

## LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

SOMMARIO: 1. *La normativa vigente.* 2. *Il regime di iscrizione delle unità da diporto.* 3. *L'impiego commerciale delle unità da diporto: i contratti di locazione e noleggio.* 4. *Porti turistici e contratto di ormeggio.*

### 1. *La normativa vigente.*

La navigazione da diporto è regolata da una disciplina speciale che trova espressione nel **Codice della nautica da diporto** approvato con d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171 (in attuazione della delega contenuta nell'art. 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172) <sup>(1)</sup>, che definisce tale peculiare attività come quella navigazione che si svolge in acque marittime o interne per fini ricreativi o

*Il diporto  
nautico*

---

<sup>(1)</sup> D.lgs. 18 luglio 2005 n. 171, Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (in G.U. n. 202 del 31 agosto 2005, S.O. n. 148). Il Governo è stato delegato a riformare il codice della nautica da diporto con la legge 7 ottobre 2015, n. 167, su cui E. ROMAGNOLI, *La riforma del codice della nautica: prime osservazioni sulla l. 167/15*, in *Dir. mar.*, 2015, 768. In materia, cfr., M. COMENALE PINTO, E. G. ROSAFIO, *Il diporto come fenomeno diffuso*, Roma, 2015; C. VAGAGGINI, *Diporto nautico e Marina resort*, in *Riv. dir. nav.*, 1/2015, 277 ss.; U. LA TORRE, A. L. M. SIA, *Diporto e turismo tra autonomia e specialità*, Ariccia, 2014; GRIGOLI, *Diporto e turismo nautico*, Padova, 2004, *Id.*, *Ombre e luci nel codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2007, 89 ss.; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 2006, 736 ss.; P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2006, 703 ss.; A. ANTONINI, *Rilievi critici sulla nuova disciplina della nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 1991, 182; D. Gaeta, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, in *Dir. mar.*, 1992, 339; E. FANARA, *La disciplina della navigazione da diporto e la riforma del codice della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 1989, 99 ss.

sportivi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali <sup>(2)</sup>.

Inizialmente la nautica da diporto era esclusivamente disciplinata dal Codice della navigazione (dagli artt. da 213 a 218, titolo VIII "Disposizioni speciali", capo I "Della navigazione da diporto") che prevedeva l'applicazione di una normativa più snella e semplificata, rispetto a quella relativa alla navigazione commerciale, al fine di agevolare lo sviluppo di questo specifico settore <sup>(3)</sup>. La specialità della materia in esame e la forte espansione della navigazione da diporto in ambito nazionale, determina l'esigenza di elaborare una disciplina *ad hoc*, più adatta a regolare il peculiare settore della nautica, aldilà di quell'insieme di disposizioni previste all'interno del Codice della navigazione, apportanti singole deroghe alla disciplina generale. Con la legge n. 50 dell'11 febbraio 1971 (Norme sulla navigazione da diporto) <sup>(4)</sup> si giunge, pertanto, ad una prima specifica regolamentazione, seguita da una molteplicità di interventi normativi e regolamentari (leggi, decreti ministeriali, circolari ecc...) che offre un quadro normativo che non facilita una corretta crescita del settore del diporto nautico nazionale. Tale intervento normativo ha il merito di considerare la navigazione da diporto come una "navigazione speciale", regolata da un complesso di norme proprie nonché da specifici istituti che la

*Leggi  
speciali*

---

<sup>(2)</sup> Tale definizione costituisce il frutto della modifica apportata al Codice della nautica da diporto dal d.l. 13 maggio 2011, n. 70, Finalità e ambito di applicazione del Codice della nautica da diporto (in G.U. 12 luglio 2011, n. 160). Tale decreto all'art. 3, comma 7, delimita la finalità e l'ambito di applicazione della disciplina diportistica, modificando il precedente dettato normativo di cui all'art. 1, commi 1 e 2 del citato d.lgs. 171/2005.

<sup>(3)</sup> A tal proposito, cfr., A. RAIOLA, *L'evoluzione delle normative della nautica da diporto e i nuovi sbocchi professionali del settore*, in *Dir. trasp.*, 2007, 801 ss.

<sup>(4)</sup> In G.U. n. 69 del 18 marzo 1971.

distinguono dalla normativa generale del Codice della navigazione.

Al fine di garantire maggiore coerenza e sistematicità alla materia in esame che negli anni successivi alla citata legge del 1971 è interessata da una molteplicità di interventi normativi diretti ad attuare una progressiva semplificazione del settore, nel 2003, viene approvata la legge 8 luglio 2003 n. 172 <sup>(5)</sup>, il cui art. 6 delega il Governo ad adottare un decreto legislativo contenente tutte le disposizioni legislative sulla nautica da diporto, denominato Codice della nautica da diporto <sup>(6)</sup>. Tale normativa, emanata con il citato d.lgs. 171/2005 <sup>(7)</sup>, si propone l'obiettivo di promuovere la crescita del settore, attraverso lo snellimento e la semplificazione delle procedure amministrative nell'ambito del diporto nautico, eliminando le prassi inutili e le contraddizioni normative <sup>(8)</sup>.

Con la nascita del Codice si realizza una disciplina speciale della nautica da diporto che,

---

<sup>(5)</sup> L. 8 luglio 2003, n.172, Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, in G.U. n. 161 del 14 Luglio 2003. Sul punto, cfr., R. ABBATE, *Alcune osservazioni sulla legge 8 luglio 2003, n. 172, "disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico"*, in *Dir. mar.*, 2006, 1134; E. ROMAGNOLI, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla L. 172/03*, in *Dir. mar.*, 2003, 1522.

<sup>(6)</sup> Sul punto cfr., G. MASTRANDREA, *Il regime giuridico della navigazione da diporto*, in *Giureta (rivista on line)*, 2008; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, cit., 736 ss.; A. ANTONINI, F. MORANDI (a cura di), *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti, le responsabilità*, Milano, 1999.

<sup>(7)</sup> Cfr., P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, cit., 703 ss.; M. GRIGOLI, *Ombre e luci nel codice della nautica da diporto*, cit., 89 ss.

<sup>(8)</sup> In tal senso, S. J. BUCHET, A. RAIOLA, *Andar per mare. La disciplina della nautica da diporto*, in *Rivista marittima*, Suppl. agosto, 2009.

tuttavia, si pone sempre all'interno del sistema normativo generale del Codice della navigazione. L'art. 1, comma 3, del Codice della nautica da diporto evidenzia il carattere di specialità della materia stabilendo che: "per quanto non previsto dal Codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative". La normativa in esame consente, pertanto, di ricorrere, per quanto non disciplinato dalla legge speciale sul diporto, e nell'impossibilità di applicare le altre fonti indicate, alle norme del Codice della navigazione (con esclusione del procedimento analogico) in virtù del suo carattere di legge generale in grado di colmare le lacune della legge speciale sul diporto. Tale disposizione pone, pertanto, una deroga alla gerarchia delle fonti, facendo prevalere sul Codice della navigazione e sulle relative norme attuative, fonti subordinate, come i regolamenti e gli usi, purchè inerenti alla materia della navigazione da diporto.

Il Codice della nautica da diporto, composto da 67 articoli e 16 allegati, consacra la nascita di un sistema normativo speciale che, tuttavia, mantenendo fermo il legame con il Codice della navigazione, non gode di piena autonomia<sup>(9)</sup>.

Con l'emanazione del Codice della nautica da diporto il Legislatore ha inteso raccogliere e coordinare le molteplici disposizioni stratificatesi nel corso degli anni per consentire agli operatori del settore una comprensione più immediata e agile della normativa speciale.

Con successivo Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 29 luglio 2008,

---

<sup>(9)</sup> Sul punto, cfr., A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, 212.

n. 146 <sup>(10)</sup> (entrato in vigore il successivo 22 dicembre 2008) viene emanato il **Regolamento di attuazione del codice della nautica**, conformemente a quanto previsto dall'art. 65 cod. dip. <sup>(11)</sup>. Tale normativa presenta una struttura complessa (il testo si compone di 94 articoli e 11 allegati) suddivisa in quattro titoli.

*Reg.  
attuazione  
cod. dip.*

Il titolo I si occupa delle problematiche attinenti alla semplificazione delle procedure amministrative in materia di: uso commerciale delle unità da diporto, leasing nautico, immatricolazioni delle navi da diporto e delle imbarcazioni auto costruite, pubblicità navale, trasferimenti di iscrizione, cancellazione dai registri, perdita di possesso, rinnovo della licenza di navigazione e rilascio di targhe prova.

Il titolo II contempla la materia delle abilitazioni per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto.

Il titolo III si occupa della materia della sicurezza della navigazione da diporto.

---

<sup>(10)</sup> Decreto 29 luglio 2008, n. 146, Regolamento di attuazione dell'art. 65 del d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171, recante il Codice della nautica da diporto, in G.U. n. 222 del 22 settembre 2008, S.O. n. 223. Per un'analisi di tale regolamento, cfr., A. RAIOLA, *Il secondo pilastro della normativa sulla nautica da diporto. Regolamento di attuazione del codice della nautica*, in *Notiziario della Guardia Costiera, Suppl. ord.*, n 5/2008.

<sup>(11)</sup> Il regolamento di attuazione è stato adottato in ritardo rispetto a quanto previsto dall'art. 65 cod. dip., che prevedeva l'emanazione di una disciplina attuativa del Codice della nautica da diporto entro novanta giorni dalla sua entrata in vigore. Per un'approfondita analisi di tale regolamento, cfr., S. J. BUCHET, A. RAIOLA, *Andar per mare. La disciplina della nautica da diporto*, cit.; M. M. COMENALE PINTO, *Il regolamento per l'attuazione del codice del diporto*, in *Dir. mar.*, 2009, 611 ss.

Il titolo IV detta disposizioni complementari e finali e stabilisce l'abrogazione di sei fonti regolamentari <sup>(12)</sup>.

Con l'adozione di tale regolamento al cod. dip. si intende garantire agli operatori del settore un quadro normativo organico ed omogeneo, rispondente ai dettami comunitari e del federalismo vigente, agevolandone, in tal modo, l'accesso e la conoscibilità della relativa disciplina a garanzia di un numero crescente di utenti del diporto<sup>(13)</sup>.

## **2. Il regime di iscrizione delle unità da diporto.**

**Le unità da diporto**, destinate in modo esclusivo e permanente alla navigazione da diporto, si dividono in tre diverse categorie <sup>(14)</sup> denominate rispettivamente:

a) navi da diporto, ossia le unità con scafo superiore ai 24 metri;

*Classificazione  
unità da  
diporto.*

---

<sup>(12)</sup> Si tratta di quattro regolamenti in materia di sicurezza della navigazione e due regolamenti in materia di patenti nautiche.

<sup>(13)</sup> Così, espressamente, E. TURCO BULGHERINI, *Porti turistici e diritto della navigazione*, in *Aree protette e porti turistici*, Atti del convegno di Genova, 8-9 ottobre 2010. Salone nautico internazionale.

<sup>(14)</sup> In merito alla classificazione delle unità da diporto, cfr. E. ROMAGNOLI, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla L. 172/03*, in *Dir. mar.*, 2003, 1522. Per poter condurre le unità da diporto di lunghezza superiore ai 24 metri è necessario possedere la patente nautica. Per le unità di lunghezza inferiore la patente è obbligatoria solo per la navigazione oltre le 6 miglia dalla costa ovvero per le moto d'acqua o quando sull'unità sia installato un motore di cilindrata superiore ad un certo limite (v. art. 39 cod. dip.). In tutte le altre ipotesi è sufficiente avere compiuto 18 anni per le imbarcazioni; 16 anni per i natanti; 14 anni per i natanti a vela con superficie velica superiore ai 4 mq nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

b) imbarcazioni da diporto, ovvero unità con scafo di lunghezza compresa tra i 10,01 ed i 24 metri;

c) natanti da diporto, vale a dire le unità da diporto a remi oppure con scafi di lunghezza inferiore o pari a 10 metri <sup>(15)</sup>.

**Le navi e le imbarcazioni da diporto** sono iscritte in **appositi registri** (art. 15 cod. dip. e art. 2 ss. reg. dip.) <sup>(16)</sup> e sono ammesse a navigare solo a seguito dell'ottenimento di una **licenza di navigazione** (artt. 23-24 cod. dip.) nella quale sono indicati il numero e la sigla di iscrizione, il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, il nome del proprietario, il nome dell'unità e, se richiesto, l'ufficio di iscrizione, il tipo di navigazione consentita, nonché la stazza laddove si tratti di navi da diporto. Nel documento in questione vengono, altresì, annotati il numero massimo delle persone trasportabili, gli eventuali atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sull'unità e l'eventuale uso commerciale della stessa (art. 17 cod. dip., nonché art. 9 reg. dip.) <sup>(17)</sup>.

