur non essendo parti del contratto ed essendo terzi in senso generico –

non vengono in conflitto, nel modo anzidetto, con il primo acquirente;

b) pubblicità costitutiva: è principalmente la pubblicità relativa alle ipoteche, che si costituiscono ovvero nascono con l'iscrizione nei registri. In questo caso, l'ipoteca, prima dell'iscrizione nei registri, non produce effetti neanche tra le parti, non è, cioè, valida.

Mentre la pubblicità costitutiva (iscrizioni ipotecarie) ha una funzione facilmente comprensibile, la pubblicità dichiarativa (trascrizioni) merita un approfondimento.

Nel nostro ordinamento giuridico per trasferire la proprietà è sufficiente un contratto.

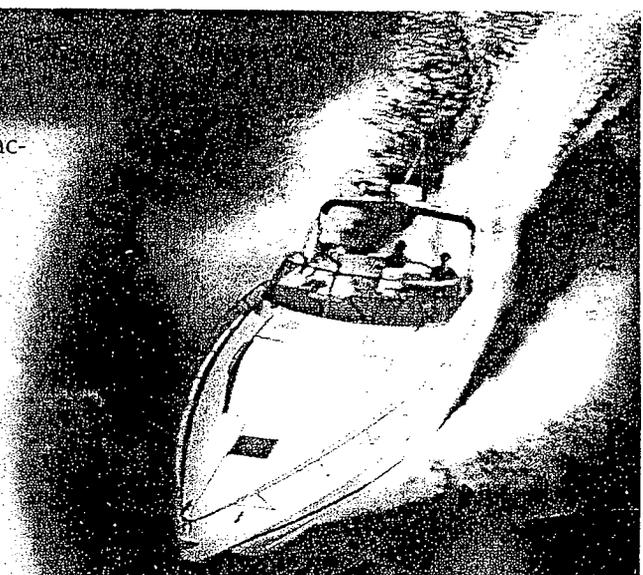
Quindi, se Tizio e Caio si accordano per la compravendita della nave "X" ad un certo prezzo e traducono per iscritto tale accordo firmandolo, la nave "X" è trasferita a Caio senza neanche bisogno della consegna (è addirittura sufficiente l'accordo verbale per le navi non superiori a 10 tonnellate di stazza lorda).

Ma potrebbe capitare che Tizio venda la nave subito dopo a Sempronio. Per logica potremmo dedurre che Caio ha acquistato la nave per primo e che per questo dovrebbe essere preferito a Sempronio. Se così ragionassimo, bloccheremmo praticamente il mercato delle navi, perché nessuno per prudenza si azzarderebbe più ad acquistare una nave, non potendo sapere se il venditore l'ha già venduta ad altri. Ecco che l'ordinamento soccorre con l'adozione del sistema della pubblicità dichiarativa (nel nostro caso, navale): chi per primo trascrive il proprio acquisto nel registro navale è preferito a colui che non ha trascritto o ha trascritto successivamente il suo acquisto (articolo 2644 codice civile).

Nel nostro esempio, se Sempronio ha provveduto alla trascrizione dell'acquisto della nave e Caio no, la proprietà della nave spetterà al primo, mentre Caio potrà soltanto agire in giudizio contro Tizio (venditore) per il risarcimento dei danni subiti.

Con l'esempio appena visto, la definizione della pubblicità dichiarativa appare più chiara: Sempronio, trascrivendo (rendendo pubblico) il suo acquisto, ha reso efficace (o, come si suol dire, ha reso opponibile) nei confronti dei terzi (Caio) il suo atto di compravendita; l'atto di compravendita tra Tizio e Caio non è efficace nei confronti di Sempronio (terzo), ma rimane valido tra le parti (Tizio e Caio), tanto che Caio può comunque rivalersi su Tizio chiedendo i danni.

Quindi, "la trascrizione serve essenzialmente a risolvere un conflitto tra due o più persone che hanno acquistato un medesimo diritto o diritti incompatibili, con atti distinti, dallo stesso titolare".



Si manifesta un'incompatibilità o conflitto tra diritti in una delle seguenti situazioni: a) trasferito il diritto di proprietà, avente ad oggetto una nave o carati di essa, il medesimo titolare trasferisca di nuovo quel diritto ad altro soggetto; b) ovvero, trasferito il diritto di proprietà ad un soggetto, il trasferente costituisca, sulla stessa nave, a favore di altro soggetto, un diritto reale limitato, incompatibile con il diritto di proprietà sulla nave, prima trasferito (ad esempio un usufrutto o un'ipoteca); c) ovvero, trasferito un diritto reale limitato (ad esempio usufrutto), il titolare lo trasferisca una seconda volta ad altro soggetto.

La trascrizione è una forma di pubblicità dichiarativa e non costitutiva, proprio perché non serve ad attuare il trasferimento della proprietà, che è già avvenuto al momento del contratto: se acquisto una nave, ne divento proprietario, anche se non trascrivo nei registri navali il mio acquisto.

Si può ben dire che la trascrizione è un atto di prudenza, una specie di assicurazione contro il pericolo che il titolare (o il suo erede) trasferisca o costituisca ad altri, una seconda volta, il diritto già trasferito o costituito, oppure conceda un diritto incompatibile con quello e che, di esso, il nuovo acquirente effettui la trascrizione, con precedenza sulla trascrizione del primo atto di acquisto. Ecco il motivo per cui si

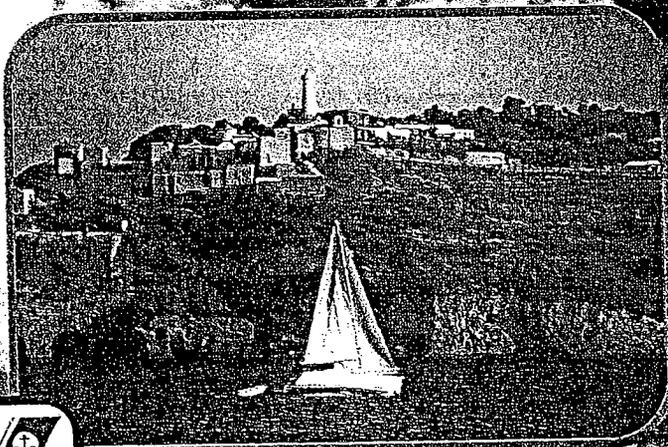
parla di "onere" della trascrizione e non di "obbligo".

