



VADEMECUM

**per la nautica da diporto
e per la pesca sportiva
a cura
del Comando Generale
delle Capitanerie di Porto / Guardia
Costiera**

Contattaci

**Via Marciello – Zona Pip Campora San Giovanni – 87032 Amantea
(CS)**

Cell: 371.1543177 (noleggio)

Cell: 377.0847016 (ufficio)

E-mail: albinocollabarche@gmail.com

Vademecum per la nautica da diporto e per la pesca sportiva

XXIV EDIZIONE – 2019

LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Con il D. Lgs. 3 novembre 2017, n.229, il 13 febbraio 2018 sono entrate in vigore le nuove disposizioni che hanno revisionato ed integrato il previgente testo del Codice della Nautica da Diporto di cui al D. Lgs. 18 luglio 2005, n. 171. Una riforma richiesta da tempo dalle Associazioni di categoria e dagli utenti diportisti e, come tale, una delle misure più attese della riforma della portualità e della logistica che, di fatto, dà attuazione alla Direttiva europea 2003/44/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri per quanto attiene la materia del diporto nautico. Il nuovo testo è il frutto di un intenso lavoro avviato nel 2015 quando, con la legge delega n. 167 il Governo fu delegato ad adottare uno o più decreti legislativi di revisione con l'intento di intervenire sulla materia per aumentare la competitività del settore diportistico italiano.

Un percorso normativo che, nel coinvolgere in maniera trasversale tutti i diversi *stakeholders* attraverso svariati tavoli tecnici, ha cercato di assicurare una maggiore difesa degli interessi pubblici generali quali la tutela dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, prevedendo al contempo interventi protesi allo sviluppo di un turismo sostenibile e costiero.

Molte le semplificazioni introdotte e tante le novità, alcune con efficacia immediata, in quanto già di per sé applicabili, altre che necessitano invece di decreti attuativi di cui lo stesso Codice tuttavia ne individua, da subito, le linee di sviluppo.

Al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera viene riconosciuta, in via esclusiva, la direzione ed il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto. I controlli in mare verranno eseguiti secondo specifiche direttive che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emanerà entro il 31 marzo di ogni anno, in modo da prevenire duplicazioni negli accertamenti; con la medesima finalità viene istituzionalizzato anche il famoso “Bollino Blu”, un sistema di controllo di natura preventiva che varrà da giugno a settembre.

Vengono, in via generale, inasprite le sanzioni pecuniarie finora previste che aumentano almeno di un terzo, con l'applicazione in taluni casi di sanzioni accessorie che possono giungere sino al ritiro della patente nautica e della licenza di navigazione, nonché anche al sequestro dell'unità. Previste pesanti sanzioni anche per chi naviga in stato di ubriachezza (ovvero anche sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti, stupefacenti o psicotrope): in tutti questi casi le multe possono trovare ulteriore aumento qualora si provochino sinistri marittimi o nell'ipotesi di illecito commesso con nave da diporto e ci sono altre aggravanti “temporali” anche nei casi in cui la violazione viene commessa tra le ore 22.00 e le ore 7.00. Per quanto concerne, in particolare, la conduzione di unità da diporto sotto l'influenza dell'alcool, si prevedono ancor più severe limitazioni (in presenza di risultati del *test* alcolemico superiori al valore di zero grammi per litro) per i minori di 21 anni e per chi conduce unità a fini commerciali.

Viene introdotta la possibilità per il trasgressore di beneficiare di una riduzione del 30% sull'importo dovuto quale pagamento per le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni al Codice del diporto, a condizione che si effettui il relativo pagamento entro 5 giorni dalla contestazione/notifica. Detta riduzione non si applica nei casi in cui alla violazione sono correlate sanzioni accessorie quali il sequestro dell'unità da diporto o la sospensione/revoca della patente nautica.

Il nuovo Codice ridefinisce la “navigazione da diporto” come quella “esercitata, in acque marittime ed interne, mediante l'utilizzo di unità da diporto per fini esclusivamente lusinghi o anche commerciali”. Si conferma quindi la possibilità che le unità da diporto possano essere utilizzate per fini commerciali mediante contratti di locazione e di noleggio¹ oppure quando impiegate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto (*ndr.* scuola nautica) oppure come unità appoggio per i praticanti di immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (*c.d.* *diving*). Le stesse unità possono essere utilizzate in attività multiple ma queste devono comunque risultare annotate nei rispettivi registri di iscrizione e nella licenza di navigazione. Le unità impiegate a scopo commerciale, per locazione o noleggio, non possono, tuttavia, essere contemporaneamente utilizzate per diporto “puro”.

Le disposizioni del nuovo Codice regolamentano ulteriori forme di uso commerciale delle unità da diporto, allorché le stesse sono utilizzate per assistenza all'ormeggio nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto ovvero quando sono impiegate per l'attività di assistenza e traino di altre unità da diporto.

Per l'annotazione dell'utilizzo a fini commerciali nei pubblici registri e sulla licenza di navigazione, il proprietario è tenuto a presentare all'Ufficio d'iscrizione il certificato di iscrizione nel registro delle imprese (o equivalente dichiarazione sostitutiva) da cui risulti l'indicazione dell'attività commerciale svolta.

Qualora l'uso commerciale sia svolto con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea (o extraeuropei), l'esercente deve presentare all'Autorità marittima o della navigazione interna, con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona, una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della certificazione di sicurezza in possesso e della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi. Copia della dichiarazione, validata dalla predetta Autorità, deve essere mantenuta a bordo.

¹ Il noleggio di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane, quindi, nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio. Anche il contratto di noleggio deve essere redatto in forma scritta a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o in copia conforme. Ai fini della condotta dell'unità è necessario un titolo professionale marittimo. Il regolamento di attuazione al Codice prevede specifiche norme di sicurezza per le unità da diporto adibite a noleggio che, per tale finalità, potranno trasportare fino a massimo 12 passeggeri escluso l'equipaggio (in caso di trasporto di più di 12 passeggeri si applicano le disposizioni del D. Lgs. n. 45/2000, se in navigazione nazionale, oppure le pertinenti norme della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare - SOLAS, se in navigazione internazionale).

