

L'UTILIZZO COMMERCIALE DELLE UNITÀ DA DIPORTO TRA REGOLAMENTAZIONE E PRASSI OPERATIVA

Alfonso Mignone *

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Noleggio per “finalità di crociera” – 3. Noleggio a viaggio e applicabilità della disciplina del trasporto passeggeri – 4. La “anomalia” della locazione con *skipper* – 5. Prassi operativa e trattamento sanzionatorio – 6. Conclusioni.

1. – Come è noto la disciplina è contenuta nel d. Lgs. n. 171/2005 va sotto il nome di Codice della Nautica da Diporto ¹ con l'obiettivo dichiarato dal Legislatore di armonizzare ciò che dalla dottrina ² viene definita navigazione “speciale” per differenziarla dalla normativa generale contemplata nel codice della navigazione del 1942. In ordine all'utilizzo commerciale delle unità da

* Avvocato del Foro di Vallo della Lucania.

¹ Pubblicato in G.U. 31 agosto 2005, n. 202, ed entrato in vigore il 15 settembre 2005 il codice della nautica da diporto è stata data attuazione alla l. delega 8 luglio 2003 n. 172, recante «Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto», in G.U. 14 luglio 2003, n. 161, per la quale si rinvia a E. Romagnoli, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03*, in *Dir. Mar.*, 2003, p.1522; R. Abbate, *Alcune osservazioni sulla legge 8 luglio 2003, n. 172, «Disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico»*, in *Dir. Mar.*, 2004, p.1130; A. Antonini, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, in *Dir. Mar.*, 2004, p.663; M. Grigoli, *Diporto e turismo nautico*, Padova, 2004. Tra i primi commenti al codice della nautica da diporto vanno segnalati i contributi di M. Grimaldi, *Codice della nautica da diporto. Commento organico al d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171*, Napoli, 2005; M. Grigoli, *La disciplina del diporto e del turismo nautico*, Bari, 2005; A. Masutti, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. Mar.* 2006, 736 s.; P. Fulciniti, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. Trasp.*, 2006, p. 703; 98, 2006, 51 s.; B. Cossu, *Il nuovo Codice della nautica da diporto*, in *Dir. turismo*, 2006, 277 s. Per una riflessione più sistematica sull'assetto della materia scaturito dal codice della nautica da diporto cfr. M. Grigoli, *La navigazione da turismo*, Bari, 2007; E. Romagnoli, *La disciplina del diporto nel codice della nautica*, in *Trasporti*, 107, 2009, 45 s.

² A. Lefebvre D'Ovidio – G. Pescatore – L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, pp. 230 e s.; C. Angelone, *Il nuovo regime giuridico della navigazione da diporto*, 1987, p. 6; D. Gaeta, *Il nuovo ordinamento della navigazione da diporto*, in *Dir. Mar.*, 1992, pp. 339 e s.; E. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, V, 2001, pp. 81 e s.



diporto è l'art. 2 che individua, tipizzandole, le fattispecie contrattuali. Disposizione di chiusura del sistema è l'art. 27, sesto comma, in cui si stabilisce che le modalità dell'impiego commerciale devono essere previste in apposite ordinanze per quel che concerne gli usi turistici e ricreativi a carattere locale.

Dei tre contratti tipici di utilizzazione della nave disciplinati dal codice della navigazione, non è riproposto il contratto di trasporto, verosimilmente perché quest'ultimo presuppone l'esercizio di un'attività di impresa, e quindi la finalità lucrativa della stessa sarebbe incompatibile con il tipico fine ricreativo o sportivo proprio della navigazione da diporto. L'argomento ha suscitato un vivace dibattito dottrinale, dal momento che gli stessi contratti di locazione e di noleggio sono appunto gli strumenti tipici designati per l'utilizzo «commerciale» delle unità da diporto, laddove viene attuata una netta distinzione tra la finalità sportiva o ricreativa dell'utilizzatore finale del mezzo (conduttore o noleggiatore), e quella lucrativa di chi mette a disposizione l'unità da diporto (locatore o noleggiante), a cui quindi non è precluso il perseguimento di un profitto nell'esercizio dell'attività *de qua*.

Pertanto, al di là dell'utilità economica che anche diversi soggetti possono trarre dall'impiego della stessa unità da diporto, ciò che rileva ai fini dell'inquadramento della fattispecie nell'ambito della navigazione da diporto, è essenzialmente lo scopo perseguito dall'utilizzatore finale, che deve necessariamente essere uno scopo di svago, di riposo o sportivo.