L'onere è definito, in diritto, come "potere condizionato ad un adempimento non obbligatorio": nel nostro caso il potere è quello di rendere efficace l'atto (l'acquisto) nei confronti dei terzi, mentre l'adempimento non obbligatorio è la trascrizione dell'atto nei registri. L'onere della trascrizione, se non adempiuto, impedisce a chi lo abbia omissso di conseguire verso i terzi l'effetto che si riprometteva, ossia l'opponibilità del proprio acquisto.

In conclusione, la funzione della pubblicità dichiarativa è duplice: gli atti non trascritti si presumono ignoti ai terzi, mentre gli atti trascritti si presumono conosciuti dai terzi. E si badi bene che non si tratta di ignoranza effettiva o di conoscenza effettiva: che lo sappia o non lo sappia il terzo che una trascrizione di un atto è stata effettuata nei registri su quella nave, per la legge è come se lo sapesse.

L'importante è che chi vi ha interesse è in grado, tramite i pubblici registri navali, di sapere, cioè di conoscere.

Nei suoi profili essenziali
l'istituto della trascrizione



risulta dai principi esposti. Ad integrarlo, vale il principio della cosiddetta continuità delle trascrizioni (articolo 2688 codice civile).

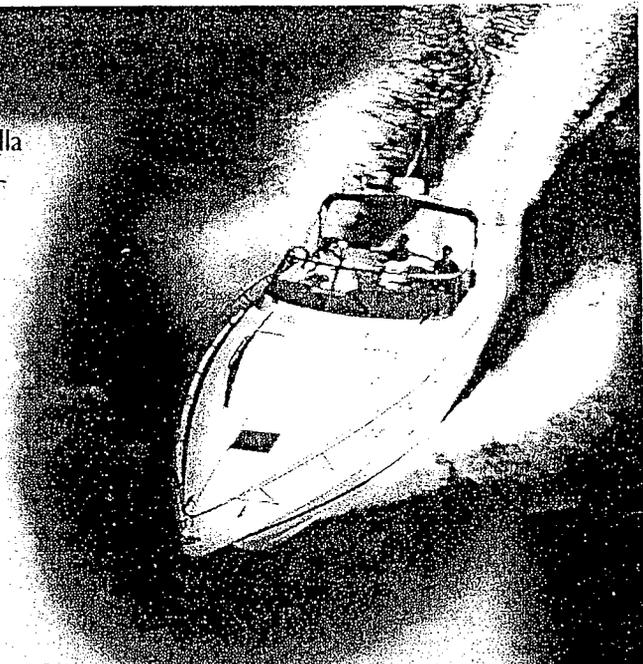
Siffatto principio risponde all'esigenza di politica legislativa di costituire, mediante l'effettiva osservanza dell'onere di trascrivere, una sorta di "stato civile" della proprietà navale – così come avviene per la proprietà immobiliare – che possa dare la certezza della titolarità e disponibilità dei diritti sulle navi e che fornisca, altresì, notizia delle ipoteche ed altre limitazioni esistenti sulle medesime.

È chiaro, infatti, che se le trascrizioni degli atti di acquisto di una data nave fossero saltuarie, cioè se non tutta la serie dei passaggi si assoggettasse alla trascrizione, si formerebbero lacune nella serie dei trasferimenti dei diritti sulla nave medesima, ossia si avrebbe discontinuità nelle trascrizioni, ed i terzi non sarebbero in grado di conoscere i precedenti acquisti non trascritti, i quali non sarebbero, pertanto, opponibili ed efficaci verso di loro.

Per evitare tale inconveniente, il legislatore ha imposto all'acquirente non soltanto l'onere di trascrivere il proprio atto di acquisto, ma altresì il distinto onere di supplire all'eventuale negligenza dei precedenti acquirenti di diritti sulla stessa nave, e di colmare così la lacuna.

A ciò provvede l'articolo 2688 del codice civile. Dispone, infatti, il primo comma che nei casi in cui un atto sia soggetto a trascrizione, le successive trascrizioni (o iscrizioni ipotecarie), a carico dell'acquirente, non producono effetto, se e sino a che non sia stato trascritto anche l'atto anteriore di acquisto. Il che implica, dal punto di vista pratico, che l'acquirente da un precedente acquirente di una nave (subacquirente), avrà interesse a trascrivere non soltanto il proprio atto di acquisto, ma anche, seppure tardivamente, l'atto di acquisto del proprio venditore immediato (precedente acquirente) – ed eventualmente anche quelli dei venditori mediati – senza di che, la trascrizione del solo proprio atto di acquisto non basterebbe a produrre l'effetto attribuito dalla legge, in quanto sarebbe inefficace verso i terzi la trascrizione dei successivi atti di vendita compiuti dal primo acquirente e, quindi, anche l'acquisto del subacquirente stesso.

Quindi, ciò che giustifica il principio della continuità delle trascrizioni è che senza la trascrizione della serie degli atti di acquisto, dalla quale un dato acquisto deriva, i terzi non sarebbero in grado di conoscere i precedenti acquisti (non trascritti); mentre, per converso, con la trascrizione (anche tardiva) degli atti di acquisto prima non trascritti, subentra la possibilità di conoscenza, sicché, sia pure dal momento della sopravvenuta loro trascrizione, quegli atti sono opponibili a chi, successivamente, trascrive.



un acquisto in conflitto ovvero incompatibile con essi. Per esemplificare, si pensi a Tizio che acquista l'imbarcazione "x" da Caio, il quale non aveva trascritto il proprio acquisto, derivatogli da Sempronio. Ebbene, Tizio, pur se abbia trascritto il proprio acquisto, ma non abbia curato la trascrizione dell'atto di acquisto del proprio venditore (Caio), non fa un acquisto opponibile a tutti i terzi. La trascrizione, in questo caso, non esercita la sua normale funzione (poziortà in favore di chi trascrive per primo) e l'eventuale conflitto tra più persone che abbiano acquistato la medesima imbarcazione dallo stesso titolare, si risolverà in base all'opposto principio dell'antiorità della data dell'atto di acquisto.