---

<sup>(15)</sup> Costituiscono una sottocategoria dei natanti da diporto tutte quelle unità di lunghezza inferiore ai 4 metri (moto d'acqua, jole, pattini, sandolini, mosconi, tavole a vela) che non possono navigare oltre un miglio dalla costa.

<sup>(16)</sup> Legittimato a richiedere l'iscrizione è il proprietario del bene che, secondo quanto dispone l'art. 20 cod. dip., è tenuto a presentare il titolo di proprietà entro il termine di 6 mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione. Decorsi sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza sono restituiti all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'articolo 19 (art. 20, comma 3, cod. dip.).

<sup>(17)</sup> Sul punto, cfr. R. MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2008, 257 ss.

Le navi da diporto devono esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla di individuazione. Il comandante della nave da diporto determina discrezionalmente la composizione dell'equipaggio, sia in termini qualitativi che quantitativi, in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteorologiche e alla distanza dai porti sicuri.

Lo stato di navigabilità è attestato dal **certificato di sicurezza** che costituisce un altro importante documento di bordo, accanto alla licenza (art. 22 cod. dip.) <sup>(18)</sup>.

Anche le imbarcazioni da diporto la cui lunghezza dello scafo è compresa fra 10,01 e 24 metri, devono esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla di individuazione. I limiti di navigazione delle imbarcazioni da diporto sono indicati nell'art. 22 cod. dip. il quale distingue a seconda che si tratti di imbarcazioni con o senza marcatura CE <sup>(19)</sup>.

---

<sup>(18)</sup> In merito a tali aspetti, S. MAGNOSI, *Documenti di bordo*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, in *Dizionari di diritto privato*, promossi da N. Irti, Milano, 2010, 163 ss.; L. ANCIS, *I documenti di bordo della nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. Antonini, I, 2007, 363 ss.; cfr. T. BALLARINO, S. BUSTI, *Diritto aeronautico e aerospaziale*, Milano, 1988, D. GAETA, *Documenti di bordo*, in *Enc. dir.*, XIII, Milano, 1964, 637 ss.; Id., *Carte di bordo*, *ivi*, Milano, 1960, 333 ss.; S. NISIO, *Il giornale nautico*, Padova, 1943. In caso di furto, smarrimento o distruzione dei citati documenti è possibile navigare tra porti italiani per un periodo non superiore a trenta giorni con obbligo di conservare a bordo la relativa denuncia unitamente ad un certificato di sicurezza valido e documento relativo a copertura assicurativa del mezzo.

<sup>(19)</sup> Tutte le unità da diporto prodotte in Italia a partire da 17 giugno 1998, aventi una lunghezza compresa tra m. 2,50 e m. 24, devono riportare la marcatura CE che viene apposta dall'organismo preposto a tale compito in ciascuno Stato membro della UE (artt. 7 e 8 d.lgs. n. 171/2005). La marcatura CE di conformità attesta che le unità da diporto soddisfano i requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute e protezione dell'ambiente e dei consumatori, secondo quanto dispone l'art. 4 del Codice della nautica da diporto.



Il numero delle persone trasportabili su un'imbarcazione da diporto è determinato dal costruttore e riportato sulla licenza di navigazione.

**I natanti da diporto** non hanno un obbligo di iscrizione nei registri e sono esclusi dall'obbligo di rilascio di licenza e certificato di sicurezza <sup>(20)</sup>. In caso di richiesta tale iscrizione è comunque possibile e il mezzo seguirà lo stesso regime giuridico previsto per le imbarcazioni da diporto. L'art. 27 cod. dip., prevede che i natanti senza marcatura CE possono navigare:

- a) entro sei miglia dalla costa;
- b) entro dodici miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314. In tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo.
- c) Entro un miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalo', tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi similari. Il comma 4 dell'art 27 cod. dip., specifica, inoltre, che i natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza, secondo quanto previsto dall'allegato II al Codice stesso.

A seguito dell'iscrizione nei pubblici registri le unità da diporto possono inalberare la bandiera italiana e ottenere la sigla di individuazione

*Abilitazione  
alla  
navigazione*

---

<sup>(20)</sup> Gli stessi sono comunque soggetti all'obbligo di munirsi dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti dal D.M. 5 ottobre 1999, n. 478.

dell'ufficio presso cui sono iscritte che è accompagnata dal numero progressivo di iscrizione <sup>(21)</sup>. Su richiesta del proprietario è possibile identificare il bene anche mediante un nome che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione.

L'iscrizione è subordinata alla presentazione del titolo di proprietà, della dichiarazione di conformità CE, rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nell'Unione europea, nonché della dichiarazione di potenza del motore o dei motori entrobordo.

Un'altra importante novità introdotta dal Codice della nautica consiste nella introduzione della trascrizione "obbligatoria" dei passaggi di proprietà e degli altri atti soggetti a trascrizione, pena il ritiro della licenza di navigazione e il pagamento di una sanzione amministrativa; si impone, in tal modo, per legge una perfetta continuità delle trascrizioni relative ad ogni unità.

Su tutte le navi da diporto la normativa codicistica prevede l'installazione obbligatoria di un impianto ricetrasmittente in radiotelefonia a onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente. Per le imbarcazioni e i natanti da diporto che navigano a distanza superiore alle 6 miglia dalla costa si prevede, invece, la dotazione obbligatoria almeno di un apparato ricetrasmittente a onde metriche (VHF), anche di tipo portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente (art. 29 cod. dip.).

La responsabilità verso i terzi per la circolazione delle unità da diporto è regolata dall'art. 2054 c.c. e si applica la prescrizione biennale stabilita dall'art. 2947, comma 2, dello stesso Codice (art. 40 cod. dip.).

---

<sup>(21)</sup> Dopo il numero sono apposte le lettere "ND", se si tratta di navi, o la lettera "D" nel caso di imbarcazioni da diporto.

Alle unità da diporto sono, inoltre, applicabili le disposizioni degli artt. 122 ss. del Codice delle assicurazioni (d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209) <sup>(22)</sup>, che prevedono la copertura assicurativa in caso di responsabilità civile verso i terzi ad esclusione delle unità a remi ed a vela non dotate di motore ausiliario <sup>(23)</sup>.

### **3. L'impiego commerciale delle unità da diporto: i contratti di locazione e noleggio.**

La legge 21 febbraio 1971, n. 50 che, come sopra rilevato, rappresenta la prima regolamentazione organica del settore speciale della nautica da diporto, definisce tale navigazione come "quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi, dai quali esula il fine di lucro", con ciò escludendo il perseguimento di una finalità di natura economica.

*Tappe  
legislative*

Un primo riconoscimento in tal senso si ottiene con la legge 5 maggio 1989, n. 171 <sup>(24)</sup> che

---

<sup>(22)</sup> D.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, Codice delle assicurazioni private, in G.U. n. 239 del 13 ottobre 2005 - S.O. n. 163. Cfr., F. PICCIOTTO, *La responsabilità nella conduzione di unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2004, 38 ss.

<sup>(23)</sup> L'art. 16, commi da 2 a 10 e 15-ter del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni, dalla l. 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, ha istituito, a decorrere dal 1° maggio 2012, una tassa annuale sulle unità da diporto di lunghezza superiore ai 10 metri. Con circolare n. 16/E dell'Agenzia delle Entrate, del 30 maggio 2012, sono state definite le modalità e i termini di versamento e di comunicazione dei dati identificativi delle unità da diporto soggette a tale tassa.

<sup>(24)</sup> L. 5 maggio 1989, n. 171 Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51 e 26 aprile 1986, n. 193 nonché' nuova disciplina sulla nautica da diporto, in G.U. n.109 del 12 maggio 1989. Sull'argomento cfr., M. GRIGOLI, *In merito alla locazione ed al noleggio delle imbarcazioni e dei natanti da diporto*, in *Giust. civ.*, 1990, II, 75; ID., *Notazioni negative e positive sul regolamento recante norme*

introduce il principio secondo il quale le imbarcazioni e i natanti da diporto possono essere utilizzati mediante contratti di locazione o noleggio.

A detto intervento normativo seguono un'altra serie di provvedimenti che consolidano ulteriormente la rilevanza commerciale delle unità da diporto. In particolare, con d. m. (trasporti e navigazione) 21 settembre 1994, n. 731 viene emanato un regolamento, in applicazione di quanto previsto dall'art. 15, comma 4, della citata legge n. 171/1989, che definisce il contratto di locazione e di noleggio e prevede un registro specifico, istituito presso le Capitanerie di Porto per l'iscrizione delle unità da diporto adibite a locazione e noleggio (Registro Unità Diporto Locazione e Noleggio), nonché un apposito ruolo (Registro Speciale Imprese Diporto) per le imprese che svolgono detta attività con carattere continuativo e professionale <sup>(25)</sup>

Con la legge n. 647/1996, di conversione del decreto legge n. 535/1996 <sup>(26)</sup> si estende anche alle navi da diporto l'applicabilità delle due fattispecie contrattuali della locazione del noleggio. Nello specifico l'art. 10 della citata legge del 1996 provvede ad istituire il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio e ad integrare la definizione del contratto di locazione e noleggio.

---

*per l'esercizio della locazione e del noleggio delle unità da diporto, in La navigazione da diporto, atti del convegno di Trieste del 27 marzo 1998, a cura di A. Antonini, F. Morandi, Milano, 1999, 69 ss.*

<sup>(25)</sup> Cfr. M. GRIMALDI, *La nautica da diporto. La disciplina legale*, Napoli, 2011, 77 ss.; A. ANTONINI, *Rilievi critici sulla nuova nautica da diporto*, in *Dir. mar.*, 1991, 181 ss.

<sup>(26)</sup> L. 23 dicembre 1996, n. 647, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535 recante disposizioni urgenti per i settori portuale, marittimo, nonché interventi per assicurare taluni collegamenti aerei, in G.U. n. 303 del 28 dicembre 1996. Tale legge ha abrogato il citato decreto ministeriale n. 731/1994.

Una significativa tappa viene raggiunta con legge 8 luglio 2003, n. 172 <sup>(27)</sup> che consente alle navi da diporto adibite al noleggio per finalità turistiche in navigazione internazionale di essere iscritte nel registro internazionale e di usufruire, in tal modo, dei benefici dallo stesso previsti <sup>(28)</sup>. A seguito di tale iscrizione la nave da diporto perde la sua qualifica per essere classificata come yacht commerciale. Va, comunque, precisato che l'iscrizione al registro internazionale non è obbligatoria anche qualora esistano tutti i requisiti che la renderebbero possibile ed anche qualora la nave sia utilizzata esclusivamente per noleggio a fini turistici. Se, infatti, non si procede a detta iscrizione l'unità non muta la sua qualifica di nave da diporto e rimane iscritta nel relativo registro.

Con l'entrata in vigore del Codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005), viene predisposto un apposito titolo (III) contenente disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione.

Il Codice della nautica da diporto riconosce, pertanto, pienamente l'uso commerciale delle unità

---

<sup>(27)</sup>L. 8 luglio 2003, n.172, *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico*, in G.U. n. 161 del 14 luglio 2003

<sup>(28)</sup> In merito all'istituzione del registro internazionale, cfr., E. ROMAGNOLI, *Il registro internazionale*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2007, I, 393; Id., *La disciplina delle navi da diporto iscritte nel registro internazionale per essere destinate al noleggio per finalità turistiche e le modifiche operate alla legge 349/91 in tema di parchi marini. Esame di alcune novità introdotte dalla legge 172/03*, in *Dir. mar.*, 2005, 680; G. LOFFREDA, *Il registro internazionale italiano: luci ed ombre*, in *Dir. trasp.*, 1999, 51; F. BERLINGIERI, *Istituzione del registro internazionale e nuove norme in tema di requisiti di nazionalità e dismissione di bandiera*, in *Dir. mar.*, 1998, 529.

da diporto, distinguendo, pertanto, il diporto cosiddetto "puro" da quello commerciale.

L'impiego commerciale di dette unità si verifica quando:

a) viene stipulato un contratto di locazione e di noleggio;

b) l'unità è utilizzata per l'insegnamento della navigazione da diporto;

c) l'unità è utilizzata come unità di appoggio per coloro che praticano immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (art. 2 cod. dip.).

L'armatore o il proprietario che vuole utilizzare l'unità per finalità commerciali deve presentare apposita domanda all'ufficio di iscrizione del mezzo. Unitamente alla domanda devono essere presentati i seguenti documenti:

- certificato d'iscrizione nel registro delle imprese o dichiarazione sostitutiva di certificazione da cui risulti che trattasi di società o impresa individuale per l'attività commerciale prevista, corredata dagli estremi dell'iscrizione nel suddetto registro delle imprese della competente Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

- licenza di navigazione dell'unità.