Oggetto della nostra disamina sarà quello di comprendere se, oltre alle attività espressamente indicate all'art. 2 cod. naut. dip., sono consentiti, ed in che misura, altri impieghi commerciali, ricorrendo nella prassi fattispecie contrattuali diverse dal noleggio e dalla locazione, e se, in particolare, sia configurabile l'esercizio di attività diversa, come ad esempio quella di trasporto di persone, ovviamente a finalità turistica, ricreativa o sportiva, mediante unità iscritte nei registri del diporto (ci si chiede, ad esempio, se sia lecito organizzare, in cambio di un determinato corrispettivo, escursioni per un certo numero di passeggeri secondo un itinerario più o meno predeterminato, impiegando a tal fine unità da diporto) ³.

³ Sulla questione della configurabilità del trasporto nell'ambito della navigazione da diporto v. M. M. Comenale Pinto, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità. Un'occasione per un incontro interdisciplinare*, a cura di U. La Torre, A. L. M. Sia, Roma, 2014, 120 s.

2. – È stato già osservato⁴ come le unità da diporto vengano anche impiegate per l'organizzazione di vere e proprie crociere «da diporto» contenute in pacchetti predisposti da imprese autorizzate che offrono alla clientela viaggi organizzati secondo un itinerario prestabilito, in genere di struttura circolare (con partenza e arrivo nella stessa località), da effettuare mediante un'imbarcazione o una nave da diporto, comprendenti sistemazione a bordo e pernottamento, i pasti ed eventuali ulteriori attività quali soste, escursioni a terra nelle località di scalo, *snorkeling* o immersioni subacquee, lezioni di vela o di navigazione in genere, attività di pesca, intrattenimento, ecc. Spesso nei relativi contratti viene stabilita non solo la durata del contratto (tre/quattro giorni nel caso delle cosiddette mini-crociere; più spesso una o due settimane; raramente periodi più lunghi), ma anche l'itinerario prestabilito del viaggio o della crociera, più o meno dettagliato e più o meno rigido riguardo alle tappe ed ai tempi di navigazione e di sosta. Tale fattispecie è stata «battezzata» come noleggio unitario per finalità di crociera⁵ e si verifica ogniqualvolta un unico soggetto acquista la disponibilità di una unità da diporto, già debitamente armata ed equipaggiata, per trascorrere un certo periodo di tempo in vacanza a bordo. In tal caso il noleggiante assume le vesti di «organizzatore» e si obbliga a mettere a disposizione del cliente e dei suoi familiari ed ospiti il mezzo nautico nella sua totalità, con il relativo equipaggio, per un determinato periodo di tempo, impegnandosi altresì a farla navigare dove gli sarà ordinato dal noleggiatore, secondo un programma di viaggio stabilito da quest'ultimo, con o senza limiti di navigazione. Il noleggiatore ha a disposizione l'unità e lo *skipper* è tenuto ad eseguirne gli ordini relativamente all'impiego «diportistico», cioè alla scelta dell'itinerario, delle soste e degli scali, ecc. Il noleggiante offre, oltre alla navigazione, le prestazioni dell'equipaggio e tutta una serie di servizi legati al soggiorno a bordo, anche di tipo ricettivo, quali le cuccette o cabine, la somministrazione dei pasti, le bevande, l'uso dei servizi, ecc. In questo caso la finalità di svago e di piacere propria della crociera turistica coincide totalmente con lo scopo ricreativo che caratterizza il diporto nautico. Una seconda fattispecie da prendere in considerazione è quella della crociera-noleggio con itinerario prestabilito. Si tratta sempre sostanzialmente di un noleggio, ma si distingue ri-

⁴ G. Benelli, *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. It. Dir. Tur.*, 2015, pp. 129 – 145.