Inoltre, anche tutti gli eventuali successivi acquirenti da Tizio risentirebbero dell'inefficacia dell'acquisto di Tizio e, quindi, saranno portati ad astenersi dall'acquistare l'imbarcazione da Tizio.

La regola generale – esposta in precedenza – della poziortà in favore di chi abbia trascritto per primo, vale soltanto quando siano in conflitto più acquirenti immediati dal medesimo titolare; non si applica, invece, nel diverso caso, in cui il conflitto si stabilisca fra più acquirenti mediati. In quest'ultimo caso prevale non chi abbia trascritto prima il proprio acquisto, ma chi abbia per primo conferito opponibilità verso tutti all'atto di acquisto del proprio venditore (Caio), conferendo, di riflesso, opponibilità verso tutti anche al proprio successivo atto di acquisto.

Quindi, se acquisto da chi – pur avendo trascritto il proprio acquisto – non ha trascritto l'acquisto del proprio venditore, vanamente potrei pretendere di prevalere su chi, pur avendo trascritto dopo di me, derivi il proprio acquisto da un precedente acquisto trascritto.

Nell'esempio sopra esposto, se sia omessa la trascrizione dell'acquisto proveniente da Sempronio, Tizio – acquirente da Caio – non potrà mai vantare verso i terzi la derivazione (mediata) del proprio acquisto da Sempronio, e di fronte ad altri acquirenti da Sempronio, che abbiano trascritto, egli avrà un atto di acquisto inefficace, pur se di data anteriore e trascritto prima degli atti di acquisto di tali altri acquirenti da Sempronio. In buona sostanza, il principio della continuità delle trascrizioni, quando siano in gioco e in conflitto più acquisti mediati da un medesimo titolare, prevale su quello dell'antiorità di una trascrizione su un'altra.

Chi prima trascriva il proprio acquisto, ma derivi tale proprio acquisto da altri acquisti precedenti, dei quali anche uno solo non sia stato trascritto, non può essere preferito a chi trascriva dopo di lui, ma possa rifarsi ad una serie "non interrotta" di trascrizioni precedenti.

La ratio è chiara: dove ci sia una lacuna nella serie delle trascrizioni dei successivi trapassi di una data nave, i terzi non sono in grado di conoscere l'acquisto del quale è mancata la trascrizione; e quell'acquisto non può aspirare alla tutela che la legge fa dipendere soltanto dall'effettuata trascrizione.

Bisogna precisare che la trascrizione operata, nell'esempio fatto, da Tizio, pur senza trascrivere l'acquisto di Caio, non è inutile. Nel difetto di continuità delle trascrizioni, la trascrizione, fatta nonostante la lacuna, non è nulla, ma soltanto temporaneamente inefficace: l'efficacia le sarà conferita dalla tardiva trascrizione che sia fatta del precedente atto non trascritto.

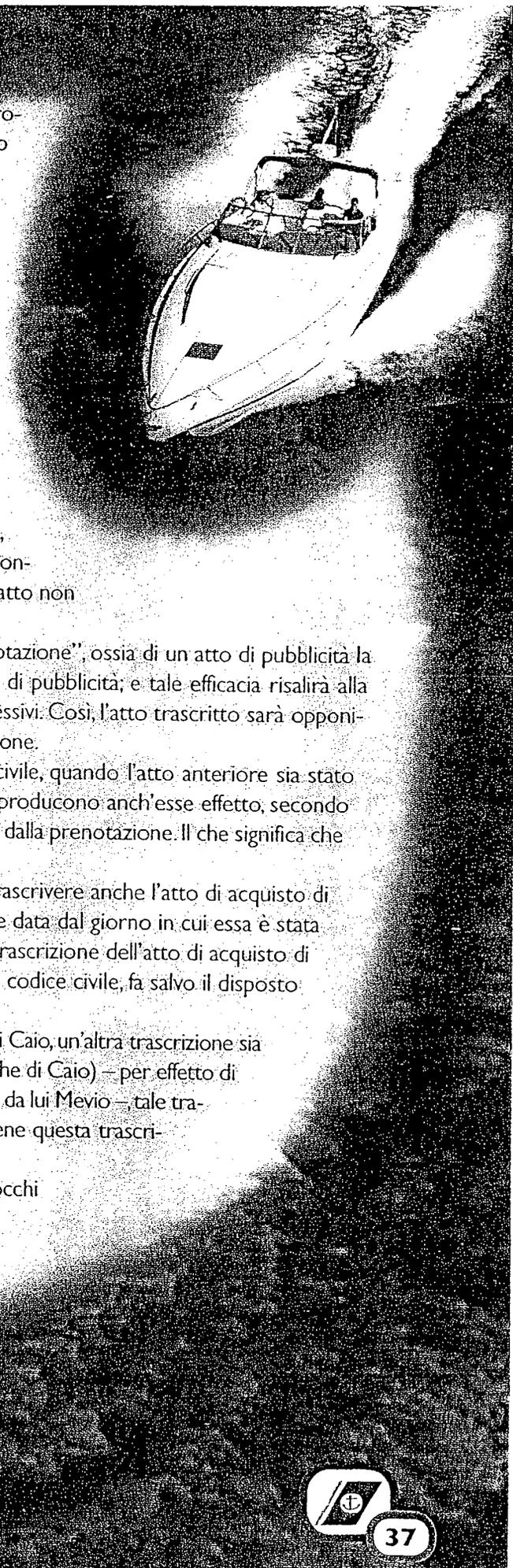
In detto caso, tale trascrizione ha il valore di una "prenotazione", ossia di un atto di pubblicità la cui efficacia è subordinata al compimento di atti successivi di pubblicità; e tale efficacia risalerà alla data della prenotazione, se facciano seguito siffatti atti successivi. Così, l'atto trascritto sarà opponibile verso chiunque e dalla data della trascrizione-prenotazione.

Infatti, secondo l'articolo 2688, 2° comma, del codice civile, quando l'atto anteriore sia stato trascritto, le successive trascrizioni (o iscrizioni ipotecarie) producono anch'esse effetto, secondo il loro ordine rispettivo, ma retroattivamente ossia a far data dalla prenotazione. Il che significa che la loro inefficacia era solo temporanea e provvisoria.