L'utilizzazione commerciale delle navi e delle imbarcazioni da diporto deve essere annotata nei relativi registri d'iscrizione, con indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, e gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione <sup>(29)</sup>. Dal momento dell'iscrizione l'unità può essere utilizzata solo per tale finalità e non anche per diporto non commerciale.

Il **contratto di locazione** <sup>(30)</sup> disciplinato dall'art. 42 cod. dip., è quel contratto mediante

*Regime di  
pubblicità e  
documentazione*

*Contratto di  
locazione*

---

<sup>(29)</sup> Su tale argomento, cfr. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, in *Manuale di diritto del turismo*, a cura di V. Franceschelli, F. Morandi, Torino, 2010, 329 ss.

<sup>(30)</sup> Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 103 ss.; A. FLAMINI, *I contratti*

il quale un soggetto (locatore) si obbliga, verso corrispettivo, a cedere ad un altro soggetto (conduttore) il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato. Mediante tale contratto il conduttore ottiene la piena disponibilità del bene che dovrà utilizzare secondo le caratteristiche tecniche risultanti nella licenza e in conformità alle finalità del diporto (art. 46 cod. dip.). Con l'unità da diporto locata il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi. (art. 42, comma 1, cod. dip.).

A differenza della locazione di nave così come disciplinata dall'art. 376 ss. cod. nav., la locazione delle unità da diporto (navi e imbarcazioni) deve essere stipulata in forma scritta a pena di nullità (forma scritta *ad substantiam*), con obbligo di presenza a bordo dell'originale del documento o di una sua copia conforme (art. 42, comma 3, cod. dip.). Stessa formalità è richiesta per la stipulazione di un contratto di sublocazione e quello di cessione di locazione, secondo quanto previsto dall'art. 42, comma 4, cod. dip.

Tali disposizioni non impediscono di provvedere alla conclusione del contratto per via telematica, fermo restando il rispetto della normativa in tema di contratti a distanza e delle prescrizioni in tema di commercio elettronico di cui al d.lgs. 9 aprile 2003, n. 70 <sup>(31)</sup>. Anche in questa ipotesi, tuttavia, non viene meno l'obbligo di dotare l'unità in questione di copia cartacea conforme.

---

*di utilizzazione dei veicoli*, Napoli, 2003, 122 ss. M. Riguzzi, *La locazione e il noleggio di unità da diporto*, cit., 72.

<sup>(31)</sup> D.lgs. 9 aprile 2003, n. 70, Attuazione della direttiva 2000/31/CE relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione, in particolare il commercio elettronico, nel mercato interno, in G.U. 14 aprile 2003, S.O. n. 61.

Nei formulari utilizzati nella pratica l'unità da diporto è generalmente locata con l'equipaggio, assumendo, pertanto, la forma di una locazione di nave armata ed equipaggiata che determina la successione del conduttore nei contratti di arruolamento in precedenza stipulati dal locatore con il comandante ed il restante personale <sup>(32)</sup>.

Gli obblighi principali del locatore consistono nella consegna dell'unità, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari e coperta di polizza assicurativa R.C.A. (art. 45 cod. dip.).

*Obblighi del locatore*

Il Codice della nautica non prevede l'obbligo in capo al locatore di provvedere alla manutenzione dell'unità concessa in locazione, né stabilisce la responsabilità di quest'ultimo per i danni che derivano da difetto di navigabilità (ad eccezione dei vizi occulti non accertabili con la normale diligenza), così come disposto dall'art. 380 cod. nav., per la locazione di nave. In mancanza di una specifica regolamentazione sul punto, si ritiene applicabile la normativa del Codice della navigazione.

Per quanto concerne gli obblighi del conduttore, l'art. 46 cod. dip., prevede che lo stesso sia tenuto ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità del diporto. Nel caso in cui l'unità da diporto subisca dei danni, responsabile degli stessi è il conduttore che ha acquisito la detenzione del bene, a meno che non riesca a dimostrare che l'evento derivi da causa a lui non imputabile (art. 1588 c.c.) e comunque salva la possibilità di agire in rivalsa contro il soggetto che con dolo o colpa abbia cagionato il danno.

*Obblighi del conduttore*

---

<sup>(32)</sup> Così, G. BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008, 51.



Il conduttore assumendo l'esercizio della navigazione è, inoltre, responsabile verso i terzi e i soggetti trasportati, secondo quanto previsto dall'art. 2054 c.c., mentre la responsabilità del locatore-proprietario potrà venire in rilievo solo nella limitata ipotesi di responsabilità solidale prevista dal 3 comma dell'art. 2054 c.c. <sup>(33)</sup>.

La scadenza del contratto di locazione è regolata dall'art. 43 cod. dip. il quale, conformemente a quanto stabilito dall'art. 382 cod. nav., prevede che salvo il consenso del locatore, la locazione non può rinnovarsi tacitamente alla scadenza del termine previsto dal contratto e ciò anche nell'ipotesi in cui il conduttore abbia conservato la detenzione dell'unità da diporto. Laddove il ritardo nella consegna del bene dipenda da fatto del conduttore e non ecceda la decima parte della durata del contratto di locazione, non si fa luogo a liquidazione dei danni ma al locatore è dovuto, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, un corrispettivo in misura doppia a quella stabilita nel contratto stesso. In caso di ritardo superiore si potrà ricorrere a risarcimento dei danni.

Con il **contratto di noleggio** <sup>(34)</sup>, regolato dagli artt. 47 ss. cod. dip., una della parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo di tempo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione alle condizioni stabilite nel

*Contratto di  
noleggio*

---

<sup>(33)</sup> Cfr. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, cit., 333.

<sup>(34)</sup> Sull'argomento cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 214 ss.; R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, Torino, 2012, 330; M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. mar.*, 2007, 115 ss.; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, vol. LV, Milano, 2006, 373 ss.

contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio (art. 47, 1 comma, cod. dip.).

Da tale definizione codicistica possiamo ricavare taluni aspetti caratteristici della figura contrattuale in esame:

a) oggetto della prestazione dedotta nel contratto è la "messa a disposizione" dell'unità noleggiata che, pertanto, permane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio;

b) la finalità del contratto è di tipo ricreativo e la prestazione del noleggiante può consistere non solo nella navigazione (noleggio classico) ma anche in un utilizzo statico dell'unità da parte del noleggiatore; Quest'ultima ipotesi, non contemplata dal Codice della navigazione, costituisce il c.d. noleggio "da fermo" dell'unità da diporto, cui si ricorre, nella pratica, per soddisfare finalità turistico ricreative come, per esempio, attività alberghiere o di ristorazione. In tale situazione il noleggiatore non ha interesse ad utilizzare la capacità di navigare dell'unità da diporto, ma la sua capacità di galleggiare, di essere posizionata in un determinato luogo e di accogliere persone a bordo <sup>(35)</sup>. La fattispecie del noleggio a fermo ha sollevato dubbi in dottrina circa un'esatta qualificazione dell'unità da diporto che non essendo utilizzata per la tipica attività di navigazione, esulerebbe dal concetto giuridico di nave di cui all'art. 136 cod. nav.;

c) la definizione di cui all'art. 47 cod. dip., contempla solo l'ipotesi di noleggio a tempo e non anche quella di noleggio a viaggio, contrariamente a quanto previsto dall'art. 384 cod.

---

<sup>(35)</sup> Così, espressamente, M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 115 ss.

nav. che distingue le due fattispecie. <sup>(36)</sup> In merito a tale aspetto tuttavia autorevole dottrina <sup>(37)</sup> ha sottolineato la presenza nella pratica dei formulari marittimi di tipologie contrattuali aventi ad oggetto l'utilizzo dell'unità da diporto per una specifica rotta o un viaggio pre-determinato, con indicazione puntuale di determinati scali, soste intermedie e relativa durata. In tali ipotesi si ricorrerebbe, pertanto, alla stipula di un contratto di noleggio a viaggio pur in assenza di una specifica regolamentazione da parte del Codice speciale. Ciò comporta un'applicazione delle norme del Codice della navigazione, in virtù del principio secondo il quale in assenza della norma speciale, è necessario ricorrere alla norma generale.

Anche il contratto di noleggio, al pari della locazione, richiede la forma scritta a pena di nullità (*ad substantiam*), con obbligo di tenere a bordo il contratto, in originale o copia conforme.

Gli obblighi del noleggiante sono regolati dall'art. 48 cod. dip., laddove si prevede che tale soggetto è tenuto a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990 <sup>(38)</sup>, e successive

*Obblighi del  
noleggiante*

---

<sup>(36)</sup> La distinzione tra le due figure contrattuali del noleggio a tempo e viaggio emerge chiaramente dal dettato normativo dell'art. 384 cod. nav., ai sensi del quale: "il noleggio è il contratto per il quale l'armatore, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, ovvero, entro il periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore alle condizioni stabilite dal contratto o dagli usi".

<sup>(37)</sup> Cfr. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, cit., 373 ss.

<sup>(38)</sup> La l. 24 dicembre 1969 n. 990, Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti (in G.U. n. 2

modificazioni, estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

Il contratto di noleggio si caratterizza, pertanto, per la messa a disposizione del bene da parte del noleggiante in favore del noleggiatore, il quale ultimo non esercita alcuna ingerenza nell'attività nautica, ma si limita ad impartire gli ordini in merito all'impiego dell'unità da diporto.

L'utilizzo, nella pratica, della fattispecie contrattuale in esame si caratterizza per la presenza dello skipper che può essere lo stesso noleggiante o un terzo da lui procurato. Nel caso in cui sia il noleggiatore ad ingaggiare lo skipper non si versa nell'ipotesi di noleggio, bensì in quella di contratto di locazione, con applicazione della relativa disciplina <sup>(39)</sup>

L'art. 49 cod. dip., regola gli obblighi del noleggiatore che è tenuto, salvo diversa pattuizione, a provvedere al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo per tutta la durata del contratto.

La responsabilità del noleggiante verso il noleggiatore e verso i terzi non è disciplinata dal Codice della nautica. Anche in tale ipotesi si dovrà, pertanto, ricorrere ad un'applicazione analogica del diritto generale.

*Obblighi del  
noleggiatore*

#### **4. Porti turistici e contratto di ormeggio.**

---

del 3 gennaio 1969), è stata abrogata, a decorrere dal 1° gennaio 2006, dall'art. 354 del d.lgs. 209/2005, Codice delle assicurazioni private (in G.U. n. 239 del 13 ottobre 2005, S.O. n. 163).

<sup>(39)</sup> In tal senso, V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, cit., 335.

Il significativo e crescente sviluppo della nautica da diporto, ha determinato, nel nostro Paese, la necessità di garantire in maniera adeguata la presenza di punti di approdo qualificati per lo stazionamento delle imbarcazioni. La nascita dei porti turistici, dedicati al settore del diporto nautico, è strettamente legata ad una proliferazione delle imbarcazioni da diporto che, specie negli anni, anche a seguito di una forte riduzione dei costi di acquisto, sono divenute accessibile ad un maggior numero di utenti <sup>(40)</sup>. Il particolare sviluppo del diporto nautico che ha caratterizzato gli ultimi decenni ha, tuttavia, evidenziato una forte inadeguatezza delle strutture portuali esistenti, nonché talune lacune della disciplina giuridica applicabile a tale settore.

Ciò appare evidente se si considera che i porti, ai sensi dell'art. 822 comma 1, c.c., e dell'art. 28 c. nav., costituiscono parte integrante del demanio marittimo, ovvero di quei beni appartenenti al c.d. "demanio necessario" il cui regime ne esclude l'appartenenza a soggetti pubblici e privati, diversi dallo Stato <sup>(41)</sup>.

Tale regime, ispirato da una concezione del demanio marittimo in funzione essenzialmente militare e segnatamente volto a soddisfare le esigenze della navigazione tradizionale, rappresenta un ostacolo insormontabile agli investimenti privati nella realizzazione delle

---

<sup>(40)</sup> E. TURCO BULGHERINI, *Porti turistici e diritto della navigazione*, cit.; M. BRIGNARDELLO, *Portualità turistica e novità legislative*, in *Dir. mar.*, 1999, 662; R. TRANQUILLI-LEALI, *Porti turistici. Struttura e funzioni*, Milano, 1996; ID., *Aspetti giuridici della portualità turistica*, Cassino, 1990.