⁵ G. Benelli, *cit.*, p.

spetto alla prima ipotesi sopra considerata per il fatto che l'itinerario e il programma di viaggio vengono prestabiliti dal noleggiante, in modo più o meno dettagliato. Il contratto *de quo* sarebbe assimilabile al noleggio a viaggio, anche se nella maggior parte dei casi sono predeterminati sia la durata del contratto che il viaggio stesso. L'ipotesi considerata, assai diffusa nella prassi, presenta una prevalenza della prestazione di trasporto rispetto alla semplice messa a disposizione dell'unità, anche se l'oggetto del contratto è evidentemente il complesso delle prestazioni che vengono offerte al cliente-noleggiatore (trasporto, soggiorno a bordo, pasti, servizi), e dallo scopo turistico-ricreativo che il contratto è destinato a soddisfare. Nei casi in cui è del tutto inibita al noleggiatore, o fortemente limitata, la facoltà di modificare l'itinerario del viaggio è applicabile la disciplina del contratto di crociera turistica. Una terza ipotesi è quella che va sotto la denominazione di *cabin charter* o di «crociera individuale». Trattasi di veri e propri pacchetti turistici aventi ad oggetto crociere individuali, di coppia o di gruppo, a bordo di imbarcazioni o navi da diporto, proponendo itinerari prestabiliti in maniera piuttosto dettagliata ad un prezzo forfettario. La messa a disposizione si limita ad uno spazio a bordo (la semplice cuccetta o tutta la cabina, da cui la denominazione di *cabin charter*), oltre agli spazi comuni ed ai servizi da condividere con gli altri partecipanti alla crociera. Non a caso viene spesso anche esplicitamente richiesta, nelle brochure di presentazione del prodotto, la disponibilità ad adattarsi alla convivenza con altre persone in spazi ristretti. In questo caso il cliente non ha possibilità di scegliere e di modificare il programma anche perché questo sarebbe necessariamente condizionato al consenso di tutti gli altri partecipanti al viaggio. Anche tale tipo di rapporto si presta quindi a ricadere nel *nomen* contrattuale di crociera turistica, con conseguente applicazione del d.Lgs. n. 79 del 23 maggio 2011, n. 79⁶ per tutti gli aspetti ivi disciplinati, integrato da alcune disposizioni del codice della nautica da diporto, relativamente alla forma del contratto (obbligatoriamente scritta), all'obbligo di assicurazione ed alla responsabilità dell'organizzatore, alle disposizioni di sicurezza, ai titoli professionali richiesti per la conduzione dell'unità, ecc.

⁶ Conosciuto meglio come «codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'articolo 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» e pubblicato in G.U. del 6 giugno 2011, n. 129.

3. – Nella prassi operativa assistiamo a forme di contratti di noleggio di imbarcazioni e navi che configurano veri e propri *transfer* di passeggeri da un porto all'altro⁷. La finalità precipua del trasporto di persone in ambito diportistico resta quella propria del diporto e, quindi, lo spostamento via mare dei passeggeri serve per realizzare e perseguire esclusivamente finalità sportive e/o ricreative senza che vi sia un collegamento *point to point*, senza orari prefissati e/o tassativi di partenza e di rientro a differenza del trasporto “puro” di passeggeri che consiste, invece, nel trasferimento di persone tra due o più luoghi ben definiti nell'ambito di una attività che si svolga con continuità e sistematicità. In tale contesto l'oggetto del contratto di trasporto passeggeri è dunque il “viaggio”, per il quale l'itinerario è prefissato e stabilito dal vettore, che indica all'utenza, in dettaglio, anche gli orari di partenza e di arrivo previsti, obbligandosi a rispettarli, salvo casi di forza maggiore. La volontà dei passeggeri non può influire sulle scelte di itinerario e di orario previste: questi possono solo aderirvi, acquistando il titolo di viaggio.

Secondo la definizione contenuta nell'art. 384 del codice della navigazione il noleggio è definito come “*il contratto con il quale un soggetto (noleggiante avente la disponibilità della nave) verso corrispettivo si obbliga nei confronti di altro soggetto (noleggiatore) a compiere con una nave determinata uno o più viaggi determinati (noleggio a viaggio – voyage charter), oppure in un periodo di tempo determinato (noleggio a tempo – time charter), i viaggi ordinatigli dal noleggiatore*”. Dunque, stante la definizione richiamata, oggetto del contratto di noleggio di unità da diporto è invece il mezzo nautico che viene messo a disposizione del noleggiatore con un'eventuale serie di servizi accessori collegati allo scopo turistico-ricreativo della navigazione. In questo caso quindi è il no-