In maniera sintetica, le principali novità del nuovo Codice della Nautica da diporto riguardano:

- Le categorie delle unità da diporto diventano complessivamente sette (natanti, imbarcazioni, navi da diporto minori "storiche", navi da diporto "minori", navi da diporto "maggiori", a cui si aggiungono le moto d'acqua ed i *commercial yacht*).
- Le sigle di iscrizione delle nuove unità iscritte che avranno un codice alfanumerico di identificazione generato automaticamente da un centro elaborazione dati su base nazionale e composto da 4 caratteri alfabetici e da 4 numerici (le sigle di iscrizione già rilasciate resteranno comunque valide).
- L'istituzione presso il Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, una piattaforma informatica creata ai fini della sicurezza della navigazione ove sono annotati per ogni intestatario di patente nautica: dati anagrafici (e relative variazioni); dati relativi al procedimento di rilascio, rinnovo ed eventuale sospensione o revoca della patente; dati relativi a sinistri marittimi occorsi con responsabilità del titolare e delle relative sanzioni eventualmente irrogate. Il registro non è pubblico e la consultazione è riservata alle Autorità espressamente individuate dal Codice.
- L'introduzione delle seguenti figure professionali, per le quali, in attesa dei relativi decreti attuativi, il Codice già ne precisa i presupposti per il rispettivo svolgimento, introducendo una serie di requisiti di carattere regolamentare:
 - **Mediatore del diporto** che viene definito come quel soggetto che, anche attraverso attività di consulenza, mette in relazione due o più parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto.
 - **Istruttore di vela** ovvero colui che insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne. Ai fini dell'esercizio della professione sarà necessaria l'iscrizione in un apposito elenco nazionale, tenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da menzionarsi è poi anche l'introduzione del nuovo titolo professionale di "Ufficiale di navigazione del diporto di seconda classe", una qualifica prevista per lo svolgimento dei servizi di coperta che troverà una più precisa disciplina nei successivi decreti attuativi.

- L'istituzione, all'11 aprile di ogni anno, della "Giornata del mare" in occasione della quale le scuole di ogni ordine e grado possono promuovere, nell'ambito della propria autonomia, iniziative volte a diffondere la conoscenza del mare e della cultura marinaiasca.
- La ridefinizione della disciplina:
 - delle "Scuole nautiche" preposte all'istruzione ed alla formazione dei candidati agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività, condizionata al possesso di specifici requisiti, viene assoggettata ad una dichiarazione certificata di inizio di attività da presentarsi alla Provincia del luogo in cui hanno la sede principale;
 - dei "Centri di istruzione per la nautica" ovvero di quelle Associazioni nautiche e di quegli Enti riconosciuti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche, la cui attività di formazione è soggetta alla vigilanza amministrativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- La regolamentazione del transito delle unità da diporto presso porti e approdi turistici, i cui concessionari, nei termini e modi specificati dal Codice, devono permanentemente riservare alle unità da diporto tratti di banchina per gli accosti in transito o per gli approdi effettuati per "rifugio" (l'ormeggio, per non più di tre volte nell'arco di ciascun mese, deve essere gratuito, per le unità che approdano per "rifugio", per tempo non inferiore alle quattro ore al giorno tra le ore 9.00 e le 19.00). Tariffe ed orari degli accosti "gratuiti" devono essere resi pubblici. In particolare per quanto riguarda gli spazi: dal 15 giugno al 15 settembre deve essere riservati al transito l'8% dei posti barca disponibili.
- La definizione e semplificazione delle procedure di iscrizione, compravendita di imbarcazioni da diporto, con l'espressa definizione di un termine di 20 giorni per il rilascio dei documenti da parte dei competenti Uffici (*ndr.* 7 giorni per i duplicati). Confermate le disposizioni inerenti la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto da trasciversi, su richiesta dell'interessato, entro 60 giorni (*ndr.* in caso di residenza all'estero entro 120 giorni) dalla data dell'atto.
- Le ipotesi di cancellazione delle unità da diporto dai pubblici registri, in relazione alle quali è previsto che, in caso di demolizione o dismissione di bandiera, il correlato nulla osta venga rilasciato entro 30 giorni dalla richiesta; entro lo stesso termine si considera rilasciato anche il nulla osta inerente eventuali posizioni pendenti all'Inps del personale marittimo; non è, invece, più necessario chiedere il nulla osta preventivo per la dismissione della bandiera per chi vende o trasferisce all'estero l'unità.
- La Dichiarazione di armatore² in ordine alla quale con le nuove disposizioni, in assenza di un'espressa dichiarazione, si presume che sia tale il proprietario e per le unità in locazione finanziaria si presume, fino a prova contraria, che sia tale l'utilizzatore. La dichiarazione di armatore (come pure la revoca di armatore) deve essere eseguita con atto scritto con sottoscrizione autenticata.
- L'attività di noleggio occasionale di imbarcazioni e navi da diporto che, con le modifiche introdotte al Codice, si può effettuare solo con unità di bandiera italiana.
- La disciplina degli arrivi e delle partenze delle unità da diporto, ivi comprese quelle adibite ad uso commerciale.
- L'introduzione del concetto di "danno ambientale" (anche potenziale), in relazione al quale, nel caso di eventi che compromettano l'integrità ambientale, è previsto l'inasprimento di talune fattispecie sanzionatorie, nonché l'obbligo di redigere la "denuncia di evento straordinario".
- La possibilità per gli Enti gestori delle Aree Marine Protette di istituire campi boa e campi di ormeggio attrezzati nelle zone di riserva generale (zone "B") o di riserva parziale (zone "C") per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali zone. Con le nuove norme, compatibilmente con i pertinenti strumenti di pianificazione, diventa anche possibile realizzare zone di rimessaggio ove ricoverare a secco unità da diporto sino a 12 metri di lunghezza, garantendone comunque la fruizione pubblica.

Il nuovo testo del Codice del Diporto prevede anche l'adozione del Sistema Telematico Centrale per il diporto (SISTE) che, con il successivo e correlato D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152, ha trovato ulteriore regolamentazione venendo formalmente istituito presso il Dipartimento per i Trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il SISTE include in particolare:

- l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto;
- l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)³;

² Per "armatore" si intende chi assume l'esercizio dell'unità da diporto.

³ Con successivi Decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verranno stabilite le modalità per il trattamento, la conservazione e la gestione informatizzata dei dati dell'archivio, nonché individuate le risorse di personale da assegnare, anche per le attività di validazione dei dati comunicati dagli STED.

- lo Sportello telematico del diportista (STED)⁴, presso il quale sono espletate le attività di conservatoria ed ogni altra pratica relativa alle unità da diporto.

Dal 1° aprile al 31 agosto 2019 è avviato un primo periodo di sperimentazione del sistema che riguarderà solo alcuni STED specificatamente individuati con apposito provvedimento ministeriale.