<sup>(41)</sup> Cfr. A.A.V.V., *La gestione del demanio marittimo: dallo Stato alle regioni, ai Comuni*, Milano, 2002; C. ANGELONE, G. SILINGARDI, *Il demanio marittimo: rassegna sistematica di giurisprudenza*, Milano, 1999.

infrastrutture destinate alla nautica da diporto<sup>(42)</sup>.

La disciplina originaria relativa ai beni demaniali marittimi<sup>(43)</sup>, così come delineata dal Codice della navigazione e dal regolamento della navigazione marittima, ha subito, negli anni, una progressiva e profonda rivisitazione coinvolgendo anche il settore della portualità turistica<sup>(44)</sup>.

---

<sup>(42)</sup> Così, espressamente, R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, cit. 137.

<sup>(43)</sup> Cfr., sul tema, S. MAGNOSI, *L'evoluzione della disciplina normativa sull'uso del demanio marittimo a scopo turistico-ricreativo, tra tutela del mercato e salvaguardia degli interessi imprenditoriali*, in *Riv. dir. nav.*, 1/2011, 51 ss.; P. SIMONE, *La gestione del demanio marittimo per finalità turistico-ricreative nel quadro dei principi del diritto dell'Unione europea*, in *Riv. dir. nav.*, 1/2011, 117 ss.

<sup>(44)</sup> Con la legge n. 765 del 6 agosto 1967 (c.d. legge ponte sull'urbanistica) veniva stabilito che per le opere da eseguirsi su terreni demaniali (compreso il demanio marittimo) competeva all'amministrazione dei lavori pubblici d'intesa con le amministrazioni interessate, sentito il Comune, accertare che le opere non fossero in contrasto con le prescrizioni del piano regolatore generale o del regolamento edilizio vigente nel territorio comunale in cui le opere ricadono. Ulteriore evoluzione della normativa sulla portualità turistica si riscontra dopo l'emanazione della citata legge n. 50/1971 sulla navigazione da diporto. Con D.P.R. n. 616 del 24 luglio 1977 (art. 59) si prevede la delega alle regioni delle funzioni amministrative sul litorale marittimo per finalità turistico-ricreative. Mediante il d.P.C.M. del 21 dicembre 1995 si individuano le aree di interesse nazionale per le quali risulta esclusa la competenza delle regioni (anche se destinate a finalità turistico-ricreative), in considerazione di prevalenti interessi relativi alla sicurezza dello Stato ed alle esigenze della navigazione marittima. Con l'introduzione del d.lgs. 31 marzo 1998 n. 112 si riconoscono alle regioni le funzioni amministrative relative a tutto il demanio marittimo, ampliandole al mare territoriale, indipendentemente dalla destinazione ad usi turistici ricreativi con l'eccezione di quelle interessate da finalità inerenti l'approvvigionamento di fonti di energia, mantenendo la competenza dello Stato sui porti e sulle aree di preminente interesse nazionale, individuate dal citato

Ai fini della configurazione della disciplina dei porti turistici si deve, attualmente, fare riferimento alla classificazione dei porti come prevista dalla legge n.84/1994 <sup>(45)</sup> che, all'art. 4, distingue i porti marittimi in due categorie. Alla prima appartengono porti finalizzati alla difesa naturale e alla sicurezza dello Stato, alla seconda porti suddivisi in relazione alla loro funzione: commerciale, industriale e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto, a loro volta ripartiti in quattro classi in ragione della loro rilevanza economica (internazionali, nazionali, regionali e interregionali). La funzione turistica e quella da diporto, pur ricomprese in seno alla stessa categoria, possono essere concettualmente distinte: la prima si identifica con il viaggiare per diletto ed appare più ristretta della seconda, che include legislativamente la navigazione svolta per scopi sportivi o ricreativi, in ogni caso senza fine di lucro <sup>(46)</sup>.

---

d.p.c.m. del 21 dicembre 1995. Detta riserva veniva successivamente ridimensionata dall'art. 9 della l. 16 marzo 2001, n. 88 che provvedeva a modificare il citato d.lgs. n. 112/1998, lasciando allo Stato le competenze amministrative riguardanti i soli porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché quelli destinati alla salvaguardia della sicurezza interna ed alla difesa militare. Con la riforma del titolo V della Cost., avvenuta con legge cost. n. 3/2001, il settore relativo a porti, aeroporti, grandi reti di trasporto e di navigazione rientra tra le materie di legislazione concorrente, per cui spetta alle regioni la potestà legislativa, nel rispetto dei principi fondamentali riservati alla legislazione statale.

<sup>(45)</sup> La l. 84/94, contenente il riordino della legislazione in materia portuale (in G.U. n. 28 del 4 febbraio 1994, S.O. n. 21) e successive modificazioni è oggetto di un procedimento di riforma. Il testo del disegno di legge, presentato nell'aprile 2008 (D.D.L. 143/S) dal Senatore Grillo, è stato approvato dal Senato lo scorso 13 settembre 2012 ed attualmente è in corso di esame alla Camera.

<sup>(46)</sup> Così, S. OGGIANU, *La normativa in materia di costruzione e gestione dei porti turistici*, in *Riv. dir.*

Con l'emanazione del D.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509 <sup>(47)</sup>, si legittima l'intervento dei privati nella realizzazione dei porti turistici attraverso un procedimento che si articola in varie fasi: introduttiva, istruttoria, di approvazione del progetto e, infine, di rilascio della concessione mediante atto pubblico. Tale procedura attribuisce un ruolo di assoluta centralità alle autonomie locali e in particolar modo ai Comuni che dirigono l'intero iter procedimentale, assumendo un ruolo centrale in sede di conferenza di servizi, per l'approvazione preliminare del progetto, a seguito della valutazione operata dalle regioni sotto il profilo urbanistico edilizio <sup>(48)</sup>.

La competenza al rilascio della concessione demaniale per la costruzione di porti e approdi turistici di rilevanza regionale e interregionale dovrebbe spettare, conformemente all'art. 105, lett. 1) del D.P.R. n. 112 del 1998, alle regioni. Tuttavia non essendo stata effettuata la classificazione dei porti in ragione della loro rilevanza economica, secondo quanto dispone il citato art. 4 della legge 84/94, sussistono talune incertezze circa il riparto di competenze tra Stato e regioni. Solo per quanto concerne la gestione di approdi turistici in porti polifunzionali sede di Autorità portuale, o con riferimento alla realizzazione di punti di ormeggio, non sorgono particolari questioni, spettando la relativa

---

*nav.*, 2/2010, 577; M. P. LA SPINA, *Procedimento di concessione per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, III/2005.

<sup>(47)</sup> Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art. 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997 n. 59, in G.U. 18 febbraio 1998, n. 40.

<sup>(48)</sup> La possibilità della concreta realizzazione dei porti turistici, tuttavia, potrà essere facilmente attuata qualora si realizzi la riforma della citata legge n. 84/1994 (cfr. precedente nota n. 42).



competenza rispettivamente allo Stato, ai sensi dell'art. 6 della l. n. 84/94 e alle regioni ai sensi dell'art. 1 del D.P.R. n. 509/1997 <sup>(49)</sup>.

Il citato D.P.R. n. 509/1997, provvede, inoltre, alla classificazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto che consistono in:

1) porti turistici che consistono in strutture amovibili e inamovibili realizzate allo scopo di servire unicamente e prevalentemente la nautica da diporto, anche mediante l'organizzazione di servizi complementari;

2) approdi turistici, costituiti dalla porzione di porti polifunzionali avente funzione turistica e di diporto anche mediante l'organizzazione di servizi complementari;

3) punti di ormeggio che riguardano aree demaniali marittime e gli specchi acquei di strutture che non importino impianti di difficile rimozione destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Un'ulteriore tappa nell'attuazione di un regime differenziato dei porti turistici rispetto alle altre strutture portuali viene recentemente raggiunta con l'emanazione del Codice del turismo <sup>(50)</sup>, il cui art. 31 prevede che la realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo, dedicate alla nautica da diporto, non necessiti di alcun titolo abilitativo edilizio e demaniale, qualora sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica ed ambientale, una

---

<sup>(49)</sup> Cfr. S. OGGIANU, *La normativa in materia di costruzione e gestione dei porti turistici*, cit., 595.

<sup>(50)</sup> D.lgs. 23 maggio 2011, n. 79, Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio, in G.U. n. 129 del 6 giugno 2011, S.O. n. 139, in vigore dal 21 giugno 2011.

concessione demaniale marittima e lacuale, anche provvisoria <sup>(51)</sup>.

L'imprenditore che ha ottenuto la concessione per realizzare un porto turistico dalla pubblica amministrazione competente instaura una serie di ulteriori rapporti giuridici di diritto privato con i turisti che intendono usufruire della struttura medesima.

Fra questi assume particolare rilevanza il **contratto di ormeggio** <sup>(52)</sup> mediante il quale un soggetto (associazione o società), concessionario di un'area demaniale comprensiva di uno specchio d'acqua, riconosce ad un altro soggetto (proprio associato o socio, oppure terzo), verso corrispettivo, il diritto di utilizzare un posto barca per periodi stagionali determinati. A tale prestazione principale possono accompagnarsi, come solitamente accade, dietro pagamento di un compenso aggiuntivo, altri servizi strumentali come assistenza all'ormeggio, al disormeggio, somministrazione di acqua ed energia elettrica, allaccio telefonico ecc.

*Contratto di  
ormeggio*

Il contratto di ormeggio è oggetto di un vivace dibattito tanto in dottrina quanto in giurisprudenza poiché non trova specifica regolamentazione normativa né in ambito del Codice della navigazione, né nel Codice civile, rimanendo, ad esso, del tutto estranea la disciplina dell'ormeggio di nave e la relativa attività degli ormeggiatori che svolgono servizio portuale di ormeggio delle navi (artt. 116, comma 1, n. 4, cod. nav. e 208 reg. nav. mar.) <sup>(53)</sup>.

*Natura  
giuridica*

---

<sup>(51)</sup> Cfr. R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, cit., 139.

<sup>(52)</sup> La parola ormeggio (dal greco *hòrmos*: rada) indica sia il luogo nel quale una nave o imbarcazione può essere ormeggiata, sia l'insieme delle operazioni necessarie per la sosta. Sul tale argomento, cfr. U. LA TORRE, *Ormeggio di nave*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, 723.

<sup>(53)</sup> In merito a tale argomento cfr., R. TRANQUILLI-LEALI, *Contratto di ormeggio*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, in *Dizionari del diritto privato*, promossi da N.

Si tratta, pertanto, di un contratto atipico per il quale la disciplina applicabile deve essere ricavata dall'analisi dei formulari adottati nella pratica.

L'assenza di una regolamentazione specifica, tuttavia, determina notevoli difficoltà laddove le parti abbiano omesso di indicare in maniera precisa obblighi e responsabilità derivanti dall'esecuzione del contratto e si siano verificati dei danni al bene durante il periodo di tempo della consegna.

In tale ipotesi occorrerà dunque verificare l'esatto contenuto della prestazione gravante in capo al soggetto titolare della concessione demaniale che potrà consistere o nella semplice messa a disposizione del diportista di uno specchio acqueo, oppure in un'obbligazione ulteriore di custodia del bene <sup>(54)</sup>.

Secondo un'impostazione condivisa a livello dottrinale e giurisprudenziale, nel primo caso si

Irti, Milano, 2010, 127 ss.; ID., *L'utilizzazione dei posti barca e i poteri del direttore di un approdo turistico*, in *Dir. trasp.*, 1996, 250 ss.; A. ANTONINI, *Contratto di ormeggio*, in *Trasp.*, 48/49, 1989, 202 ss.; ID., *Il contratto di ormeggio*, in *Dir. mar.*, 1999, 1067 ss.; U. LA TORRE, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, cit., 723 ss.; In giurisprudenza cfr., Cass., 21 ottobre 1994, n. 8657, in *Giust. civ.*, 1994, I, 3059, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla qualificazione del contratto di ormeggio*, 1061 ss.; Cass., 1 giugno 2004, n. 10484, in *Mass. giur. it.*, 2004, 775.

<sup>(54)</sup> Per un'analisi del contratto di ormeggio, cfr. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, cit., 336; A. ANTONINI, *Dal contratto di ormeggio al contratto di locazione di posto barca*, in *Dir. trasp.*, 2009, 109 ss.; C. TUO, *Il contratto di ormeggio ancora al vaglio della suprema Corte: considerazioni intorno alla «struttura minima essenziale»*, in *Dir. mar.*, 2006, 499; G. MAGLIOCCO NICASTRO, *In merito al contratto di ormeggio*, in *Dir. trasp.*, 2005, 553 ss.; C. TOSORATTI, *Il contratto di ormeggio e la responsabilità del titolare del porto turistico per eventi esterni*, in *Dir. trasp.*, 2005, 1 e in *Dir. e giust.*, 2004, 39; A. CLARONI, *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Bologna, 2003; R. DE MEO, *Il contratto di ormeggio*, Bari, 2003; C. DI GIOVANNI, *Questioni attinenti alla natura giuridica del contratto di ormeggio*, in *Dir. trasp.*, 3/1995, 806 ss.

configura una sorta di ormeggio-locazione, nel secondo, invece, si versa in un'ipotesi di ormeggio-deposito che si caratterizza per l'obbligo di custodia dell'unità da diporto <sup>(55)</sup>.