⁷ Cfr. V. Corona, *I contratti del diporto nautico*, in V. Franceschelli e F. Morandi, *Manuale di diritto del turismo*, Torino, 2013, p. 265, la quale osserva come, dal punto di vista pratico, il noleggiante spesso non si limita a mettere a disposizione i soli servizi di navigazione, ma “effettua il trasporto del diportista-passeggero-noleggiatore e dei suoi ospiti», con la conseguenza che sul noleggiante graverebbe la responsabilità del vettore per i sinistri occorsi al passeggero”. Sul punto v. anche A. Corrado, *I formulari di contratto relativi alla costruzione e alla distribuzione commerciale delle unità da diporto*, in *La responsabilità civile e penale negli sport del turismo. Vol. III. L'acqua, mare, fiumi*, a cura di F. Morandi e U. Izzo, Torino, 2015, p. 212 ss.; F. Pellegrino, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo. Volume IV. Navigazione da diporto e viaggio organizzato. Disposizioni processuali*, a cura di A. Antonini, Milano, 2013, p. 109 ss.

leggiatore stesso che decide l'itinerario da compiere, le soste da effettuare, gli orari da rispettare per la partenza e per il rientro, dovendo avere come unico riferimento quanto concordato con il noleggiante sulla durata del noleggio ed uno scopo prettamente turistico-diportistico. Il *time charter* rappresenta la figura contrattuale tipica del diporto (art. 47 e seguenti d. Lgs n. 171/2005) ove le parti stabiliscono i limiti temporali, durante i quali l'unità rimane permanentemente a disposizione del noleggiante e viene identificata anche l'area marina di utilizzo per navigare o per sostare (noleggio "da fermo" di unità da diporto). Parimenti, il contratto di noleggio di unità da diporto a viaggio è figura non contemplata dal d.Lgs. n. 171 del 2005 ma ammessa dalla dottrina nell'ipotesi in cui viene predeterminato l'itinerario, i tempi di viaggio, gli ormeggi e, dunque, "l'arco temporale" dell'utilizzazione commerciale dell'unità. Trattasi di fattispecie disciplinata dalla richiamata norma del codice della navigazione che presenta più affinità con il contratto di trasporto passeggeri e come tale va inquadrata in uno ai relativi adempimenti amministrativi e tecnici e con la necessità di iscrizione delle unità negli appositi registri. Menzione particolare poi meritano le navi da diporto adibite a noleggio (cd. *commercial yacht* o *yacht for commercial use*, *commercial vessel*, *charter yacht*) che costituiscono un'evoluzione dell'istituto dove la forma contrattuale dell'utilizzo (il noleggio per finalità turistiche) prevale sulla destinazione d'uso originaria (il diporto senza scopo di lucro) facendogli assumere una connotazione *sui generis*, tanto da richiedere una disciplina speciale, differenziata rispetto alle navi da traffico commerciale ed alle navi da diporto propriamente dette, sia per gli aspetti di sicurezza della navigazione che per quelli previsti dal Codice della Navigazione in materia di formalità di arrivo e partenza. Ai fini della loro individuazione, le unità in questione debbono presentare all'autorità marittima del primo porto di arrivo sul territorio italiano, una dichiarazione del comandante e del proprietario/armatore nella quale venga espressamente dichiarato sotto la propria responsabilità civile e penale che l'unità per quanto classificata *passenger ship* effettua di fatto una navigazione di mero diporto, con passeggeri non imbarcati a titolo oneroso ovvero una navigazione diportistica commerciale (previa presenza ed esibizione del contratto di noleggio) ⁸. La prassi operativa è

⁸ Cfr. Circolare n. 13147 del 15/07/2015 del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti recante "Ambito di applicazione del decreto Clini-Passera alle unità da diporto c.d. *Superyachts*".

stata di recente sottoposta alla lente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale della Divisione 7 (Regime tecnico-amministrativo della nave e nautica da diporto) che si è espresso con un parere interpretativo nella circolare n. 15036 del 6.8.2015 a mezzo della quale si è inteso dare una risposta alle esigenze segnalate da vari operatori del settore e dalle autorità marittime periferiche, concernenti le attività irregolari in materia di noleggio da diporto e di trasporto passeggeri, nonché di definire i limiti e le caratteristiche delle dette attività individuando altresì l'eventuale regime sanzionatorio.