Tornando al nostro esempio, quando Tizio si decida a trascrivere anche l'atto di acquisto di Caio, la trascrizione dell'atto di acquisto di lui (Tizio) prende data dal giorno in cui essa è stata effettuata (e non da quella posteriore in cui fu effettuata la trascrizione dell'atto di acquisto di Caio). Tuttavia, la fine del secondo comma dell'articolo 2688 codice civile, fa salvo il disposto dell'articolo 2644 codice civile.

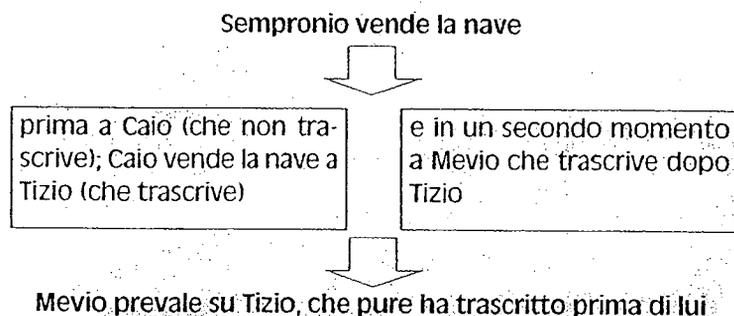
Ciò significa che se prima della trascrizione dell'acquisto di Caio, un'altra trascrizione sia stata effettuata da Mevio, a carico di Sempronio (venditore anche di Caio) – per effetto di un acquisto della stessa nave (proveniente da Sempronio) fatto da lui Mevio – tale trascrizione prevale sulla trascrizione dell'acquisto di Tizio, sebbene questa trascrizione preceda la trascrizione dell'acquisto di Mevio.

Ciò perché, in base all'articolo 2644 codice civile, agli occhi di Mevio, terzo trascrivente, Tizio ha fatto un acquisto.



inefficace, in quanto il di lui venditore (Caio) non aveva trascritto il proprio acquisto, proveniente da Sempronio; pertanto, Mevio può legalmente ignorare l'acquisto di Caio e, quindi, anche quello di Tizio.

Esemplificando, consideriamo il seguente quadro:



Tale regola ulteriore della pubblicità, appena chiarita con l'esempio, implica che, supplendo alla trascrizione dell'atto di acquisto, omessa dal precedente acquirente (Caio), non si impedisce che le trascrizioni (o le iscrizioni ipotecarie), nel frattempo eseguite a carico dell'antecedente proprietario della nave (Sempronio), spieghino il loro normale effetto secondo l'articolo 2644 codice civile, quindi, la tardiva trascrizione del precedente atto di acquisto (da Sempronio a Caio) vale a far conseguire efficacia retroattiva alla trascrizione del proprio atto di acquisto (da Caio a Tizio), ma senza pregiudicare l'effetto delle altre trascrizioni che eventualmente precedano cronologicamente la trascrizione dell'atto originario (da Sempronio a Caio) di cui si tratta.

Dalle considerazioni fin qui svolte discende che, essendo la trascrizione un onere (e non un obbligo) ed avendo effetti dichiarativi (e non costitutivi), il conservatore dei registri navali non può imporre la trascrizione né può esigere, prima di trascrivere un atto, che sia completata la serie delle trascrizioni prece-

denti (continuità delle trascrizioni). Come chiarito in precedenza, la regola della continuità delle trascrizioni, contenuta nel primo comma dell'articolo 2688 codice civile, concerne soltanto i rapporti tra l'acquirente di una nave (o di altro diritto reale sulla nave) e i terzi.

E se consideriamo la funzione della trascrizione e la nozione di terzo in tema di pubblicità, è inevitabile concludere che né l'amministrazione marittima né il conservatore dei registri navali possano definirsi "terzi".

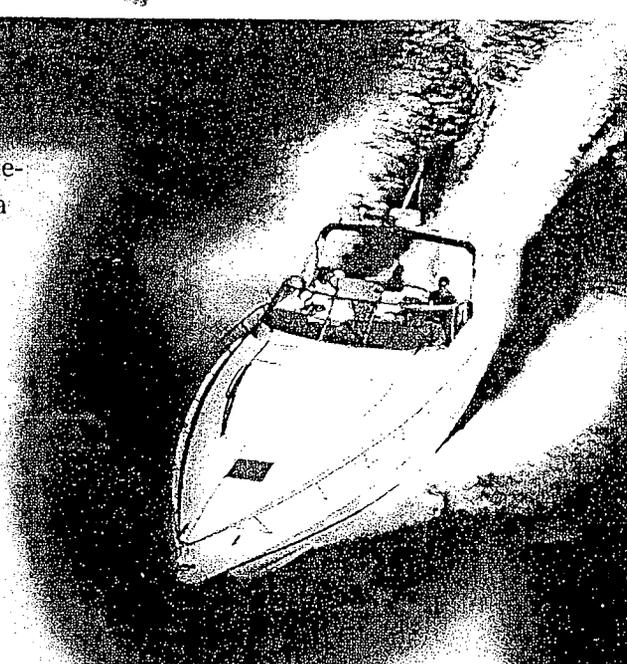
In altri termini, come chiarito dall'Avvocatura Generale dello Stato (parere n° 82512 del 13.07.1996), la mancanza della continuità delle trascrizioni su una nave "x" non autorizza il conservatore dei registri a rifiutare la trascrizione di un atto, richiesta da chi si presenta come attuale proprietario.

Ciò in quanto il conservatore non può e non deve ipotizzare conflitti tra terzi in ordine al titolo di proprietà reso pubblico con la trascrizione, né supplire all'eventuale carenza di iniziativa dei terzi stessi in ordine a trascrizioni non eseguite.

Inoltre, la mancanza di continuità non impedisce il rilascio dei documenti di abilitazione alla navigazione (licenza per le imbarcazioni e le navi da diporto). Tali documenti, infatti, avendo carattere certificativo dell'immatricolazione e di determinati requisiti della nave, non possono risentire di situazioni diverse da quelle che sono portate a "legale conoscenza" - tramite trascrizione - dell'amministrazione marittima, la quale non può e non deve farsi carico della "realtà" dei rapporti intercorrenti fra privati. Pertanto, ove la legge, a proposito del rilascio dei documenti di abilitazione, parla di domanda presentata dal proprietario, intende per tale il soggetto indicato nel registro navale, poco importa se in base ad una serie continua o discontinua di atti trascritti.