L'applicazione dell'una o l'altra tipologia contrattuale deve essere verificata attribuendo massima rilevanza alla volontà negoziale delle parti.

Fra gli elementi che possono contribuire a determinare il contenuto dell'accordo intervenuto fra le parti riveste certamente un suo ruolo il regolamento predisposto dal gestore; sulla base del quale si può tentare di verificare se il rapporto si esaurisce nella messa a disposizione in via esclusiva dello spazio acque e dell'ormeggio. L'interpretazione dell'accordo può, poi, essere operata richiamando le modalità con cui in concreto il gestore opera, intendendosi queste ultime nell'ambito del "comportamento complessivo anche posteriore alla conclusione del contratto", secondo quanto previsto dal secondo comma dell'art. 1362 c.c. <sup>(56)</sup>. Parte della giurisprudenza ha dato rilievo alla presenza nella struttura di un custode dipendente del gestore come elemento in base al quale si può identificare l'assunzione dell'obbligo di custodia da parte del gestore <sup>(57)</sup>.

Da un'analisi dei formulari diffusi nella pratica autorevole dottrina rileva la mancanza di indicazioni precise in merito al contenuto della prestazione a carico della società che, pertanto, deve essere ricavato indirettamente dal complesso

*Custodia  
dell'imbarcazione*

---

<sup>(55)</sup> Cfr. Cass., 21 ottobre 1994, n. 8657, cit.; Tar Emilia Romagna-Bologna, sez. III, 31 luglio 2002, n. 976, in *Tar*, 2002, I, 3505; Cass., 1 giugno 2004, n. 10484.

<sup>(56)</sup> Così, M. M. COMENALE PINTO, *Intorno alla natura e al contenuto del contratto di ormeggio*, in *Dir. mar.*, 2000, 889 ss.

<sup>(57)</sup> V. App. Trieste, 28 luglio 1999, in *Dir. trasp.*, 2000, 885.

delle condizioni contrattuali <sup>(58)</sup>. Tali condizioni presuppongono, nella maggior parte dei casi, un obbligo di custodia dell'imbarcazione in capo al concessionario e tale circostanza ha condizionato la prassi giurisprudenziale che è incline a considerare ricorrente l'ipotesi dell'ormeggio deposito rispetto alla fattispecie dell'ormeggio locazione.

Anche detta ipotesi, tuttavia, presenta talune lacune poiché il servizio di custodia non esaurisce le obbligazioni del concessionario-gestore, né può essere considerato quale obbligazione prevalente. In effetti esso riveste una portata secondaria, rispetto alla prestazione, effettivamente prevalente, che attiene all'attività volta a garantire, mediante la messa a disposizione di un posto di ormeggio e di idonee strutture, l'approdo delle unità da diporto e lo stesso espletamento, in regime di sicurezza, della navigazione da diporto <sup>(59)</sup>.

L'applicabilità al contratto di ormeggio delle disposizioni sul deposito appare pacifica nell'ipotesi in cui l'imbarcazione viene consegnata al concessionario nel periodo invernale allo scopo di effettuare opere di manutenzione e miglioria sul bene (c.d. rimessaggio). In tale situazione specifica il ricovero dell'imbarcazione dà luogo ad una sosta "statica" e non "dinamica" del bene che, rimanendo attraccato stabilmente all'ormeggio oppure sistemato a terra o all'interno di capannoni viene consegnato all'ente depositario il quale ultimo ne assume la custodia <sup>(60)</sup>.

---

<sup>(58)</sup> Così, A. ANTONINI, *Dal contratto di ormeggio al contratto di locazione di posto barca*, cit., 110.

<sup>(59)</sup> Così, R. TRANQUILLI-LEALI, *Contratto di ormeggio*, cit., 128.

<sup>(60)</sup> In tal senso cfr., A. ANTONINI, *La gestione di posti barca da parte di associazioni sportive e di società commerciali*, in *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti e le responsabilità*. Atti del convegno di Trieste, 27 marzo 1999, a cura di A. Antonini e

In recenti pronunce la Corte di Cassazione <sup>(61)</sup> ha, peraltro, rilevato, che anche laddove non sia possibile inquadrare la fattispecie nel contratto di deposito, ciononostante l'obbligo di custodia può desumersi dall'art. 1177 c.c., ai sensi del quale se un soggetto assume la riconsegna di una cosa egli deve esplicitare sulla stessa la dovuta custodia <sup>(62)</sup>. La diligenza richiesta nell'adempimento di tale obbligo corrisponde a quella del buon padre di famiglia (ossia quella dell'uomo medio) salvo che il debitore, nel corso dell'esecuzione del contratto, si renda conto che l'interesse del creditore può essere soddisfatto solo con una diligenza maggiore. In tale ipotesi la diligenza richiesta sarà quella che, ai sensi del 2 comma dell'art. 1176 c.c., è richiesta al professionista in relazione all'attività svolta <sup>(63)</sup>.

La citata dottrina ritiene che una simile impostazione, sicuramente svantaggiosa per le società e i club nautici concessionari dei porti e degli approdi turistici, chiamati a rispondere dei danni verificatisi a seguito della consegna del bene in virtù dell'obbligo di custodia, possa

---

F. Morandi, Milano, 1999, 117 ss. Cfr., altresì, L. VERDE, *Il contratto di ormeggio tra diritto pubblico e privato*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*. Atti del convegno di Modena, 31 marzo e 1 aprile 1995, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, F. Morandi, Milano, 1996, 539 ss.

<sup>(61)</sup> Cfr. Cass., n. 19201 del 21 settembre 2011; Cass., n. 18419 del 19 agosto 2009

<sup>(62)</sup> Cfr., Trib. Chiavari 24 marzo 2009, in *Dir. mar.*, 2010, 661 ss., secondo cui: "incombe al proprietario dell'imbarcazione l'onere di provare che il gestore del porto turistico ha assunto l'obbligazione della sua custodia e, in mancanza di tale prova, il gestore non è tenuto, per escludere la sua responsabilità in caso di perdita dell'imbarcazione a fornire la prova di cui all'art. 1768 c.c. e quella prevista dall'art. 1218 c.c.". Cfr., altresì, Trib. Napoli, sez. II, n. 10302 del 23 settembre 2011.

<sup>(63)</sup> Così, V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, cit., 337.

essere in parte superata mediante la predisposizione di un nuovo modello contrattuale diverso da quelli attualmente utilizzati nella pratica che restituisca rilevanza all'ipotesi di ormeggio locazione <sup>(64)</sup>.

Ciò comporta un'automatica esclusione dell'obbligo di custodire l'unità da diporto poiché l'oggetto principale della prestazione richiesta alla società concessionaria consiste nel garantire all'utilizzatore il godimento dello spazio in acqua oppure a terra durante il periodo invernale (rimessaggio presso capannoni attrezzati o in zone aperte) a cui si aggiungono prestazioni accessorie (corrente elettrica, acqua, allaccio telefonico, ecc.) che sono generalmente sempre a carico della stessa società nautica.

Le parti possono, tuttavia, espressamente prevedere un ulteriore obbligo di custodia, a fronte di un pagamento aggiuntivo posto a carico dell'utilizzatore che consenta alla società di munirsi di idonea copertura assicurativa per il risarcimento di eventuali danni che colpiscono il bene a seguito della consegna.

Lo schema negoziale, così delineato, conferisce valore opzionale all'elemento della custodia che potrà essere inserito o meno nel contenuto contrattuale secondo la volontà manifestata dal cliente che potrà liberamente valutare la possibilità di estendere l'oggetto contrattuale alla custodia dell'unità da diporto <sup>(65)</sup>.

---

<sup>(64)</sup> In tal senso A. ANTONINI, *Dal contratto di ormeggio al contratto di locazione del posto barca*, cit., 111.

<sup>(65)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Dal contratto di ormeggio al contratto di locazione del posto barca*, cit., 114.

## IL CONTRATTO DI CROCIERA TURISTICA

SOMMARIO: 1. *L'attuale configurazione del contratto di crociera marittima nel Codice del turismo.* 2. *Crociera marittima: norme internazionali e comunitarie.*

### **1. *L'attuale configurazione del contratto di crociera marittima nel codice del turismo.***

La prevalente dottrina designa il contratto di crociera marittima quando «l'organizzatore della crociera, con una nave da lui esercitata o noleggiata, si obbliga a trasportare i passeggeri per un viaggio di piacere di solito circolare, ossia con ritorno al punto di partenza, e a fornire loro altre prestazioni accessorie a bordo»<sup>(66)</sup>.

Da tale definizione emergono importanti connotati della tipologia contrattuale in esame che la distinguono dal contratto di trasporto marittimo di persone (contratto di passaggio) regolato dagli artt. 396 ss. cod. nav., poiché la finalità turistica assume carattere prevalente rispetto alla prestazione di trasferimento di determinati passeggeri<sup>(67)</sup>. Il contratto di crociera marittima,

*Contratto di  
crociera  
marittima:  
definizione*

---

<sup>(66)</sup> Cfr. A. LEFEBVE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 453; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 265 ss.; Id., *Il contratto di crociera marittima e aerea*, in *Il diritto privato nella giurisprudenza*, a cura di P. Cendon, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, VIII, Torino, 2003, 206 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Contratto di crociera e tutela del turista*, in *Dir. tur.*, 2005, 127 ss.

<sup>(67)</sup> Alle origini il fenomeno crocieristico aveva un carattere meramente elitario ed era legato al successo dei lussuosi transatlantici. Il contratto intercorso tra il crocierista e la compagnia esecutrice della crociera, spesso per il tramite di un'agenzia di viaggio, non assumeva



infatti, non comprende solamente l'obbligo dell'organizzatore di trasportare i crocieristi da un luogo ad un altro secondo l'itinerario stabilito, ma anche quello di fornire loro una serie di prestazioni accessorie a bordo (sistemazione in cabine, cuccette, poltrone, somministrazione di vitto, attività ricreative, sale da gioco, cinema, teatro, piscine, discoteca, casinò, ecc.) <sup>(68)</sup>. A tali prestazioni normalmente si aggiungono ulteriori servizi che vengono prestati a terra (sistemazione in alberghi, escursioni e gite organizzate, spettacoli, espletamento di pratiche amministrative, ecc.) e che si pongono tra loro in un rapporto di complementarità, essendo tutte quante dirette al conseguimento di una finalità turistica.

L'insieme di tali prestazioni fuoriescono dallo specifico ambito del diritto speciale poiché l'obbligo del trasferimento via mare da un luogo ad un altro assume una funzione strumentale e non essenziale, così come avviene nel contratto di passaggio.

Tale constatazione ha sollevato numerosi dubbi in dottrina e giurisprudenza che, nel corso degli anni, si sono interrogate sulla natura giuridica del contratto di crociera marittima, prospettando soluzioni diverse <sup>(69)</sup>.

---

rilevanza giuridica autonoma, ma veniva di solito inquadrato nel contratto di trasporto marittimo di passeggeri.

<sup>(68)</sup> Cfr. S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, Milano, 2008, 265 ss.

<sup>(69)</sup> Il contratto in esame è stato, infatti, inquadrato nelle varie forme del mandato, della mediazione, della vendita e dell'appalto di servizio. La crociera è stata, inoltre, configurata come contratto misto al quale si applicano le discipline legali dei negozi giuridici corrispondenti alle singole prestazioni che compongono la crociera (trasporto, albergo, ristorazione, ecc...), secondo i criteri della combinazione o dell'assorbimento. Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 455; S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 281.

L'inserimento del contratto di crociera all'interno del contratto di trasporto marittimo si profila nell'ipotesi in cui l'agenzia di viaggio turistica organizzzi ed esegua, in nome e per conto proprio, il viaggio turistico con mezzi propri, presi a noleggio o mediante l'opera di sub vettori, assumendo così direttamente la veste di vettore nei confronti del turista <sup>(70)</sup>. Tale ipotesi, tuttavia, si verifica assai raramente, poiché, di norma, le agenzie di viaggio e turismo si limitano a svolgere un'attività di intermediazione e vendita di viaggi marittimi da altri soggetti organizzati. Il *tour operator*, in qualità di organizzatore stipula con l'armatore un contratto di viaggio di crociera; l'obbligo del trasporto via mare è assunto da quest'ultimo soggetto che rilascia a ciascun passeggero un biglietto di passaggio, mentre l'organizzatore della crociera assume la qualifica di mandatario nei confronti dei crocieristi ed è responsabile per le escursioni a terra.