Le operazioni di graduale informatizzazione e definitivo popolamento dell'Archivio telematico centrale con i dati contenuti nei pubblici registri del diporto verranno completate entro il 1° gennaio 2021, dando priorità alle unità da diporto, immatricolate entro il 31 agosto 2019, per le quali gli interessati si troveranno nel frattempo ad espletare attività di conservatoria o pratiche tecnico-amministrative comunque connesse all'utilizzo dell'unità (es. rilascio della licenza di navigazione o del certificato di sicurezza, dichiarazione di armatore, rilascio della licenza provvisoria di esercizio dell'apparato radiotelefonico, etc.).

A decorrere dal 1° settembre 2019 le unità da diporto di nuova immatricolazione saranno tutte iscritte esclusivamente nel nuovo Archivio telematico centrale.

In attesa dell'ormai imminente revisione del regolamento al Codice del diporto e delle norme a questo ulteriormente correlate, restano ancora ferme le attuali disposizioni. In proposito, è bene ricordare che:

- a) i possessori di natanti hanno sempre la facoltà di richiedere al Comando Generale delle Capitanerie di porto l'attribuzione di un numero di identificazione "SAR" ai fini della ricerca e soccorso in mare; la norma diventerà operativa non appena saranno emanate le relative direttive;
- b) gli apparecchi galleggianti (atolli), obbligatori quando la navigazione si svolge tra le sei e le dodici miglia dalla costa, a decorrere dal 1° gennaio 2009, devono essere sostituiti con una zattera di salvataggio autogonfiabile. Il Comando Generale delle Capitanerie di porto con Decreto 2 marzo 2009 ha stabilito le caratteristiche tecniche delle nuove zattere;
- c) nelle more dell'introduzione della nuova modalità a quesiti predeterminati (quiz) degli esami per il rilascio delle patenti nautiche, l'accesso agli stessi può avvenire secondo le seguenti modalità:
 - per quanto riguarda gli Uffici provinciali della Motorizzazione, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami i candidati residenti o domiciliati nella rispettiva provincia, oppure in una provincia confinante con la suddetta, ovvero in altra provincia ricompresa nella medesima regione della provincia di residenza o di domicilio del candidato;
 - per quanto riguarda gli Uffici Marittimi periferici, possono presentare istanza e sostenere i conseguenti esami presso ciascuna Capitaneria di porto o Ufficio Circondariale Marittimo i candidati residenti o domiciliati in una delle province ricomprese nella giurisdizione territoriale della rispettiva Direzione Marittima, ovvero della Direzione Marittima con essa confinante.

Resta in proposito ferma la deroga per i cittadini stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero che possono sostenere l'esame ovunque;

- d) nei casi di smarrimento del certificato d'uso del motore o della dichiarazione di potenza, qualora i soggetti commerciali, autorizzati al rilascio del duplicato della dichiarazione di potenza del motore, non siano più sul mercato o ne sia stato dichiarato il fallimento, il motore può essere sottoposto ad accertamento della potenza presso i centri prova autoveicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini del rilascio del relativo documento;
- e) diversamente dal passato, la fattura, autenticata e registrata, costituisce titolo di proprietà valido ai fini dell'iscrizione delle unità nei registri;
- f) i salvagente omologati con la normativa "EN" (Europea) devono essere sostituiti con quelli omologati con le norme "ISO" (Internazionali). Per maggiori notizie si rinvia alla sezione "Cinture di salvataggio".

Ulteriori novità che interessano il mondo della nautica

- 1) L'art. 3 del D.L. 13 maggio 2011, n° 70 ha esteso la normativa sulla nautica alle navi da diporto destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (*Yacht in commercial use*).
- 2) A norma del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012 (c.d. liberalizzazioni), le unità da diporto di bandiera extra-comunitaria possono essere impiegate in attività commerciale (locazione, noleggio, ecc.).
- 3) L'art. 6 del D. Lgs. n. 4/2012 prevede una modifica alla normativa sulla pesca sportiva rinviando ad un apposito regolamento che stabilirà nuovi criteri e modalità per l'esercizio dell'attività di pesca sportiva.
- 4) Con D.L. 26.04.2013, n°43 è stato aumentato il costo delle marche da bollo che passa ad Euro 16,00.
- 5) Con Decreto 3 giugno 2014, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha parzialmente modificato la previgente disciplina inerente le procedure per l'individuazione degli Enti e delle Associazioni nautiche di livello nazionale, individuando i nuovi parametri di effettuazione dell'attività di vigilanza sugli stessi.
- 6) L'art. 49 *bis* del Codice del diporto prevede che il titolare persona fisica (o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione), ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto (iscritte nei registri nazionali) può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità, senza che ciò costituisca uso commerciale della stessa. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere così assunti con il solo requisito del possesso della patente; nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere, invece, munito di titolo professionale del diporto. Con una recente circolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è espresso affermando che, per la fattispecie del noleggio occasionale, non è possibile stipulare accordi di sub-noleggio, né noleggiare occasionalmente l'unità ad una società a sua volta avente come oggetto sociale l'attività di *charter*. I proventi derivanti dall'attività di noleggio occasionale (di durata complessiva non superiore a 42 giorni) sono sottoposti, a richiesta del percipiente, ad un regime fiscale semplificato. Con Decreti interministeriali rispettivamente in data 26.02.2013 e 07.10.2014 sono state definite le modalità di comunicazione all'Agenzia delle Entrate ed alla Capitaneria di porto territorialmente competente, attraverso un modello in formato "pdf" reperibile sul sito istituzionale della Guardia Costiera (www.guardiacostiera.it).
- 7) Con D.M. 03.10.2014 sono stati stabiliti i requisiti che devono possedere le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, nell'ambito di idonee strutture dedicate alla nautica.

⁴ Lo STED è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, presso:

- a) le Capitanerie di porto, gli Uffici Circondariali marittimi e gli Uffici della Motorizzazione Civile (UMC);
- b) i raccomandatari marittimi a tal fine abilitati;
- c) gli studi di consulenza in possesso di autorizzazione in corso di validità rilasciata ai sensi della Legge n°264/1991 ed a tal fine specificatamente abilitati.