Parimenti deve dirsi nei casi di cancellazione della nave dai registri navali per dismissione di bandiera (vendita o trasferimento all'estero), per demolizione, per trasferimento in altro registro di iscrizione o, infine, per transizione nella categoria dei natanti da diporto. Infatti, la cancellazione può essere richiesta da chi, dai registri navali, risulti essere l'attuale proprietario, a nulla rilevando la presenza o l'assenza della continuità delle trascrizioni.

In conclusione, si può affermare che esula dai poteri del conservatore quello di sindacare la provenienza dell'atto di acquisto (ossia la legittimazione del venditore) e, più in generale, la sua validità in senso sostanziale. L'esame del conservatore è semplicemente formale e rivolto a controllare se l'atto, presentato per la trascrizione, abbia i requisiti prescritti dalla legge (articolo 252 codice della navigazione).



8 luglio 2003: una nuova legge per un nuovo diporto

La recente legge 8 luglio 2003, n° 172, che trae origine da cinque proposte parlamentari poi razionalizzate in un testo unificato, prevede un generale riassetto normativo, diretto a completare il quadro dell'azione di semplificazione nel settore della nautica da diporto.

La nuova legge ha costituito una gradita sorpresa per gli appassionati del mare e della nautica da diporto: con l'approvazione delle "disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" si è assistito ad un notevole alleggerimento degli adempimenti amministrativi.

Innanzitutto, è scomparsa del tutto la tassa di stazionamento, introdotta dall'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n° 51 in sostituzione del preesistente bollo di circolazione, più volte modificata nel tempo e soppressa dal 2000 limitatamente ai natanti da diporto. Con questa agognata innovazione il Parlamento ha liberato i possessori di imbarcazioni e navi da diporto sia da un onere economico, sia dalla necessità di verificare ogni anno, prima di pagare, se la "finanziaria" o qualche altra legge non avesse, per caso, cambiato l'importo dovuto.

Un'altra novità è costituita dall'ampliamento della categoria dei natanti da diporto, in modo da ricomprendere anche le unità a motore di lunghezza fra i 7,51 e i 10 metri: per valutare la portata di questa innovazione si tenga presente che sono oltre 20.000 le imbarcazioni (su un totale di quasi 70.000) che potranno chiedere la cancellazione dai registri; permane in ogni caso la facoltà di iscrivere nei registri delle imbarcazioni da diporto anche un natante che, in tal caso, ne assumerà il regime giuridico.

Una procedura innovativa, agile e snella consente, poi, di effettuare praticamente "a vista" la prima immatricolazione di un'unità da

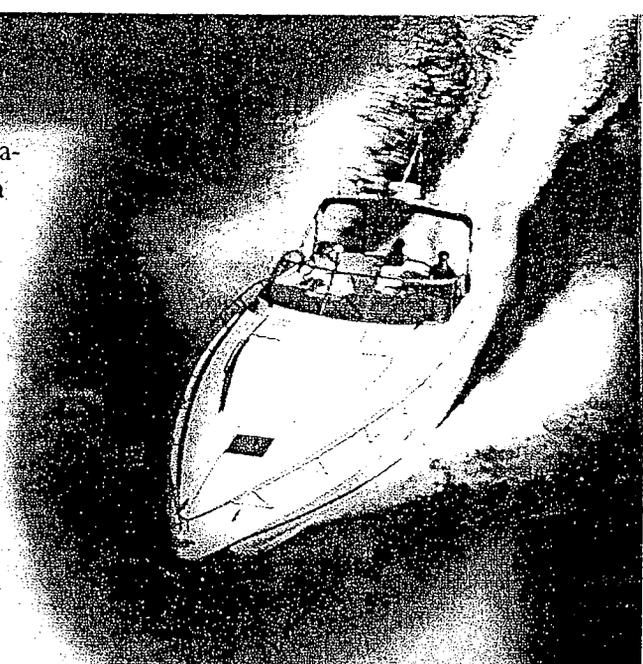
diporto, presentando copia della fattura di acquisto, la dichiarazione di conformità dello scafo, la dichiarazione di potenza del motore (se il motore è entro bordo) e una speciale dichiarazione di assunzione di responsabilità per l'esercizio della barca da parte dell'intestatario della fattura. Ciò permette di rimandare a un momento successivo (comunque entro sei mesi) il perfezionamento dell'atto di proprietà con l'autentica notarile e con la registrazione, adempimento quest'ultimo che sovente paralizzava gli acquisti "last minute", dati i tempi solitamente lunghi dell'amministrazione finanziaria.

Novità importanti anche sotto il profilo sanzionatorio: innanzitutto, viene depenalizzata la conduzione dell'unità senza patente, sulla falsariga di quanto già attuato per la circolazione automobilistica; in secondo luogo, vengono ricondotte alla previsione dell'articolo 39, comma 3 (ugualmente depenalizzato), tutte le infrazioni connesse con l'utilizzo di un'unità da diporto, in precedenza punite con le cosiddette "megamulte" o addirittura con sanzioni penali.

Buone notizie anche riguardo alle aree marine protette, che erano diventate l'incubo dei diportisti, soprattutto per la possibilità di vedersi sequestrare la barca e irrogare una sanzione penale in caso di sconfinamento, spesso inconsapevole, in zona di riserva integrale. Con la nuova legge i limiti geografici delle aree marine protette, entro i quali è vietata la navigazione, dovranno essere segnalati sul posto conformemente alla normativa internazionale: in difetto si applicherà la sola sanzione amministrativa pecuniaria.

Quanto ai controlli relativi alla sicurezza della navigazione, essi vengono ricondotti alla preminente competenza delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e saranno comunque effettuati secondo i criteri stabiliti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Queste sono le principali novità della legge e le ulteriori sono contenute nel quadro sinottico riportato in fondo. Qui, invece, bisogna soffermarsi su due articoli che poco interessano la generalità dei diportisti, ma che incideranno positivamente sull'economia italiana nel suo complesso. Ci riferiamo all'articolo 2 della legge, che riscrive in modo completo la normativa sul noleggio del naviglio da diporto, istituendo tra l'altro la qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio e all'articolo 3 che istituisce, dettandone per intero la disciplina, la categoria degli yacht da diporto destinati esclusivamente al noleggio, vere e proprie mini navi da crociera. Si tratta di un filone molto interessante per l'indotto turistico, dal quale l'Italia si era sino ad ora autoesclusa.