*Contratto di  
turismo  
organizzato*

In tale contesto la crociera marittima rientra all'interno di un contratto di turismo organizzato, la cui disciplina si rinviene, attualmente, nel citato Codice della normativa statale in materia di ordinamento e mercato del turismo (Codice del turismo), approvato con d.lgs. 23 maggio 2011, n. 79 di attuazione della direttiva 2008/122/Ce <sup>(71)</sup>.

---

<sup>(70)</sup> S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 282.

<sup>(71)</sup> Con l'entrata in vigore del d.lgs. n. 79 del 2011, si determina l'abrogazione degli artt. dall' 82 al 100 del d.lgs. 6 settembre 2005, n. 206 (Codice del consumo) contenente la precedente disciplina in materia di servizi turistici, e si prevede uno specifico meccanismo di abrogazione della Convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970 (ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 27 dicembre 1977, n. 1084) che, per lungo tempo ha rappresentato la principale forma di regolamentazione dei contratti di viaggio turistico. L'effettiva abrogazione del testo della Convenzione avrà effetto a decorrere dal momento in cui viene efficace la denuncia dello Stato italiano della stessa

L'inserimento delle crociere marittime nell'ambito dei pacchetti turistici risolve definitivamente il problema dell'inquadramento giuridico del contratto in questione e dell'individuazione della normativa ad esso applicabile <sup>(72)</sup>.

Per effetto del nuovo Codice del turismo, pertanto, il contratto di crociera turistica rientra tra i contratti di turismo organizzato, ossia all'interno di una categoria che comprende tutte quelle tipologie contrattuali che si caratterizzano per la finalità turistico-ricreativa nonché per la presenza di una pluralità di prestazioni dirette ad un risultato complessivo unitario, cui è obbligato l'organizzatore (*tour operator*) <sup>(73)</sup>.

L'interesse principale del moderno crocierista non è più identificabile nella mera prestazione di trasporto, ma diviene il perseguimento di una finalità turistica di vacanza, svago e divertimento, pressoché corrispondente a quella sottostante ad un qualsiasi contratto di vendita di pacchetti turistici. La prestazione di trasporto è, pertanto, strumentale al perseguimento della complessiva finalità turistica <sup>(74)</sup>.

*Le novità  
introdotte  
dal Codice  
del turismo*

---

normativa internazionale, sulla base di quanto previsto dall'art. 37 della medesima .

<sup>(72)</sup>L'abrogato art. 84 del Codice del consumo non faceva menzione del contratto di crociera turistica che veniva ricondotto nell'alveo dei contratti di turismo organizzato mediante interpretazione giurisprudenziale. Sull'argomento, cfr., M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, 2012, II, 375 ss.; M. BARTOLI, *Riflessioni sulle componenti optional del pacchetto turistico e sul danno da vacanza rovinata*, in *Dir. trasp.*, 3/2011, 900 ss.

<sup>(73)</sup> Cfr. A. LEFEBRVE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 453.

<sup>(74)</sup> Così, R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, Torino, 2012, 255; R. DI NAPOLI, *Risarcimento del danno da vacanza rovinata*, Ravenna, 2012, 255 ss.

La disciplina dei contratti di turismo organizzato è contenuta nel titolo IV - Contratti - Capo I del Codice del turismo, il cui art. 34 prevede che: "i pacchetti turistici che hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze, i circuiti tutto compreso, **le crociere turistiche**, risultanti dalla combinazione, da chiunque ed in qualunque modo realizzata, di almeno due degli elementi di seguito indicati, venduti od offerti in vendita ad un prezzo forfetario: a) trasporto; b) alloggio; c) servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio di cui all'articolo 36, che costituiscano, per la soddisfazione delle esigenze ricreative del turista, parte significativa del pacchetto turistico".

In virtù di tale inclusione il contratto di crociera marittima, fino a poco tempo prima frutto esclusivo dell'opera ricostruttiva svolta da dottrina e giurisprudenza, viene ad essere espressamente regolato dal Codice del turismo nell'ambito della disciplina dedicata ai pacchetti turistici tutto compreso.

Qualsiasi crociera turistica, ancorché con solo soggiorno a bordo, può oggi integrare un pacchetto turistico (art. 34, 1 comma, cod. tur., conformemente all'art. 3, lett. t) reg. Ue n. 1177/2010 <sup>(75)</sup>), dato che il trasporto e l'alloggio, benché elementi qui non tecnicamente distinti, sono sempre accompagnati dalla prestazione di ulteriori servizi, non accessori e certamente significativi, di intrattenimento e di svago a bordo <sup>(76)</sup>.

L'art. 34 del Codice del turismo contribuisce ad un ulteriore rafforzamento della tutela del consumatore-turista acquirente poiché il nuovo dettato normativo precisando che la combinazione di

---

<sup>(75)</sup> Reg. Ue n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento Ce n. 2006/2004, in G.U.U.E. L 334 del 17 dicembre 2010, 1.

<sup>(76)</sup> Così, R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, cit., 256.

un pacchetto turistico può essere realizzata "da chiunque ed in qualunque modo" conferma l'equiparazione, già introdotta dal precedente art. 18, tra agenzie di viaggio tradizionali ed agenzie di viaggio che operano *on line*.

Viene inoltre esclusa la condizione della durata temporale (che il Codice del consumo all'art. 84, comma 1, prevedeva come "superiore alle ventiquattro ore ovvero comprendente almeno una notte") affinché si possa individuare un pacchetto turistico: ne consegue che, ad esempio, anche il c.d. "turista-escursionista" che acquista una combinazione di servizi turistici integranti un pacchetto turistico ma di durata inferiore alle 24 ore o non comprendente almeno una notte, possa rientrare nella tutela prevista dalla normativa in esame.

L'art. 33 del Codice del turismo precisa ulteriormente la definizione di organizzatore di viaggio come quel soggetto che si obbliga, in nome proprio e verso corrispettivo forfetario a procurare pacchetti turistici, con la combinazione degli elementi di cui al successivo art. 34.

La figura del venditore viene sostituita nel nuovo Codice con quella dell'intermediario (art. 33, lett. b) che è il soggetto che vende o si obbliga a procurare sia pacchetti turistici che singoli servizi disaggregati. L'art. 3 lett. c), definisce il turista (nel precedente Codice del consumo si parlava di consumatore) come l'acquirente e/o il cessionario di un pacchetto turistico o qualunque persona, anche da nominare, per conto della quale il contraente principale si impegna ad acquistare un pacchetto turistico.

Il Codice del turismo conferma l'esistenza delle due principali tipologie di contratto di viaggio, come definite e regolamentate dalla citata Convenzione di Bruxelles del 1970 che distingue tra contratto di organizzazione e contratto di intermediazione di viaggio alle quali corrisponde

il perseguimento di interessi economici e sociali diversi <sup>(77)</sup>.

Il contratto di intermediazione di viaggi è definito come il contratto mediante il quale un soggetto (intermediario/agente di viaggi/*travel agent*) si obbliga a procurare ad un altro soggetto (viaggiatore/turista), dietro pagamento di corrispettivo, un viaggio organizzato oppure uno dei servizi separati che permettono di effettuare un viaggio o un soggiorno (art. 1, n. 3, CCV).

*Il contratto di  
intermediazione  
di viaggi*

Il contratto di organizzazione di viaggi si definisce, invece, come il contratto mediante il quale un soggetto (organizzatore) si obbliga, in nome proprio, a procurare ad un altro soggetto (viaggiatore), dietro pagamento di un corrispettivo, un insieme di prestazioni coordinate che comprendono il trasporto, il soggiorno o altri servizi turistici (art. 1, n. 2, CCV) <sup>(78)</sup>.

*Il contratto di  
organizzazione  
di viaggi*

Tali tipologie contrattuali, sulla cui natura giuridica dottrina e giurisprudenza hanno ampiamente discusso, sono, di fatto, riproposte nella nuova normativa che, di volta in volta, prevede obbligazioni e responsabilità diversificate, a seconda che si versi nell'una o altra ipotesi contrattuale.

Tra le altre significative novità introdotte dal Codice del turismo, per le quali si rimanda a

---

<sup>(77)</sup> Sull'argomento cfr. F. MORANDI, *Profili generali dei contratti di viaggio*, in *Studi in memoria di E. Fanara*, Milano, 2008, 261 ss.

<sup>(78)</sup> La giurisprudenza prevalente riconduce il contratto di intermediazione nella figura tipica del contratto di mandato (con rappresentanza), cosicché deve essere esclusa l'ipotesi che l'intermediario sia solo un tramite tra il consumatore e il *tour operator*, mentre il contratto di organizzazione di viaggio viene ricondotto nell'ambito del contratto di appalto di servizi, in quanto l'obbligazione assunta dall'organizzatore del viaggio "tutto compreso" è una tipica obbligazione di risultato. Sul punto, cfr., S. POLLASTRELLI, *Il contratto di trasporto marittimo di persone*, cit., 283 ss.

specifiche ed approfondite trattazioni <sup>(79)</sup>, appare opportuno segnalare l'espressa previsione normativa del danno da vacanza rovinata che, per lungo tempo è stato oggetto di numerosi interventi giurisprudenziali e accesi dibattiti dottrinali. L'art. 47 cod. tur., per la prima volta, configura tale ipotesi di danno per il turista prevedendo che: "nel caso in cui l'inadempimento o inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico non sia di scarsa importanza ai sensi dell'art. 1455 del Codice civile, il turista può chiedere, oltre ed indipendentemente dalla risoluzione del contratto, un risarcimento del danno correlato al tempo di vacanza inutilmente trascorso ed all'irripetibilità dell'occasione perduta"<sup>(80)</sup>.

## **2. Crociera marittima: norme internazionali e comunitarie.**

I recenti tragici fatti di cronaca che hanno coinvolto il trasporto crocieristico, hanno reso evidente la necessità di tutelare più efficacemente i passeggeri delle navi, garantendo agli stessi un miglioramento della copertura dei danni provocati dagli incidenti in mare, anche mediante l'introduzione di prescrizioni più rigorose in tema di assicurazione obbligatoria e di risarcimento.

Gli interventi adottati dal Legislatore nazionale in materia di tutela del turista

---

<sup>(79)</sup> Cfr. G. CIURNELLI, *I contratti di organizzazione e di intermediazione di viaggio, nel codice del turismo*, in *Manuale di diritto del turismo* (a cura di V. Franceschelli, F. Morandi), quarta ed., in *Complemento*, a cura di M. Malo con G. Ciurnelli, M. La Torre, G. Tassoni, Torino, 2011, 17 ss.

<sup>(80)</sup> F. ROMEO, *Il contratto di viaggio. Tutele specifiche e risarcimento del danno*, Padova, 2011, 205 ss.; R. SANTAGATA, *Diritto del turismo*, cit., 355 ss.; R. DI NAPOLI, *Risarcimento del danno da vacanza rovinata*, cit., 255 ss.

consumatore, concretizzatisi nei citati d.lgs. n. 206/2005 (Codice del consumo) e nel più recente d.lgs. n. 79/2011 (Codice del turismo), se da un lato hanno riorganizzato e meglio definito i diritti e le prerogative del turista, dall'altro non hanno specificato in quali termini possa configurarsi e delinearci la responsabilità del vettore marittimo di persone <sup>(81)</sup>.

Un significativo intervento nel perseguimento di tale obiettivo è stato operato già nell'aprile 2009 con l'adozione del Reg. Ce n. 392/2009 che ha introdotto nel diritto comunitario le disposizioni della Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio come modificata dai Protocolli modificativi di Londra del 19 novembre 1976, 29 marzo 1990 e 1 novembre 2002. In particolar modo l'Allegato I del citato reg. Ce n. 392/2009, disciplinante la responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente, dispone che lo stesso sia applicabile dalla data della entrata in vigore della Convenzione per la Comunità e, in ogni caso, non più tardi del 31 dicembre 2012 (art. 12 reg. Ce n. 392/2009) <sup>(82)</sup>.

---

<sup>(81)</sup> F. D'ORSI, *Normativa nazionale e il codice del consumatore*, in *Diritto e trasporti-Speciale Costa Concordia*, III, 2012, 4.