- 8) Con apposita Circolare del 15 luglio 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito come il Decreto 2 marzo 2012 «Clini-Passera» (che vieta alle navi di passare a meno di due miglia di distanza da aree marine protette ponendo anche limiti per la navigazione all'interno delle stesse) non si applichi alle unità da diporto.
- 9) Con D.M. 1 ottobre 2015, la tabella delle dotazioni minime dei medicinali da tenere a bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto è stata modificata. Per le unità da diporto impiegate come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo valgono le indicazioni dell'art. 90 del regolamento al Codice del diporto.
- 10) Con Decreto 15 dicembre 2015, n°225 è stata innovata la normativa inerente i libretti carburante per l'impiego dei prodotti energetici (gasolio e benzina) e degli oli lubrificanti nelle imbarcazioni in navigazione nelle acque marine comunitarie e nelle acque interne. Sono esclusi dall'esenzione fiscale/tributaria i prodotti energetici utilizzati dalle imbarcazioni private da diporto, anche quando utilizzate mediante contratti di locazione. L'agevolazione si applica, invece, per i prodotti utilizzati per la navigazione nelle acque marine comunitarie di unità da diporto adibite ad esclusivo scopo commerciale mediante contratto di noleggio. In tema di libretti carburante e con riguardo alla navigazione nelle acque marine comunitarie, l'Agenzia delle Dogane, con circolare n. 5/D prot. RU31289 del 15.03.2016, ha ribadito che i carburanti esenti sono quelli impiegati nelle acque territoriali e nelle acque marittime interne, incluse quelle lagunari e le acque portuali, specificando altresì che ricadono nella disciplina del D.M. n. 225/2015 anche quelli riforniti ad imbarcazioni in navigazione diretta tra porti nazionali o da questi verso porti comunitari su tratte che comportano l'attraversamento di acque non comunitarie.
- 11) Con la legge di stabilità 2016 (comma 366, articolo 1 della legge n. 208/2015) è stato abrogato il tributo precedentemente dovuto per il possesso di imbarcazioni e navi oltre i 14 metri di lunghezza.
- 12) Con il Decreto 2 agosto 2016, n. 182 sono stati modificati i requisiti visivi per il conseguimento o la convalida delle patenti nautiche, innovando anche il modello di certificato medico da cui, per legge, deve risultare l'idoneità dell'interessato. Detto Decreto contemplava la facoltà per coloro ai quali, nel periodo compreso tra il 21.12.2008 (cfr. data di entrata in vigore del Decreto n. 146/2008) ed il 20.10.2016 (cfr. data di entrata in vigore del citato Decreto n. 182/2016), sia stata revocata la patente nautica esclusivamente per difetto dei requisiti visivi, di chiedere agli uffici competenti, fino al 20.10.2017, la revisione del provvedimento di revoca. La novità più importante è data dalla possibilità di dimostrare in sede di visita oculistica di avere un campo visivo normale (non inferiore a 10/10) anche con uso di occhiali o lenti a contatto. In quest'ultimo caso, gli occhiali utilizzati dovranno esser dotati di dispositivi adatti ad evitarne la perdita accidentale, anche in situazioni di emergenza, mentre in caso d'uso di lenti a contatto, devono esser utilizzati occhiali di protezione con lenti neutre.
- 13) Il 14 giugno 2016 è entrato in vigore il Decreto Ministeriale 12 maggio 2016, n. 101 con cui sono state introdotte nuove norme per le modalità di raccolta e di smaltimento dei prodotti esplosivi e, fra questi, anche dei segnali di soccorso luminosi scaduti utilizzati nel settore marittimo (compreso il diporto nautico). Nell'ambito di tale nuova disciplina rileva l'obbligatorietà del distributore di articoli pirotecnici di provvedere alla raccolta gratuita di quelli scaduti, non usati o non più suscettibili di ulteriore uso per le finalità cui sono destinati, nonché dei rifiuti derivanti dal loro utilizzo, consegnati da parte dell'utilizzatore.
- 14) La Legge n. 154/2016 ha innovato le vigenti disposizioni in materia di pesca. In particolare, sono state incrementate, fra l'altro, le sanzioni amministrative pecuniarie per talune violazioni in materia di pesca non professionale.
- 15) Relativamente all'attività degli studi di consulenza autorizzati a mente della legge 8 agosto 1991, n°264, presso i quali può anche essere attivato lo Sportello Telematico dell'Automobilista, è stato chiarito che gli stessi allorquando procedono al ritiro della licenza di navigazione possono continuare a rilasciare all'interessato la ricevuta prescritta dall'art. 7 della citata legge n°264/1991 e ciò nelle more che vengano individuati i nuovi modelli di ricevuta da offrire all'utenza.
- 16) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fissato in un anno la giacenza massima per le patenti nautiche emesse, convalidate o rinvenute, a seguito di furto o smarrimento, e mai ritirate dai titolari, pur se ripetutamente in tal senso sollecitati. Il suddetto termine annuo decorre dal momento in cui l'emissione, la convalida o il ritrovamento del documento sono comunicati in forma scritta al richiedente. Allo scadere di tale periodo di possibile conservazione senza che sia stata ritirata la patente nautica, l'Ufficio competente comunica al titolare l'avvio del procedimento amministrativo di distruzione del documento, che ha luogo tra il trentesimo ed il quarantacinquesimo giorno dalla data di invio della predetta comunicazione.
- 17) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel richiamare le vigenti norme in relazione alle quali si prevede la sostituzione del modello di patente nautica (cfr. artt. 38, comma 4, e 45 del regolamento al Codice della Nautica da diporto), ha ribadito come a tali specifici casi si accompagni una norma di carattere generale (cfr. art. 28, comma 2, del predetto regolamento), che dispone la conformità delle patenti nautiche al modello a tal fine approvato (che, ad oggi, risulta esser quello indicato dal Decreto direttoriale 16 marzo 2009). Per tale ultima ragione, la validità e la durata delle patenti nautiche rilasciate fino alla data di pubblicazione del Decreto direttoriale sopra citato (ovvero di quelle stampate su modello a "fisarmonica", ma prive, nell'apposito riquadro, dell'indicazione relativa all'abilitazione di categoria "C") viene confermata nei relativi termini di scadenza prevedendone, comunque, la sostituzione all'atto della successiva convalida. Pertanto, in tutti i casi di convalida/rinnovo di siffatte patenti non recanti il riferimento all'abilitazione di categoria "C", gli interessati dovranno avviare il relativo procedimento amministrativo tenendo conto che il preposto Ufficio dovrà rilasciare, in sostituzione del precedente, un nuovo stampato di patente nautica, conforme alle norme in vigore.
- 18) In conformità alla Direttiva 2013/53/UE del 20.11.2013, con D. Lgs. 11 gennaio 2016, n°5 sono stati stabiliti i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto e delle moto d'acqua, abrogando la precedente Direttiva 94/25/CE. La nuova norma, che riguarda anche i motori di propulsione, si applica a tutte le unità da diporto fino a 24 mt.. Fino al 18.01.2017 potevano esser messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data del 18.01.2016. Possono, invece, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza ≤ 15 Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico all'uopo previsti dal D. Lgs. n. 5/2016, purché immessi sul mercato prima del 18.01.2020.
- 19) Il D.M. 27.04.2017 ha disciplinato gli adempimenti relativi agli arrivi e partenze del naviglio mercantile, da diporto e da pesca, esentando da ogni formalità le unità addette alla navigazione da diporto o ad uso privato. Il nuovo testo del Codice del diporto ha ulteriormente disposto che "le unità da diporto di qualsiasi bandiera, se non adibite ad attività commerciale, sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'Autorità marittima" all'arrivo o alla partenza dal porto; tale esenzione si applica anche alle unità da diporto battenti bandiera dell'unione europea adibite ad attività commerciale.