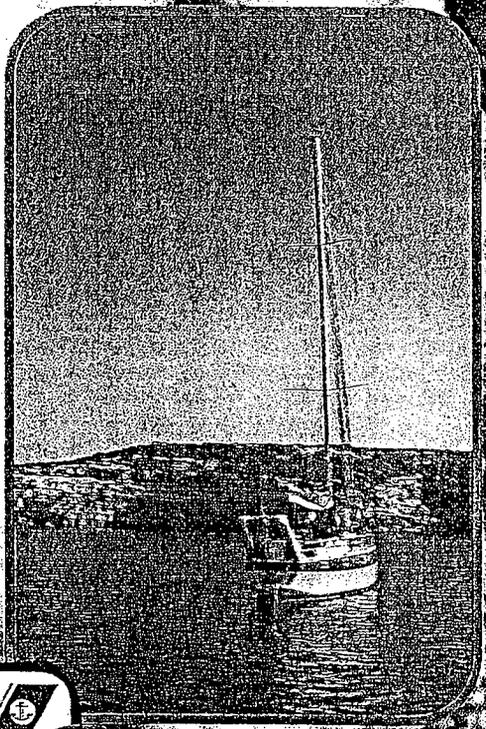


per mancanza di una normativa adeguata: una situazione davvero paradossale se si considera che la caratteristica del nostro Paese è addirittura prima nel mondo nella costruzione di questi lussuosi yacht d'alto mare e che l'attività degli stessi si svolge prevalentemente nel Mediterraneo. Perciò, il ritorno sotto bandiera italiana di queste unità tramite l'iscrizione nel Registro internazionale con i conseguenti benefici fiscali e sgravi contributivi, nonché i nuovi prevedibili investimenti nazionali e stranieri nel settore porteranno cospicui benefici economici ed occupazionali al comparto italiano della nautica, come già si è verificato con il cosiddetto "leasing all'italiana", la riforma fiscale – maturata nel giugno 2002 in margine ai lavori preparatori della nuova legge sul diporto ed attuata al di fuori di essa con opportuni provvedimenti amministrativi – che ha consentito di riportare gradualmente in Italia l'attività (e i conseguenti proventi tributari) delle imprese che davano unità da diporto in leasing a clienti europei, attività che un regime fiscale prima troppo esoso aveva costretto ad "emigrare" in Francia.

Per la sua piena attuazione la normativa del settore richiede l'approvazione di ben tre regolamenti concernenti: la disciplina in materia di sicurezza delle unità da diporto impiegate in attività di noleggio, i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo sulle unità impiegate in tale attività e la sicurezza degli yacht *for commercial use*. I tre provvedimenti sono tuttora allo studio dei competenti organi ministeriali.

Un cenno ai provvedimenti di razionalizzazione dell'amministrazione: l'aver escluso gli uffici minori dalla tenuta dei registri delle imbarcazioni da diporto (articolo 5 della legge n° 50/71, che accentra i registri delle navi da diporto presso le sole Capitanerie e quelli delle imbarcazioni presso le Capitanerie, gli Uffici circondariali marittimi e quegli Uffici provinciali della ex Motorizzazione civile che saranno autorizzati dal Ministro) non costituisce una manifestazione di sfiducia nelle loro capacità, ma un correttivo necessario per assicurare il buon funzionamento degli uffici stessi, concepiti e strutturati per l'attività operativa e talvolta costretti, proprio per la quantità abnorme di imbarcazioni iscritte, a svolgere con carattere di continuità quegli adempimenti burocratici che avrebbero dovuto costituire un carico di lavoro meramente occasionale.

L'accentramento delle



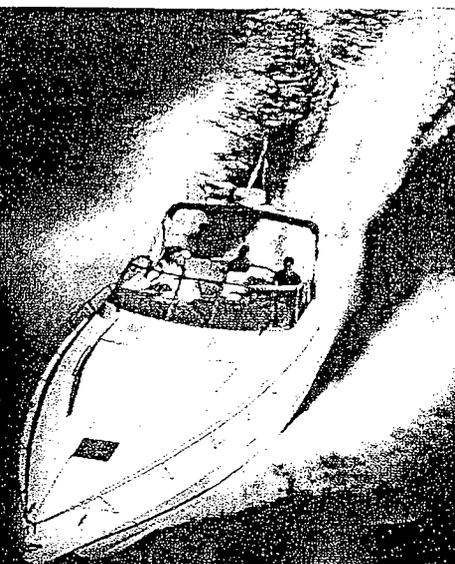
funzioni presso uffici di rango superiore (in ogni caso presenti sul territorio a livello quanto meno provinciale) consentirà un più puntuale e celere espletamento del lavoro da parte di personale dedicato e qualificato.

Rincredibile, fra tanti successi, constatare che vi è anche un "appuntamento" mancato o, perlomeno, rinviato ad un successivo provvedimento legislativo: ci riferiamo alle cosiddette darsene scavate a secco, vale a dire a porti turistici realizzati non sulla costa ma nell'interno, mediante escavo nella proprietà privata.

Oggi la realizzazione di tali opere è scoraggiata dalla circostanza che, una volta messe in comunicazione con il mare, tali darsene diventano demaniali marittime per legge e senza alcun indennizzo. La questione è pregiudiziale, perché avere la concessione, seppure per moltissimi anni, non è la stessa cosa che avere la proprietà. Eppure, ove la natura dei luoghi lo consente, sarebbe preferibile realizzare darsene nell'interno, mediante escavo di terreni sedimentali, sia per avere strutture più idonee per ampiezza di aree disponibili, sia soprattutto per poter realizzare opere a basso impatto ambientale e paesaggistico, oltre che ad un costo contenuto, salvaguardando inoltre gli arenili per l'uso pubblico balneare. Per questo il testo originario della proposta di legge Muratori prevedeva la privatizzazione dei porti realizzati mediante escavo di aree private, in deroga all'articolo 822 del codice civile e all'articolo 28 del codice della navigazione. Tuttavia, la stessa Camera dei deputati, alla ricerca di ampie convergenze sul provvedimento nel suo insieme, ha ritenuto alla fine di sopprimere l'articolo, in quanto avverso da un considerevole numero di parlamentari, ed ha rinviato ad un eventuale successivo provvedimento di legge il riesame della disciplina dei porti in questione.