<sup>(82)</sup> Il 12 dicembre 2011 il Consiglio ha approvato la decisione n. 2012/22/UE (in G.U.U.E. 12 gennaio 2012 L 8, 1-12) relativa all'adesione dell'Unione Europea al Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene del 1974, ad eccezione degli artt. 10 e 11 dello stesso e la decisione n. 2012/23/UE relativa all'adesione dell'Unione europea al Protocollo del 2002, per quanto concerne gli artt. 10 e 11 dello stesso (ibidem, 13-16). L'adesione degli Stati membri è in grado di garantire l'entrata in vigore del protocollo in quanto, come stabilito dall'art. 20, par. 1, delle clausole finali (art. 22 bis della Convenzione), l'efficacia di questo strumento decorrerà "dopo che siano trascorsi dodici mesi dalla data (...) in cui dieci Stati l'abbiano firmato senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione o abbiano depositato uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione o



Detto regolamento si applica sia ai trasporti nazionali sia a quelli internazionali per alcune categorie di navi se la nave batte bandiera di uno stato membro o è registrata in uno Stato membro; se il contratto di trasporto è stato concluso in uno Stato membro; se il luogo di partenza o di destinazione, in base al contratto di trasporto, è situato in uno Stato membro.

La disciplina della responsabilità del vettore in caso di incidenti che colpiscono la persona del passeggero è, come riferito, quella introdotta dalla Convenzione di Atene modificata dai successivi Protocolli. Nello specifico, il Protocollo del 2002 prevede due limiti economici di responsabilità per il vettore. L'art. 3, par. 1, stabilisce che, per i danni non superiori a 250.000 diritti speciali di prelievo<sup>(83)</sup>, derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero a causa di un incidente marittimo (determinato, in base all'art. 3, par. 5, lett. a), da naufragio, capovolgimento, collisione o incaglio, esplosione o incendio o difetto della nave), la compagnia di navigazione non è tenuta al risarcimento solo nel caso in cui possa dimostrare

---

adesione presso il Segretario generale". Il documento IMO relativo allo *Status of multilateral conventions and instruments*, ricorda che l'IMO è in attesa della ratifica delle sette nazioni firmatarie, tra cui sei Stati membri (Finlandia, Germania, Regno Unito, Spagna e Svezia), mentre l'Unione europea e altre sette nazioni (Albania, Belize, Lettonia, Palau, Saint Kitts e Nevis, Serbia e Siria) hanno depositato lo strumento di adesione alla data del 16 febbraio 2012. Sul punto cfr., F. FORNI, *Due Decisioni del Consiglio stabiliscono l'adesione dell'Unione europea al Protocollo del 2002 alla Convenzione di Atene sul trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio*, in *Riv. it. dir. tur.*, n.4/2012.

<sup>(83)</sup> Il diritto speciale di prelievo costituisce un'unità di conto creata nel 1969 dal Fondo monetario internazionale ed oggi rappresentata da un paniere composto dalle monete degli Stati dotati del maggior volume di scambi internazionali (dollaro, euro, yen e sterlina), rappresentate in percentuali stabilite dal Fondo ogni cinque anni.

che il disastro è imputabile ad attività belliche, ad eventi naturali o ad azioni di terzi a lei estranei.

Se la misura dei danni supera i 250.000 diritti speciali di prelievo la responsabilità del vettore diventa, per l'eccedenza, ma solo fino alla somma limite di 400.000 diritti speciali di prelievo, di tipo colposo, potendo egli provare che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

In entrambe le ipotesi di danno riconducibile all'incidente marittimo, l'onere probatorio è a carico del vettore.

Per i danni alla persona del passeggero che derivano da eventi diversi da un sinistro marittimo la responsabilità del vettore è sempre, qualsiasi sia l'ammontare del danno, a titolo colposo nel limite massimo di 400.000 diritti speciali di prelievo ed è attenuata dal fatto che l'onere di provare la colpa o la negligenza del vettore spetta al danneggiato.

In relazione invece alla perdita o al danneggiamento dei bagagli si distingue tra danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento del bagaglio a mano e danni derivanti dalla perdita o dal danneggiamento di bagagli diversi dal bagaglio a mano.

Nel primo caso, il vettore risponde se l'evento dannoso è imputabile a sua colpa o negligenza e la colpa e la negligenza si presumono quando i danni sono stati causati da un incidente marittimo. Nel secondo, invece, il vettore risponde a meno che non provi che l'evento dannoso non è imputabile a sua colpa o negligenza.

L'azione per il risarcimento dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite da un passeggero o dalla perdita o danneggiamento dei bagagli si prescrive nel termine di due anni.

L'art. 6 del reg. Ce n. 392/2009 prevede, inoltre, all'art. 6, un anticipo di pagamento gravante sul vettore nel caso in cui la morte o le

*Perdita e  
danni al  
bagaglio*

lesioni personali di un passeggero siano causate da un incidente marittimo, in modo tale che l'avente diritto possa fronteggiare le necessità economiche immediate, proporzionalmente al danno subito.

La responsabilità del vettore pur riferendosi ad eventi che si verificano durante il trasporto, non è limitata ai traghetti e alle imbarcazioni in servizio di linea, ma si estende alle navi da crociera in quanto anche i passeggeri trasportati su tali mezzi non hanno la possibilità di controllare i rischi insiti nella navigazione.

Il citato reg. Ue n. 1177/2010 istituisce, invece, specifici obblighi del vettore e relativi diritti del passeggero in caso di ritardo o mancata partenza della nave <sup>(84)</sup>.

L'ambito di applicazione di tale normativa ha ad oggetto i servizi passeggeri, il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro ovvero il cui porto d'imbarco è situato fuori dal territorio di uno Stato membro e il porto di sbarco è situato nel territorio di uno Stato membro, a condizione che il servizio sia effettuato da un vettore dell'Unione europea <sup>(85)</sup>.

Il regolamento si applica parzialmente alle crociere il cui porto d'imbarco è situato nel territorio di uno Stato membro. In caso di cancellazione o ritardo della partenza sul vettore incombe un obbligo di fornire informazioni, assistenza, rimborso o trasporto alternativo nei confronti dei passeggeri. Il rimborso o il trasporto alternativo, regolati dall'art. 18 del citato regolamento non trovano applicazione con riguardo alle crociere, mentre l'obbligo di assistenza, di cui all'art. 17, riguarda sia i servizi passeggeri sia le crociere. In tal caso, qualora il vettore possa prevedere ragionevolmente

---

<sup>(84)</sup>Tale regolamento sarà applicabile dal 18 dicembre 2012.

<sup>(85)</sup> Cfr. D. D'ALAURO, *Convenzioni internazionali e la normativa CE*, in *Diritto e trasporti*, cit., 5.

che la partenza di un servizio passeggeri o di una crociera sia cancellata o subisca un ritardo superiore a novanta minuti rispetto all'orario previsto di partenza, lo stesso dovrà offrire gratuitamente ai passeggeri un ristoro adeguato (spuntini, pasti o bevande), congrui alla durata dell'attesa.

Non trova applicazione nei confronti del trasporto crocieristico neanche l'art. 19 del regolamento in esame che stabilisce un obbligo di compensazione economica gravante sul vettore in caso di ritardo all'arrivo, calcolata in relazione al prezzo effettivamente pagato dal passeggero e commisurata al ritardo e alla durata del viaggio originariamente prevista.

La differente disciplina applicata dal Legislatore ai servizi passeggeri e alle crociere trova adeguata giustificazione nel fatto che, in quest'ultimo caso, il ritardo della nave nei singoli porti di scalo comporta disagi più tollerabili data la finalità turistica del trasporto.

## IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO: NATURA GIURIDICA

1. SOMMARIO: 1. *Il volo da diporto o sportivo a seguito della riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione.* 2. *Il regime di iscrizione e circolazione ai sensi del DPR 9 luglio 2010 n. 133.*

### **1. Il volo da diporto o sportivo a seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione**

La navigazione aerea da turismo, non espressamente definita dal Legislatore, può qualificarsi, al pari del diporto nautico, come quella attività che si svolge nello spazio aereo, per fini sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, anche se l'aeromobile è preso in locazione o noleggiato. Nell'ambito della navigazione aerea da turismo è compresa la cosiddetta "attività di volo da diporto o sportivo" (VDS), che è l'attività svolta da certi apparecchi a motore (detti apparecchi VDS) dotati di caratteristiche tecniche indicate nell'allegato alla l. 25 marzo 1985, n. 106<sup>(86)</sup>.

*La navigazione aerea da turismo*

*Gli apparecchi VDS per il volo da diporto o sportivo*

Con la riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione, attuata con i d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151<sup>(87)</sup>, la

---

<sup>(86)</sup> L. 25 marzo 1985, n. 106, Disciplina del volo da diporto o sportivo, in *G.U. n. 78 del 1 aprile 1985*. Sull'argomento, cfr., A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 216 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008, 414 ss.; A. ANTONINI, *Disciplina normativa e inquadramento sistematico del volo da diporto o sportivo*, in *Dir. trasp.*, 1997, 673; G. CAMARDA, *Scuole di volo e relativa responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1997, 709.

<sup>(87)</sup> Con il d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96, in attuazione di apposita delega contenuta nell'art. 2, l. 9 novembre 2004, n.

disciplina del volo da diporto o sportivo viene inclusa nell'ambito del Codice della navigazione, con l'unica eccezione per quanto riguarda il regime amministrativo. L'art. 743, comma 4, cod. nav., prevede, infatti, che: "agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente Codice".

Dalla definizione normativa si apprende che il criterio necessario per identificare un mezzo come apparecchio per il volo da diporto o sportivo è dato dall'elemento oggettivo delle caratteristiche tecniche del mezzo e non da quello teleologico di destinazione.

A seguito di tale importante modifica, pertanto, gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo sono oggi aeromobili *tout court*, ma gli apparecchi compresi nei limiti indicati nell'allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106 (apparecchi VDS, altri apparecchi per il volo libero come deltaplani, parapendio o altri mezzi privi di motore con decollo a piedi) non sono assoggettati alle disposizioni relative alla parte amministrativa del Codice, tanto che per tale aspetto continuano ad essere regolati dalla legge

---

265, di conversione del d.l. 8 settembre 2004, n. 237, è stata modificata la parte aeronautica del Codice della navigazione. Il citato d.lgs. n. 96/2005 (in G.U. 8 giugno 2005, n. 131) è stato successivamente modificato ed integrato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 (in G.U. 14 aprile 2006, n. 88). Sulla riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione, cfr. E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione - parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, Padova, 2006, VI, 1359 ss.; S. VERNIZZI, *La disciplina per gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo a seguito del d.lgs. n. 151/2006: alcune riflessioni critiche ad una prima lettura*, in *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria* (a cura di B. Franchi, S. Vernizzi), Milano, 2007, 201 ss.

speciale e dalla normativa comunitaria <sup>(88)</sup>. Tale scelta normativa si pone in linea con le disposizioni previgenti che, per l'appunto, sottraevano tali apparecchi al tradizionale regime organizzativo degli aeromobili a ragione delle loro specificità tecniche e operative <sup>(89)</sup>.

Alla luce della suddetta previsione normativa di esclusione, agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo non saranno applicabili, soprattutto, le disposizioni del Codice della navigazione inerenti: il personale aeronautico; l'ammissione dell'aeromobile alla navigazione; la navigabilità dell'aeromobile; i documenti dell'aeromobile; l'ordinamento dei servizi aerei; la partenza e l'arrivo degli aeromobili; la polizia di bordo; le inchieste tecniche nel caso di incidenti e inconvenienti aeronautici.

Ciò comporta, da un lato, la sottrazione del volo da diporto o sportivo ai poteri ed ai controlli dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), individuati nel libro primo della parte seconda del Codice della navigazione; dall'altro la conferma che il volo da diporto o sportivo continua ad essere sottratto alla competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) <sup>(90)</sup> per

---

<sup>(88)</sup> Così, L. TROVÒ, *La natura giuridica e la disciplina normativa degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo*, in *Dir. trasp.*, 2010, 619.

<sup>(89)</sup> Antecedentemente alla riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione, avvenuta con i citati d.lgs. n. 96/2005 e n. 151/2006, il volo da diporto o sportivo era esclusivamente disciplinato dalla l. 25 marzo 1985, n. 106 e dal D.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, così come modificato dal D.P.R. 28 aprile 1993, n. 207, che prevedevano un regime semplificato, per gli aspetti di natura amministrativa e organizzativa, rispetto a quello in vigore per gli aeromobili tradizionali.

<sup>(90)</sup> Cfr. d.lgs. 25 febbraio 1999, n. 66, Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifiche al codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, in G.U. n.67 del 22 marzo 1999. L'ANSV ha il compito di condurre inchieste tecniche su ogni incidente aereo e su ogni inconveniente

quanto concerne le inchieste tecniche aeronautiche<sup>(91)</sup>.