Le novità per l'anno 2019

- 1) Con Decreto 23.01.2018 sono state rideterminate le tasse da corrispondere per l'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (Euro 20,00 per le patenti di categoria "A" e "C" ed Euro 60,00 per le patenti di categoria "B").
- 2) Con Decreto 29.05.2018 sono stati aggiornati gli importi dei diritti e dei compensi dovuti per prestazioni e servizi per la nautica da diporto già previsti dalla tabella "A" in allegato XVI al D.Lgs. 18 luglio 2005, n°171.
- 3) Ai fini dell'esercizio della pesca per finalità ricreative, turistiche o sportive, il Decreto Direttoriale n°26024 del 20.12.2018 ha prorogato al 31 dicembre 2019 la validità della comunicazione a suo tempo introdotta dal Decreto Ministeriale 6 dicembre 2010.
- 4) A mente del D.L. 25.07.2018 n°91, le disposizioni di cui all'articolo 39, comma 1, lettera b), del Codice del diporto relative all'obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2019.
- 5) Con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n°152 è stato approvato, in via definitiva, il regolamento recante la disciplina delle nuove norme per l'attuazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE).

QUALI SONO LE UNITÀ DA DIPORTO

Per unità da diporto si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto.

Sono definiti:

- **Natanti:** le unità a remi ovvero con scafo di lunghezza⁵ pari o inferiore a mt. 10 (a vela e a motore) misurata secondo gli *standard* armonizzati. L'immatricolazione di queste unità è facoltativa, ma se iscritte nei registri assumono il regime giuridico delle imbarcazioni (iscrizione, passaggi di proprietà, visite periodiche, licenza di navigazione, ecc.).
- **Moto d'acqua:** le unità con lft. fino a 4 mt., con motore a pompa a getto d'acqua, azionate da persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.
- **Imbarcazioni:** le unità con scafo di lunghezza superiore a mt. 10 e fino a mt. 24, misurata secondo gli *standard* armonizzati.
- **Navi da diporto minori "storiche":** quelle unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e fino a 100 tsl, costruite prima del 1967.
- **Navi da diporto "minori":** quelle unità, diverse da quelle "storiche", con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e fino a 600 tsl.
- **Navi da diporto "maggiori":** quelle unità con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e alle 600 tsl.
- **"Commercial yacht":** quelle unità usate ai fini commerciali.

Nota: Le navi e le imbarcazioni da diporto (ma non i natanti) hanno l'obbligo di esporre la bandiera di nazionalità e sono contraddistinte da una sigla di individuazione. Esse sono iscritte nei pubblici registri tenuti dalle competenti Autorità marittime⁶ ed in relazione alla categoria di progettazione, sono abilitate alla navigazione e munite della relativa licenza per la navigazione e del pertinente certificato di sicurezza.

In relazione alla costruzione, le imbarcazioni ed i natanti da diporto si suddividono in due grandi categorie: unità con marchio "CE", soggette alla normativa comunitaria di cui alla direttiva 2013/53/UE (ovvero alle precedenti direttive 94/25/CE sulla commercializzazione delle unità da diporto e 2003/44/CE in materia di gas di scarico e emissioni acustiche), e unità senza marchio "CE" che continuano ad essere assoggettate alla vecchia normativa della legge n.50/71 (soppressa) ma ripresa in parte dal Codice del diporto.

Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "autorizzato" o "notificato" ai sensi rispettivamente del D. Lgs. n°5/2016 o del D. Lgs. n°104/2011.

Nota: Per fac-simili e modelli di domanda inerenti l'iscrizione delle unità da diporto nei pubblici registri oppure per ogni altro riferimento in materia di diporto nautico si può consultare il sito istituzionale della Guardia Costiera (www.guardiacostiera.gov.it/diportisti).

⁵ Secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666, la lunghezza delle unità da diporto include tutte le parti strutturali e integrali dell'unità, quali prue o poppe di legno, plastica o metallo, impavesate e giunzioni scafo/ponte. Questa lunghezza esclude, invece, le parti rimovibili che possono essere staccate in modo non distruttivo e senza influire sull'integrità strutturale dell'unità, per esempio, alberi, bompressi, pulpiti a ciascuna estremità dell'unità, accessori della testa di ruota, timoni, motori entrofuoribordo, motori fuoribordo e relative staffe e piastre di supporto, piattaforme di immersione, piattaforme di imbarco, bottacci e parabordi.

⁶ In attesa dell'emanazione dei decreti attuativi attraverso cui disciplinare il funzionamento dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, i pubblici registri in cui sono iscritte le imbarcazioni da diporto (R.I.D.) rimangono tenuti dalle Capitanerie, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici provinciali della motorizzazione civile (ex MCTC), mentre quelli in cui sono iscritte le navi da diporto (R.N.D.) restano tenuti dalle sole Capitanerie di porto.

ATTENTI AI LIMITI DI NAVIGAZIONE

Unità senza Marcatura “CE”

Fino al 16.6.1998, le unità da diporto (natanti e imbarcazioni) sono state costruite e abilitate alla navigazione (entro sei miglia e senza alcun limite), sulla base dei criteri stabiliti dall'allora vigente legge n. 50/71. Per queste unità, poste sul mercato prima di tale data, non cambia nulla e continuano a rimanere abilitate alla navigazione entro sei miglia e senza alcun limite, con l'unica deroga per quei natanti riconosciuti idonei per la navigazione fino a 12 miglia dalla costa o senza alcun limite dalla costa a cura di un organismo tecnico notificato/autorizzato.