Poiché siamo scesi sul terreno della critica, dobbiamo dire che dispiace rilevare tanti errori materiali in un testo di legge: è vero che questi errori trovano giustificazione nella vastità del lavoro compiuto e nella quantità del materiale esaminato; tuttavia, se il Senato avesse apportato al testo anche qualche modifica tecnica, in aggiunta alla riformulazione dell'articolo relativo alla copertura degli oneri conseguenti all'abrogazione della tassa di stazionamento, la Camera non avrebbe protratto più di tanto i tempi del riesame in occasione della seconda lettura.

Un ultimo appunto riguarda la soppressione del limite dei dodici passeggeri trasportabili con le unità da diporto adibite al noleggio. Il legislatore pare aver dimenticato che quello dei dodici passeggeri è un limite di demarcazione adottato a livello internazionale in materia di sicurezza per il trasporto dei passeggeri, allo scopo di elevare



al massimo grado possibile lo standard di sicurezza in mare. Infatti, il decreto legislativo n° 45/2000, che ha recepito la direttiva 98/18/CE, definisce come nave passeggeri qualsiasi nave (indipendentemente dalle sue dimensioni, dalla sua destinazione d'uso o dalla sua classificazione) che trasporti più di dodici passeggeri e l'assoggetta, pertanto, al suo campo di applicazione (vale a dire applicazione delle prescrizioni contenute nella Convenzione SOLAS). Sono escluse soltanto le unità da diporto di cui non venga fatto uso commerciale e che non abbiano equipaggio (diporto "puro").

Non a caso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'indomani dell'approvazione della legge n° 172/2003, ha affermato che, nelle more dell'emanazione dello specifico regolamento di sicurezza per il noleggio, le unità da diporto adibite a noleggio che trasportano più di dodici passeggeri ricadono nel campo di applicazione del citato decreto legislativo e dovranno, perciò, adeguarsi alle prescrizioni della SOLAS per le navi da passeggeri in navigazione nazionale.

E sempre sul piano del diritto internazionale marittimo la legge n° 172 contiene un'altra incongruenza: l'eliminazione del limite di navigazione delle 12 miglia dalla costa per i natanti da diporto con marcatura CE. Siffatto limite coincide "più o meno" con quello delle acque territoriali (anche se quest'ultimo si misura dalla linea di base ed è, quindi, maggiore del primo) e la navigazione di un natante da diporto ovvero di un mezzo senza immatricolazione e senza bandiera in alto mare (cioè, oltre le acque territoriali) costituisce un rischio al quale si espone il suo conduttore. Infatti, secondo la Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare (resa esecutiva in Italia con legge n° 689/1994), la nave senza bandiera che navighi in alto mare è sottoposta alla sovranità delle navi da guerra di qualsiasi nazionalità essa incroci, vale a dire che non si può avvalere del regime della bandiera cui appartiene.

Il giudizio sull'intera legge, in ogni caso, non può che essere largamente positivo: si tratta, infatti, di un provvedimento concepito per incidere positivamente e con immediatezza sullo sviluppo della navigazione da diporto e delle molteplici attività ad essa connesse, rimuovendo prescrizioni anacronistiche o inutilmente penalizzanti per il settore ed introducendo nuovi criteri rispondenti

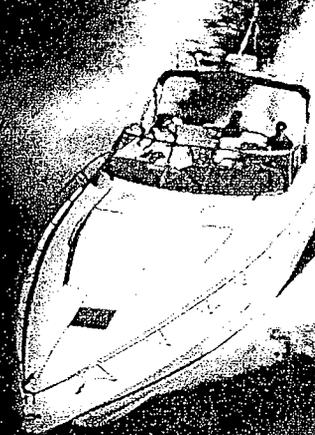


OBIETTIVO

Antica

a principi di liberalizzazione e razionalizzazione, nel pieno rispetto della normativa comunitaria.

Perché le innovazioni introdotte possano espletare fino in fondo le proprie potenzialità di sviluppo per l'intero settore della nautica e per il suo indotto, occorre che alla legge faccia seguito una pronta ed intelligente azione amministrativa: è necessario, infatti, approvare quanto prima il nuovo codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto (che doveva essere adottato entro il 29 luglio scorso e che ha ottenuto la proroga di un anno) e, in seguito, affrontare i problemi che si porranno in sede di applicazione della nuove norme con spirito costruttivo e con ferma consapevolezza di dover gestire una legge per lo sviluppo e non per il rallentamento di un settore che è portatore di occupazione e di benessere.