4. – La locazione di un'unità da diporto è fattispecie disciplinata dagli artt. 42 e ss. del d.Lgs. n. 171/2005 ed è il contratto mediante una parte (denominata locatore) si obbliga, in cambio di un corrispettivo, a far godere all'altra (denominata conduttore), per un determinato periodo di tempo, l'unità da diporto. L'istituto in questione si caratterizza per il passaggio della disponibilità dell'unità dal locatore al conduttore che, ai sensi del comma 2 dell'art. 42, “*esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi*”, diventando, di conseguenza, armatore.

Elemento distintivo, nel diporto nautico, del contratto di locazione rispetto al noleggio è l'assunzione dell'esercizio del mezzo nautico da parte del conduttore⁹ con l'unico requisito della patente nautica senza necessità di alcun titolo professionale. Nonostante l'espressa previsione normativa si è spesso riscontrata, nella prassi, una forma “anomala” di locazione con *skipper*¹⁰ con la quale, tra il cliente e l'impresa che svolge attività di locazione di unità da diporto, al contratto di locazione stipulato viene abbinata la presenza a bordo di personale, anche appartenente alla società stessa, che assume il comando dell'unità invece del conduttore sottoscrittore del contratto. Tale forma contrattuale è nota e legittima in campo mercantile, ove si distingue tra locazione di nave a scafo nudo e locazione di nave armata ed equipaggiata. Nella prima, che è una locazione pura, l'oggetto è costituito dalla nave che viene consegnata

⁹ Da più autori è stato, però, messo in dubbio l'elemento dell'esercizio. Cfr. D. Gaeta, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1972, I, 44; M. Comenale Pinto, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. Mar.*, 2007, 103 e 114.

¹⁰ Quella dello *skipper* resta una qualifica ambigua, non contemplata né nel codice della navigazione, né nel codice della nautica da diporto, con la quale si allude al professionista cui è affidata la conduzione dell'unità da diporto. Sul punto v. D. Gaeta, *Nozione, compiti e responsabilità dello skipper*, in *Dir. Trasp.*, 1993, 331.

tal quale al conduttore; nella seconda, la nave viene consegnata munita di tutti i beni di consumo necessari (combustibile, lubrificanti, provviste) e dotata di equipaggio. Come si può notare, si tratta di un ibrido tra la locazione e il noleggio, che può avere anche varianti, come ad esempio quando la stipula dei contratti di lavoro con l'equipaggio (il cosiddetto ingaggio dello *skipper*) avviene direttamente a cura del conduttore, ma su indicazione (suggerimento) del locatore. Al riguardo, occorre rilevare che, come previsto dal succitato comma 2 dell'art. 42, tale prassi espone il conduttore, firmatario del contratto di locazione, a tutti i rischi derivanti dalla navigazione, sebbene il comando e la condotta dell'unità siano invece assunti dalla figura dello *skipper*. Una locazione con *skipper* nell'ambito della nautica da diporto consente, di fatto, di assumere il comando di unità da diporto senza il possesso di alcun titolo professionale permettendo, allo stesso tempo, alle imprese che svolgono questo tipo di attività, di svincolarsi da onerosi adempimenti amministrativi inerenti anche alla sicurezza. Nel contratto *de quo* è inserita l'aggiunta della presenza a bordo di personale di fiducia della società di locazione, non dipendente dalla stessa, formalizzata attraverso una prestazione lavorativa, di solito definita "servizio di accompagnatore" e regolarizzata a parte sotto il profilo fiscale. La scelta del soggetto che prende servizio a bordo e assume il comando dell'unità è subordinata al gradimento della società di locazione che cita espressamente la figura dell'accompagnatore – *skipper*. Sul punto si era già espressa in maniera negativa, deducendone la illegittimità, l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Salerno ¹¹ il cui parere è stato condiviso e diffuso a mezzo di circolare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ¹². In detta occasione, l'Avvocatura ha ritenuto che "il contratto atipico della locazione con skipper nell'ambito della nautica da diporto non paia perseguire interessi meritevoli di tutela secondo l'ordinamento giuridico a norma dell'art. 1322, comma 2, del codice civile, anzi tenda a perseguire fini contrari all'ordinamento medesimo, che per il noleggio prescrive l'obbligo del titolo professionale per i comandanti e il limite di dodici passeggeri". La conclusione, dunque, è stata quella dell'applicabilità, al di là del *nomen iuris* del contratto, della disciplina del noleggio. Anche ad avviso della giurisprudenza di merito vi è esclusione della disciplina della locazione

¹¹ Parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Salerno n. 15.7.2008.