Attenzione: Una direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevede che, nel caso di sostituzione del motore con altro di maggiore potenza, indicata nel certificato di omologazione (per le unità omologate) ovvero riportata nella licenza di navigazione (per quelle non omologate), è necessario adeguare le parti interessate dalla rimotorizzazione ai requisiti essenziali di sicurezza previsti dalla normativa comunitaria per le unità “CE”. In tale ipotesi o il nuovo motore ha la stessa potenza (o inferiore) a quello vecchio da sostituire, ovvero è opportuno prendere contatti con un organismo notificato (o affidato) per una valutazione preventiva delle verifiche da eseguirsi ai fini del mantenimento dei requisiti essenziali di sicurezza.

Nota: Le imbarcazioni, che sono munite di licenza di navigazione, possono uscire e rientrare tranquillamente sia nei Paesi dell'U.E. sia in quelli extracomunitari.

Ferme restando le considerazioni che verranno fatte in ordine alla distanza di navigazione dalla costa, i natanti che durante le vacanze vengono portati fuori dei Paesi comunitari, non essendo prevista per essi alcuna certificazione o documento che li riconduca al Paese di bandiera, rischiano di non poter rientrare perché senza marchio “CE”. A tale scopo, all'uscita dall'Italia, è opportuno chiedere all'ufficio doganale di certificare che il mezzo nautico si porta al seguito per turismo (con accurata descrizione delle caratteristiche tecniche costruttive anche del motore a bordo poiché il Codice del diporto ha soppresso il certificato d'uso). In proposito, maggiori informazioni potranno essere reperite presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane.

Unità con Marcatura “CE”

A partire dal 16 giugno 1998, con la piena entrata in vigore della normativa comunitaria, la commercializzazione delle unità da diporto nell'ambito dei Paesi comunitari ha dovuto rispettare i prescritti requisiti essenziali in materia di sicurezza, di salute, di protezione dell'ambiente e dei consumatori e riportare il marchio “CE”. Come detto, fino al 18 gennaio 2017 potevano essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i prodotti conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del D. Lgs. n° 5/2016 (*ndr.* 18 gennaio 2016). Potevano, inoltre, essere messi a disposizione sul mercato o messi in servizio i motori di propulsione ad accensione comandata fuoribordo con potenza pari o inferiore a 15Kw conformi ai limiti di emissione di gas di scarico della «fase I» del Codice del diporto. Dopo il 18 gennaio 2017, si devono seguire, invece, i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti secondo quanto stabilito dal richiamato D. Lgs. n°5/2016.

Il Codice del diporto prevede quattro categorie di progettazione delle unità, distinte con le lettere “A”, “B”, “C” e “D”, progettate e costruite in funzione della forza del vento e dell'altezza significativa delle onde che l'unità può affrontare. Rientra nella responsabilità del comandante/conducente utilizzare l'unità nei limiti della categoria di progettazione assegnata dal costruttore, secondo le indicazioni riportate nel manuale del proprietario che accompagna la barca.

Le categorie di progettazione sono:

- **Categoria “A”:** per navigazione con venti che possono superare forza 8 (scala *Beaufort*) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 mt. ad esclusione di circostanze anomale come tempeste, tempeste violente, uragani, tornado e condizioni estreme di navigabilità o onde anomale;
- **Categoria “B”:** per navigazione, con vento fino a forza 8, compreso, e onde di altezza significativa fino a 4 mt., compresi (mare agitato);
- **Categoria “C”:** per navigazione, con vento fino a forza 6, compreso, e onde di altezza significativa fino a 2 mt., compresi (mare molto mosso);
- **Categoria “D”:** per navigazione, con vento fino a forza 4, compreso, e altezza significativa delle onde fino a 0,3 mt., compresi, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 mt..

La categoria di progettazione determina le condizioni meteo-marine entro le quali l'unità può navigare con sicurezza. Sulle unità da diporto marcate “CE” deve essere fissato sullo scafo sia il numero d'identificazione che la targhetta del costruttore (riportante gli estremi del fabbricante, la categoria di progettazione, la portata massima consigliata ed il numero massimo di persone trasportabili). Tutte le unità da diporto marcate “CE” sono dotate del manuale del proprietario (che non rientra fra i documenti di bordo).

Riassumendo, le imbarcazioni da diporto “CE” (per i natanti si veda di seguito) delle categorie “A”, “B”, “C” e “D” possono navigare a qualsiasi distanza dalla costa ma devono rispettare le condizioni meteo-marine stabilite per ciascuna categoria di progettazione.

La vigente normativa in materia di sicurezza è improntata alla responsabilizzazione del conducente, nello spirito delle regole comunitarie e del Codice del diporto, in materia di requisiti di sicurezza delle unità con marchio “CE”, ed alla loro idoneità a navigare in determinate condizioni di vento e di mare. Rientra nella responsabilità del conducente verificare, altresì, che alla partenza sia presente a bordo personale qualificato sufficiente a formare l'equipaggio, in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteo-marine, alla distanza dalla costa e dai porti sicuri.

Attenzione: La costruzione delle navi da diporto soggiace alle regole tecniche presupposte dal Codice della Navigazione, potendo navigare senza alcun limite di distanza dalla costa. Il numero massimo di persone trasportabili è determinato a seguito di una specifica visita di sicurezza effettuata dall'Autorità marittima e da un organismo tecnico.

Navigazione nelle acque interne

Il Codice del diporto ha imposto ai proprietari di unità da diporto di lunghezza superiore a mt. 10, non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, di provvedere alla loro iscrizione entro 90 giorni dalla data di entrata del Codice stesso, termine scaduto il 13 dicembre 2005. Coloro che non lo avessero fatto possono procedere all'iscrizione ma sono soggetti alle sanzioni amministrative previste dal Codice medesimo. La norma prevede che in mancanza del titolo di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne. Alla domanda d'iscrizione va allegata la documentazione tecnica (per le unità “CE”: dichiarazione di conformità e copia dell'attestazione “CE” del tipo [per le unità oltre i 12 mt.] o l'attestazione di idoneità [se l'unità è del tipo non - “CE”] rilasciata da un organismo notificato o autorizzato, nonché la dichiarazione di potenza dell'apparato motore [per i motori entrofuori bordo]). Le unità già iscritte e poi cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente immatricolate presso il medesimo ufficio sulla base della documentazione di proprietà e tecnica agli atti. L'ufficio può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo tecnico. Al termine del procedimento viene rilasciata la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza.