*Chiaro orizzonte a nord, sole calante
promessa di bel tempo al navigante*

Obiettivo

Nautica



Sintesi delle principali innovazioni introdotte

NORME	CONTENUTO	PORTATA DEL PROVVEDIMENTO
Art. 1, legge 50/71, comma 3	Anche le unità a motore di lunghezza compresa tra metri 7,51 e 10,00 diventano natanti da diporto. Eliminazione della distinzione delle unità da diporto in base al mezzo di propulsione. Scompaiono sia i motovelieri che le unità a vela con motore ausiliario.	Forte semplificazione degli adempimenti amministrativi. Inoltre, circa 20.000 imbarcazioni da diporto potranno essere cancellate a domanda. Il motore ausiliario costituisce un elemento importante per la sicurezza della navigazione e, pertanto, è opportuno che non sia sottodimensionato rispetto all'imbarcazione, ma che possa erogare una potenza adeguata anche per periodi prolungati, specialmente in caso di avverse condizioni meteo.
Art. 1, legge 50/71, comma 4	Le unità da diporto possono essere utilizzate anche per l'insegnamento della navigazione da diporto nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo e ricreativo.	Elimina ogni possibile dubbio sulla idoneità del naviglio da diporto ad essere utilizzato per queste funzioni.
Art. 5, legge 50/71, comma 1	Restringe il numero degli uffici autorizzati alla tenuta dei registri delle navi e delle imbarcazioni da diporto.	Si razionalizza il servizio, accentrandolo presso uffici specializzati a livello provinciale ed eventualmente sub provinciale, con personale qualificato e tempi certi per l'espletamento delle pratiche.
Art. 5 legge 50/71, comma 3	Immatricolazione provvisoria (da regolarizzare entro 6 mesi) per le unità di prima iscrizione.	Consente l'immatricolazione e la navigazione di nuove unità prima del perfezionamento dell'atto di acquisto (senza attendere notaio e ufficio del registro).
Art. 9 legge 50/71, comma 3	La licenza di navigazione non va più rinnovata in caso di modifica della stazza.	In linea con la normativa comunitaria, la stazza non costituisce più un elemento di individuazione dell'unità da diporto.
Art. 9, legge 50/71, comma 4	a) Ribadisce la facoltà di tenere a bordo, per la navigazione nazionale, i documenti in copia autentica, anziché in originale. b) Introduce la possibilità di navigare in acque nazionali per 30 giorni con la copia della denuncia di furto o smarrimento dei documenti.	a) Molto utile per l'attività di noleggio ove il deterioramento o la perdita dei documenti originali, specie in alta stagione, produrrebbe un danno gravissimo. b) Norma "salvacanze" per chi è, ad esempio, derubato della borsa con i documenti alla vigilia delle ferie.
Art. 13, legge 50/71, comma 1	Viene unificato a 10 metri il limite di lunghezza per i natanti, anche se destinati alla sola navigazione in acque interne	In precedenza le imbarcazioni destinate alla navigazione esclusiva in acque interne erano considerate tutte alla stregua dei natanti.
Art. 33, legge 50/71, comma 3	Affida alla responsabilità del comandante dell'unità da diporto la determinazione quantitativa e qualitativa dell'equipaggio, in relazione alle condizioni meteorologiche e alla distanza da porti sicuri.	La determinazione fatta a priori dall'ufficio di iscrizione non poteva tenere conto di elementi fondamentali e rischiava di essere inadeguata ovvero penalizzante.
Art. 39, legge 50/71, commi 1 e 3	a) Comma 1: depenalizza la conduzione di unità da diporto senza patente. b) Comma 3: tutte le infrazioni commesse con l'uso di unità da diporto sono ricondotte ad una norma sanzionatoria depenalizzata.	Scompare la possibilità di ritrovarsi coinvolti inopinatamente in un procedimento penale, pur avendo agito in buona fede.
Art. 4, legge 172/2003	c) Art. 4: i limiti geografici delle aree marine protette entro i quali è vietata la navigazione devono essere segnalati sul posto. In caso contrario, il contravventore va incontro solo ad una sanzione amministrativa.	



dalla nuova legge sulla nautica da diporto

NORME	CONTENUTO	PORTATA DEL PROVVEDIMENTO
Art. 49, legge 50/71, comma 3	Esonero dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie per tutti gli apparati ricetrasmittenti installati sulle unità da diporto. Il collaudo degli apparati fissi di bordo viene sostituito da una dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore dell'apparato stesso.	L'esonero era già previsto per gli apparati palmari. Il provvedimento tende a semplificare ulteriormente gli adempimenti amministrativi connessi con la messa in esercizio e la gestione del naviglio da diporto.
Art. 54, legge 50/71, comma 1	Entro il 30 settembre 2003 dovevano essere emanate le norme di attuazione della nuova legge.	Il competente Ministero ha ritenuto più logico e coerente procedere all'emanazione di tali norme in uno con il codice della nautica.
Art. 54, bis legge 50/71, comma 1	I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro venti giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.	Termine da ricollegare alla razionalizzazione degli uffici autorizzati alla tenuta dei registri e alla procedura accelerata di prima immatricolazione.
comma 2	Fino alla data di entrata in vigore delle norme di attuazione continuano a trovare applicazione le disposizioni di attuazione previgenti.	Fino all'emanazione delle norme specifiche di attuazione e, quindi, del codice della nautica, si continuerà a fare riferimento al codice della navigazione e al relativo regolamento di esecuzione.
Art. 5, legge 72/2003, comma 2	Introduce nel codice della navigazione, all'art. 1164, un secondo comma che prevede una sanzione amministrativa meno severa per le infrazioni compiute dagli utenti del mare e delle spiagge alle ordinanze di polizia marittima.	L'art. 1164 prevedeva finora una sanzione da 1032 a 3096 euro (oblazionabile con 1032 euro) per qualunque infrazione, da chiunque commessa. Tale sanzione continuerà ad applicarsi agli operatori turistici che hanno il dovere di conoscere bene le regole, mentre gli utenti dovranno sottostare alla sanzione da 100 e 1000 euro (oblazionabile con 200 euro).
Art. 7, legge 72/2003	Viene introdotta la categoria delle unità navali storiche, aventi più di 25 anni di età, categoria presente già da tempo nel settore automobilistico. Tali unità vengono considerate, in presenza di determinati requisiti, "beni culturali".	L'art. 7 è stato abrogato dal codice dei beni culturali e del paesaggio, approvato con decreto legislativo 22 gennaio 2004, n° 41.
Art. 8, legge 72/2003	Le ordinanze di polizia marittima concernenti i limiti di navigazione dalla costa sono emanate dal Capo del compartimento, anziché da quello del circondario.	Si riduce il numero delle autorità marittime alle quali è attribuita la titolarità del provvedimento in questione, a vantaggio di una miglior conoscibilità dello stesso e di una maggiore uniformità di disciplina.
Art. 10, legge 72/2003	I rimorchi stradali di massa inferiore a 3,5 tonnellate non sono più soggetti ad obbligo di iscrizione nel pubblico registro automobilistico.	I "carrelli" per la nautica minore non sono più soggetti, quanto alla proprietà, ad iscrizione al PRA e agli oneri connessi. Restano comunque assoggettati, per poter circolare, all'obbligo di immatricolazione e di aggiornamento della carta di circolazione per trasferimento della proprietà.
Art. 15, legge 72/2003	La tassa di stazionamento è abrogata anche per le imbarcazioni e le navi da diporto, nonché per le navi minori ad uso privato o in conto proprio.	Il proprietario di un'imbarcazione o nave da diporto non dovrà più informarsi, ogni anno, per sapere se l'importo è cambiato, perché non dovrà più pagare questa tassa.