¹² Circolare Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 9004 del 27.5.2015.

e applicabilità della disciplina del noleggio¹³. Attraverso la richiamata circolare è stata messa in rilievo la sistematicità con cui si verifica tale “collaborazione” e si è osservato che gli *skipper* svolgono un tipo di attività riconducibile a quella professionale, svincolata da ogni forma di direzione e/o dipendenza nei confronti della società armatrice, con la conseguenza di eludere e, dunque, violare la normativa sui titoli professionali del diporto. Si può dunque concludere che una società di locazione, così operando, concretizza un'attività non meritevole di tutela da parte dell'ordinamento giuridico e sanzionabile sotto il profilo amministrativo in quanto si profilerebbe concorrenza sleale nei confronti dell'attività svolta dalle società di *charter*.

5. – Il Titolo V del codice della nautica da diporto disciplina agli artt. 53-57 il sistema sanzionatorio per le violazioni commesse con unità da diporto¹⁴. In particolare va sottolineata la disposizione di cui all'art. 55 del D.Lgs. n. 171/2005 prevede che “chiunque esercita le attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto senza l'osservanza delle formalità di cui all'art. 2, 2 comma, ovvero utilizza imbarcazioni da diporto per attività diverse da quelle a cui sono adibite, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro duemilasecentocinquante a Euro ottomiladuecentosessantatre”. Occorre segnalare, a tal proposito, una decisione¹⁵ ove viene statuito che “In tema di navigazione, chiunque esercita le attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto senza l'osservanza delle formalità previste dalla legge, ovvero utilizza imbarcazioni da diporto per attività diverse da quelle a cui sono adibite, è punito con sanzione amministrativa pecuniaria. Tale disciplina non trova applicazione per i semplici natanti”. La disposizione di cui all'art. 27, sesto comma, relative ai natanti sembra non convincere in quanto se le modalità del loro utilizzo commerciale devono essere previste in apposite ordinanze dell'Autorità Marittima locale, si rischierebbe di “esentarle” da obblighi connessi alla sicurezza della navigazione.

¹³ Trib. Sassari Sezione Distaccata di Alghero sentenza del 27 aprile 2010 n. 79 in *Riv. Dir. Nav.*, 2013, 913 s., con il commento di M. Comenale Pinto.

¹⁴ Sul punto v. cfr. E. Romagnoli, *Il regime sanzionatorio della nautica da diporto*, in *Dir. Mar.*, 2012, II, pp. 625 – 626, e A. Raiola, *Le norme sanzionatorie e gli illeciti amministrativi commessi dalle unità da diporto*, in questa *Rivista*, VI, Palermo, 2008.

¹⁵ Trib. Palermo, sentenza n. 2266 del 30 marzo 2015 (inedita).

6. – Alla luce di quanto finora esposto appare evidente una difficoltà ad inquadrare in maniera sistematica la molteplicità di rapporti negoziali emergenti nel mercato dei servizi legati all'utilizzo commerciale delle unità da diporto e la manifesta inadeguatezza della disciplina in vigore, con riferimento al codice della nautica da diporto a comprendere e disciplinare i diversi modelli contrattuali che nella prassi vengono impiegati per offrire servizi sempre nuovi e accattivanti ad una clientela sempre più vasta ed esigente. Non possono certo considerarsi esaustive le citate circolari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per circoscrivere a livello normativo le ipotesi largamente diffuse nella prassi, che si discostano, per svariati elementi, dai modelli tipizzati dal legislatore, e nell'ambito dei quali non possono essere inquadrati agevolmente. Nemmeno può rappresentare una soluzione della problematica la circolare interpretativa n. 15036/2015 nella parte in cui suggerisce di valutare “caso per caso” la sussistenza di eventuali violazioni scaturenti da comportamenti elusivi nell'esercizio commerciale delle unità da diporto tenendo anche conto della prassi operativa contenuta nelle ordinanze dei singoli Uffici periferici. Al fine di garantire certezza del diritto e uniformità di trattamento nei procedimenti sanzionatori è certamente auspicabile, dopo l'entrata in vigore della L. 7 ottobre 2015, n. 167 recante “Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto”¹⁶, una revisione della disciplina dei contratti di utilizzazione commerciale nel diporto che tenga conto di tali nuovi modelli commerciali.

¹⁶ Pubblicata in G.U. n.245 del 21 ottobre 2015.