IL CERTIFICATO DI SICUREZZA

Le imbarcazioni e le navi da diporto, per essere abilitate alla navigazione, devono essere munite di apposito certificato di sicurezza. I natanti da diporto non sono, invece, soggetti alle visite di sicurezza, non avendo infatti l'obbligo di alcun certificato di sicurezza. Il certificato di sicurezza, i cui estremi vengono riportati anche nella licenza di navigazione, costituisce documento di bordo. Il regolamento di attuazione al Codice del diporto prevede che detto documento, rilasciato dall'Ufficio di iscrizione all'atto della prima immatricolazione, alla scadenza della validità e previa visita periodica da parte di un organismo tecnico ("notificato" o "affidato"), si rinnova per la durata di 5 anni. Ai fini degli accertamenti tecnici di idoneità e della valutazione di conformità alla normativa comunitaria, gli organismi tecnici "notificati" sono: il R.I.Na, l'Istituto Giordano di Bellaria, il *Det Norske Veritas* Italia, l'A.N.C.C.P. - (Agenzia Nazionale Certificazioni Componenti e Prodotti), l'Udicer/Nautitest di Venezia, la Società *Quality and Security* di Salerno, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza S.r.l. e l'Ente Navale Europeo ENAVE S.r.l.. Altri organismi c.d. "affidati" possono, invece, effettuare le operazioni di stazzatura e le sole visite di sicurezza alle unità da diporto, non avendo competenze per la certificazione "CE". Ad oggi due di questi coincidono con altrettanti organismi "notificati" (il R.I.Na e il *Det Norske Veritas*), i restanti sono l'*American Bureau of Shipping*, il registro francese *Bureau Veritas* ed il *Germanischer Lloyd*.

In caso di primo rilascio, il certificato di sicurezza ha una validità di 10 anni dall'immatricolazione, per le unità nuove, marcate "CE" delle categorie "C" e "D" e per quelle costruite in base alla *ex* legge 50/1971, abilitate alla navigazione fino a 6 miglia dalla costa, mentre per le unità "CE" delle categorie "A" e "B" e per quelle costruite con i criteri stabiliti dalla citata *ex* legge 50/1971 ed abilitate alla navigazione senza limiti, la validità del certificato è invece di 8 anni dall'immatricolazione. Per tutte le predette tipologie di unità, il successivo periodo di rinnovo sarà sempre di 5 anni a partire dalla data di conclusione degli accertamenti tecnici di volta in volta effettuati, salvo le visite occasionali per convalida da effettuarsi nei casi di sinistri, gravi avarie ovvero in tutti quei casi in cui siano mutate le condizioni in forza alle quali era stato rilasciato il certificato di sicurezza.

In passato, per la sostituzione del vecchio certificato di sicurezza con il modello regolamentare prescritto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 4385 dell'11 marzo 2009, allo scopo di evitare sovraccarichi di lavoro agli uffici periferici e imposizioni di procedure complesse per gli utenti, ha disposto che il vecchio modello di certificato di sicurezza potesse essere rinnovato, a seguito della visita periodica, alla scadenza prevista (otto o dieci anni in caso di primo rilascio, cinque anni in caso di rinnovo successivo al primo) una sola volta per ulteriori cinque anni, apponendovi la seguente dicitura:

"A seguito della visita periodica effettuata all'unità nel porto di _____ con esito _____ si rilascia attestazione di idoneità n. _____, ai sensi dell'art. 50, comma 5, del decreto ministeriale 29.7.2008, n. 146. Il presente certificato è valido fino al _____ Luogo _____ li _____ (Firma del rappresentante legale) Timbro Organismo Tecnico"

Alla scadenza dell'ulteriore periodo di rinnovo, il certificato deve essere comunque sostituito con il nuovo modello a cura dell'Ufficio di iscrizione. In tal caso, l'Autorità marittima, della navigazione interna o consolare avente giurisdizione sul luogo in cui viene eseguita la visita, se non direttamente interessata, provvede a trasmettere all'Ufficio di iscrizione dell'unità l'attestazione di idoneità rilasciata dall'organismo tecnico, in originale unitamente a copia del certificato di sicurezza da sostituire, anticipando il tutto a mezzo fax o altri strumenti telematici di trasmissione, per velocizzare le procedure. Con circolare n°13029 del 14.07.2015, il Ministero, allo scopo di offrire un'ulteriore via di semplificazione all'utenza diportistica, ha consentito che, in caso di visita eseguita in luogo non rientrante nella giurisdizione dell'Ufficio di iscrizione dell'unità, in alternativa alla procedura poc'anzi descritta, possa rivolgere l'istanza di rilascio del nuovo certificato anche direttamente a detto Ufficio inviando la documentazione sopra richiamata.

Si tenga presente che l'Autorità marittima (consolare, se all'estero) o della navigazione interna, qualora ritenga che siano venute meno le condizioni che hanno consentito il rilascio del certificato di sicurezza, può disporre che l'unità sia sottoposta alla procedura di convalida.

Note: Per tutte le unità da diporto adibite a noleggio è previsto che l'Autorità marittima o l'Ufficio di motorizzazione a seconda dei casi interessati, rilascino, a seguito di specifica visita a tal fine effettuata da un organismo tecnico riconosciuto, un apposito "certificato di idoneità al noleggio". Detto certificato ha validità triennale e sostituisce il normale certificato di sicurezza.

Attenzione: Secondo una direttiva ministeriale qualora la visita di rinnovo del certificato di sicurezza avvenga oltre il limite dei sei mesi dalla scadenza del medesimo, l'organismo tecnico contattato dovrà procedere ad una visita per la convalida effettuando tuttavia accertamenti più accurati come se si trattasse di una visita iniziale, segnalando la circostanza alla competente Autorità marittima o della navigazione interna.

A QUALI DISTANZE DALLA COSTA POSSONO NAVIGARE I NATANTI

Natanti senza “Marcatura CE”

I natanti da diporto, costruiti in base alla vecchia legge 50/1971 (con esclusione di quelli da spiaggia denominati *jole*, pattini, sandolini, mosconi, pedalò e *acquascooter*, disciplinati dalle ordinanze locali, che comunque non possono navigare oltre un miglio dalla costa), possono navigare:

- entro 6 miglia dalla costa: se prototipi;
- entro 12 miglia dalla costa: se prodotti in serie e abilitati alla navigazione senza alcun limite. Tali unità devono essere munite della certificazione di omologazione e della dichiarazione di conformità da tenere a bordo nel corso della navigazione.

Le unità da diporto, iscritte nei registri e poi cancellate, abilitate alla navigazione senza limite possono navigare entro 12 miglia dalla costa, a condizione che siano munite dell'estratto del Registro delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) dal quale si rilevano gli estremi dell'abilitazione.