E' di competenza dell'Aero Club d'Italia (Ente pubblico ausiliario facente parte dell'amministrazione indiretta della navigazione aerea) svolgere attività di vigilanza, provvedere all'accertamento dell'idoneità alla circolazione di tutti gli apparecchi VDS nonché al rilascio del certificato di identificazione e della targa metallica identificativa necessari per la circolazione in ambito nazionale<sup>(92)</sup>.

*L'Aero Club  
d'Italia*

---

grave accaduto nel territorio italiano. Ai sensi dell'art. 1 del citato decreto istitutivo del 1999, l'ANSV è Ente dotato di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, che opera con indipendenza di giudizio e di valutazione. Nell'ambito del suo ruolo volto all'accertamento dei fatti e delle cause relativi ad incidenti aeronautici detta Agenzia conduce le relative inchieste tecniche con il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità sui quali ultimi vi è competenza esclusiva dell'autorità giudiziaria. Cfr., altresì, D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 189, regolamento concernente il riordino dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a norma dell'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, in G.U. n. 267 del 15 novembre 2010.

<sup>(91)</sup> Tale esclusione solleva, in dottrina, alcune perplessità motivate dal fatto che sia le caratteristiche tecniche di molti velivoli VDS, in specie quelli a motore, sia alcune strumentazioni da esse impiegate comportano notevoli similarità con gli aeromobili tradizionali. In conseguenza di ciò si ritiene auspicabile un'estensione dei poteri dell'ANSV anche agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

<sup>(92)</sup> Cfr., l. 29 maggio 1954, n. 340, nonché d.P.C.M. 20 ottobre 2004, Nuovo Statuto degli Aero Club locali e dei principi informativi dello Statuto tipo delle Federazioni Sportive Aeronautiche, in G.U. n. 7 del 11 gennaio 2005, S.O. n. 3, che disciplina attribuzioni e funzioni svolte dall'Aero Club d'Italia. Sul punto cfr. D. BOCCHESI, *L'Aero Club d'Italia e gli aero club locali*, in Dir. trasp., 2015, 1; G. Zucco, *L'Aero Club d'Italia nella disciplina della legge 29 maggio 1954 n. 340*, in *Studi per Ambrosini*, Milano, 1957, 563.



Il novellato art. 743, comma 4, cod. nav., non esclude, invece, l'applicabilità agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo delle disposizioni contenute negli altri libri della parte seconda del Codice della navigazione (relativi alla proprietà e all'esercizio dell'aeromobile; alle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione; alle disposizioni processuali) nonché le disposizioni penali e disciplinari contenute nella terza parte del Codice.

La specificità del volo da diporto o sportivo, comporta, tuttavia, la necessità di effettuare una preliminare indagine volta a verificare la compatibilità delle disposizioni codicistiche con tale tipo di navigazione aerea.

Tale verifica dovrà essere effettuata distinguendo tra apparecchi per il volo da diporto o sportivi che sono provvisti o meno di motore. Nonostante l'art. 743, comma 4, cod. nav., non effettui alcuna differenziazione in merito, non è da escludersi, infatti, che una norma del Codice della navigazione applicabile agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo provvisti di motore risulti, per contro, inapplicabile anche a quelli che ne sono sprovvisti, essendo, questi ultimi, dei meri attrezzi sportivi con caratteristiche tecniche e modalità di impiego che si differenziano notevolmente dagli aeromobili convenzionali.

La dottrina che si è occupata del tema non ha esitato ad evidenziare la criticità della scelta operata dal Legislatore di riforma per non aver tenuto conto del fatto che il volo da diporto o sportivo è un settore che ricomprende al proprio interno mezzi dalle caratteristiche e dalle dimensioni molto diverse <sup>(93)</sup>.

---

<sup>(93)</sup> Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 61; R. LO BIANCO, Tavola rotonda "Il volo da diporto o sportivo dopo la riforma del codice della navigazione" (Modena, 10 novembre 2006), in *Dir. trasp.*, 2007, 213 ss.; ID., *VDS e codice della navigazione*:

Le disposizioni del Codice della navigazione, inoltre, laddove ritenute compatibili con il volo da diporto o sportivo, potrebbero, talvolta, necessitare del dovuto coordinamento con la normativa speciale in relazione al diverso regime organizzatorio ed amministrativo previsto da quest'ultima per il comparto in questione <sup>(94)</sup>.

## **2. Il regime di iscrizione e circolazione ai sensi del DPR 9 luglio 2010 n. 133**

La disciplina dettagliata degli apparecchi VDS è attualmente contenuta nel D.P.R. 9 luglio 2010 n. 133 <sup>(95)</sup>, recante il nuovo regolamento di attuazione della citata legge n. 106/1985, il cui art. 2, comma 1, lett. a, definisce espressamente il volo da diporto o sportivo come quella "attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro". Tale regolamento, entrato in vigore il 17 novembre 2010, pur non modificando sostanzialmente la precedente disciplina (D.P.R. 404/1988 come successivamente modificato dal D.P.R. 207/1993<sup>(96)</sup>) include nella

*La disciplina degli  
apparecchi VDS: il  
D.P.R. n. 133/2010*

---

*applicabilità da verificare caso per caso, in Air Press, 45/2006, 1796.*

<sup>(94)</sup> In tal senso, B. FRANCHI, *La disciplina del volo da diporto o sportivo dopo la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli-Leali, E. G. Rosafio, Milano, 2008, 203 ss.

<sup>(95)</sup> D.P.R. 9 luglio 2010, n. 133, Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo, in G.U. n. 193 del 19 agosto 2010, S.O. n. 197.

<sup>(96)</sup> D.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, Regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo, in G.U. n. 215 del 13 settembre 1988; D.P.R. 28 aprile 1993, n. 207, Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 5 agosto 1988, n. 404, di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo, in G.U. n. 148 del 26 giugno 1993.

categoria degli apparecchi per il volo da diporto o sportivi sia i VDS a motore (alianti, deltaplani a motore, autogiri, elicotteri, paramotore, pendolari, tre-assi) sia i VDS senza motore (deltaplani e parapendio). Il citato D.P.R. 133/2010, ai fini dell'applicazione dello stesso regolamento di attuazione, qualifica chiaramente le due sub-categorie: per apparecchio VDS si intende un mezzo con motore impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla citata legge 25 marzo 1985 n. 106 (art. 2, comma 1, lett.b); sono invece apparecchi per il volo libero i deltaplani, ovvero i parapendio, ovvero ogni altro mezzo privo di motore impiegato per il volo da diporto o sportivo, con decollo a piedi, avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106 (art. 2, comma 1, lett. d.).

*VDS a motore e  
apparecchi per  
il volo libero*

Il citato decreto identifica, inoltre, una nuova sottocategoria di apparecchi VDS a motore, gli «apparecchi avanzati» (art. 2, comma 1, lett. c) che comprende quegli apparecchi a motore aventi le caratteristiche individuate all'art. 8 D.P.R. 133/2010, ossia gli apparecchi VDS a motore di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106, identificati negli Stati di appartenenza, aventi caratteristiche tecniche conformi a standard tecnici almeno equivalenti a quelli riportati negli allegati tecnici II, II, IV e V del regolamento (v. art. 9 D.P.R. 133/2010).

*Gli  
apparecchi  
avanzati*

Ai sensi dell'art. 7 del DPR n. 133/2010, sono ammessi alla circolazione sul territorio nazionale gli apparecchi VDS provvisti di motore, aventi caratteristiche conformi a quelle indicate nell'allegato alla l. 25 marzo 1985 n. 106, iscritti nel registro di cui all'art. 5, lett. c, del citato d.P.C.M 20 ottobre 2004 - e cioè il registro delle certificazioni e delle targhe di

identificazione degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, a norma del citato DPR 404/1988 e successive modificazioni - tenuto dall'Aero Club d'Italia, e in possesso del certificato di identificazione.

L'iscrizione dell'apparecchio VDS nell'apposito registro tenuto dall'Aero Club d'Italia avviene a seguito di una domanda presentata dal proprietario il quale è tenuto a fornire una serie di documenti utili ai fini della registrazione del bene (art. 7, comma 3, D.P.R. 133/2010). La registrazione è richiesta per gli apparecchi VDS a motore, mentre la citata normativa non specifica alcunché sull'immissione alla circolazione degli apparecchi per il volo libero.

*Iscrizione e  
regime di  
responsabilità*

Come già anticipato l'Aero Club d'Italia ha il compito di accertare l'idoneità alla circolazione di tutti gli apparecchi VDS, nonché di rilasciare il certificato di identificazione e la targa metallica necessari per la circolazione in ambito nazionale.

In tema di responsabilità l'art. 3 del D.P.R. n. 133/2010 stabilisce che il pilota responsabile dell'apparecchio VDS, è tenuto, prima dell'inizio ed in ogni fase del volo, ad accertarsi delle proprie condizioni psico-fisiche, delle condizioni meteorologiche, dell'efficienza dell'apparecchio VDS e degli equipaggiamenti necessari per la tipologia di volo che intende effettuare, adottando, sulla base del proprio addestramento e di ogni altra circostanza di tempo e di luogo, tutte le misure idonee affinché il volo non pregiudichi la propria incolumità e quella dei terzi.

Il pilota che assume il comando ed al quale è affidata la sicurezza del volo è responsabile della condotta e dell'utilizzo dell'apparecchio VDS dalla fase di approntamento del mezzo per l'effettuazione del volo fino alla definitiva messa in sicurezza per la sosta. In caso di attività didattica il pilota responsabile è l'istruttore di

volo (art. 3, comma 2). Il passeggero e l'allievo degli apparecchi per il volo libero, pilotabili con lo spostamento congiunto del peso, si attengono scrupolosamente alle istruzioni impartite loro dal pilota responsabile (art. 3, comma 3).

Per lo svolgimento dell'attività di volo, inoltre, il proprietario dell'apparecchio VDS a motore o dell'apparecchio avanzato deve aver stipulato un contratto di assicurazione per la responsabilità civile per i danni prodotti a terzi sulla superficie e a seguito di urto o collisione in volo, anche se non è lui ad utilizzare personalmente l'apparecchio VDS. Spetta poi a colui che utilizza il mezzo, non essendone proprietario, accertare, prima dell'inizio delle operazioni di volo, che lo stesso sia coperto da idonea polizza assicurativa (art. 20, commi 1, 2 e 3, D.P.R. 133/2010). Gli apparecchi per il volo libero sono invece interdetti dall'attività di volo qualora il pilota sia privo di copertura assicurativa per i danni prodotti a terzi anche a seguito di urto o collisione in volo (art. 20, comma 4, d.p.r. 133/2010).

*Obbligo di assicurazione*

Il contratto di assicurazione per gli apparecchi VDS, stipulato nel rispetto della normativa comunitaria vigente in materia e in particolare, ove applicabile, dal Reg. Ce n. 785/2004 <sup>(97)</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 prevede:

**a)** l'estensione della copertura assicurativa anche ai voli effettuati con mezzi provvisti di motore, da persona diversa dall'assicurato ed eventualmente anche contro la sua volontà, salva, in tal caso, la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'autore del danno;

---

<sup>(97)</sup> Reg. Ce n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, in G.U. n. L 138 del 30 aprile 2004, 1.

- b)** l'estensione della copertura anche ai danni arrecati per colpa grave;
- c)** l'obbligo dell'assicuratore di risarcire direttamente il danneggiato;
- d)** il divieto per l'assicuratore di opporre al terzo danneggiato, nei limiti del massimale assicurato, eccezioni derivanti dal contratto o clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno, salva la possibilità di rivalsa dell'assicuratore verso l'assicurato nella misura e nelle ipotesi previste dal contratto;
- e)** l'estensione della copertura ai danni cagionati a qualunque soggetto, diverso dall'assicurato, senza limitazioni relative a rapporti di parentela, professionali o simili.

Circa gli apparecchi per il volo libero (apparecchi VDS senza motore), inoltre, il contratto di assicurazione stipulato dai piloti prevede un massimale per i danni a terzi, anche a seguito di urto o collisione in volo, non inferiore a 1.600.000 euro (art. 21, comma 2, D.P.R. 133/2010).

Infine, vi è un obbligo di assicurazione per le scuole di volo riconosciute dall'Aero Club d'Italia. La polizza assicurativa, che deve avere un massimale non inferiore a cinquecentomila euro per persona, animale o cosa, deve coprire la responsabilità civile della scuola per i danni provocati o riportati dagli allievi, dagli istruttori e dagli esaminatori durante le esercitazioni e gli esami (art. 20, comma 5, DPR 133/2010).