I singoli natanti (prototipo o di serie non omologata), per navigare fino a 12 miglia devono essere riconosciuti idonei da un organismo notificato o autorizzato. Per ottenere la certificazione basta prendere contatti con un qualsiasi organismo tecnico ai fini della visita del natante e del rilascio dell'attestazione di idoneità (non è previsto che il documento debba essere vistato dall'Autorità marittima).

Gli *acquascooter* (moto d'acqua) possono navigare fino ad un miglio dalla costa, ma per la loro condotta, senza tener conto della potenza del motore, è obbligatoria la patente nautica. Le modalità di circolazione di detti mezzi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo, sono stabilite dalle ordinanze delle autorità marittime locali. Il regolamento al Codice consente di utilizzare tali mezzi anche come *tender* a bordo ma in questo caso quando al largo, l'*acquascooter* (recante l'indicazione “*tender to...*”) può navigare fino alla distanza di un miglio dall'unità madre.

Natanti con “Marcatura CE”

I natanti da diporto con marchio “CE”, a similitudine delle imbarcazioni, possono navigare, secondo la normativa sulla nautica, a qualsiasi distanza dalla costa nei limiti delle condizioni meteo-marine (di vento e di mare) stabilite per ciascuna categoria di progettazione.

Il nuovo Codice del diporto, rifacendosi alle vigenti norme di diritto internazionale, ha specificato, in maniera espressa, che tutti i natanti da diporto provvisti di marcatura “CE”, indipendentemente dalla categoria di progettazione, devono comunque navigare entro le 12 miglia dalla costa.⁷

Navigazione con i natanti da diporto all'estero

I natanti per recarsi all'estero non hanno bisogno di alcuna autorizzazione. Ma nei vari Paesi dell'Unione europea tali unità non hanno sempre lo stesso requisito della lunghezza. Anche i documenti di bordo sono diversi nei vari Paesi dell'U.E. poiché mancano regole comuni e ciò può creare qualche problema ai diportisti italiani che navigano all'estero, come già avvenuto nel passato con le autorità francesi. La questione, almeno per quanto riguarda quest'ultimo Paese, è superata poiché è intervenuto un accordo tra il Comando Generale delle Capitanerie di porto e l'Addetto Doganale dell'Ambasciata francese, il quale prevede che i natanti che navigano nelle acque francesi devono avere a bordo:

la polizza di assicurazione dell'unità contenente il nome del suo proprietario;

la fattura d'acquisto del natante, se disponibile;

ove il mezzo nautico fosse utilizzato da un soggetto diverso dal proprietario o se la polizza assicurativa fosse intestata ad altro, è sufficiente un'attestazione a firma del proprietario (meglio se tradotta anche in lingua francese) o del titolare dell'assicurazione rilasciata alla persona che utilizza il natante.

Ma se le criticità con la vicina Francia sono state risolte, non si può dire altrettanto con gli altri Paesi che si affacciano sull'Adriatico o sul Mediterraneo, specie quelli della costa africana dai quali, data la situazione politica, meglio tenersi alla larga.

Navigazione negli specchi acquei sottocosta

In ossequio alle norme del Codice del diporto, la navigazione e le modalità di utilizzo dei piccoli natanti denominati *jole*, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 mt., nonché gli *acquascooter* e mezzi simili sono disciplinate, con ordinanza, dall'Autorità marittima.

Anche l'uso dei natanti da diporto a fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo è parimenti disciplinato con ordinanza della competente Autorità marittima.

In navigazione in prossimità della costa è importante, quindi, attenersi alle vigenti ordinanze, anche di polizia marittima, visionabili tramite i siti *internet* delle Capitanerie di porto (www.guardiacostiera.it), nonché consultare i portolani editi dall'Istituto Idrografico della Marina Italiana.

Durante la stagione estiva, con le ordinanze di sicurezza balneare (a cui è opportuno sempre di volta in volta riferirsi) si stabiliscono i limiti entro i quali la navigazione a motore è vietata, generalmente nella fascia dei 300-500 metri dalla costa (o altre distanze come nelle zone adriatiche) in cui, per ragioni di sicurezza dei bagnanti, si può navigare solo a remi.

Attenzione: nella fascia di 1.000 metri di distanza dalla costa la velocità delle unità non deve superare i 10 nodi, con scafo in dislocamento.

La partenza e l'atterraggio sono consentiti, in genere (ma è sempre preferibile consultare l'ordinanza locale), alla seguenti condizioni:

nei corridoi di atterraggio (in cui è vietata la balneazione); l'unità da diporto deve attraversare il corridoio a lento moto (la velocità, come all'interno dei porti, non deve superare i 3 nodi), restando la massima attenzione e cautela;

nelle zone senza corridoi, non frequentate da bagnanti (indicate nelle ordinanze), bisogna procedere a lento moto, senza motore, perpendicolarmente alla spiaggia, adottando tutte quelle precauzioni atte ad evitare incidenti.

Attenzione: le unità di lunghezza superiore ai 7 mt., quando alla fonda in periodo diurno, devono mostrare dove è meglio visibile un pallone nero di diametro adeguato.

⁷ La Convenzione di *Montego Bay* sul diritto del mare del 1982, recepita con legge n. 689/1994, prevede che per le unità in navigazione fuori delle acque territoriali deve esistere uno stretto legame nave/bandiera, secondo il principio del *genuine link*, comprovato dai documenti di bordo. I natanti, com'è noto, non sono iscritti nei registri e pertanto non sono munite dei documenti che ne attestino la nazionalità. Nell'alto mare la polizia della navigazione è esercitata dalle navi militari degli Stati che hanno aderito alla Convenzione e che, pertanto, possono procedere anche all'inchiesta di bandiera e al sequestro dei mezzi nautici, qualora ne ricorrano gli estremi. Non è superfluo quindi mettere sull'avviso i diportisti sugli ulteriori rischi che si possono correre quando la navigazione con un natante si svolge fuori delle acque territoriali (oltre le 12 miglia dalla costa ovvero dalla linea di base).

DOCUMENTI DA TENERE A BORDO

Sui natanti, oltre ai documenti di riconoscimento (che è sempre prudente avere con sé), devono essere tenuti:

- la dichiarazione di potenza del motore, sia per il motore entro bordo che fuoribordo, sulla quale sono riportati tutti i dati tecnici. Il certificato d'uso è stato soppresso dal Codice, ma quelli rilasciati continuano ad avere validità. Nei casi di smarrimento sono riconosciuti validi, come documenti equipollenti, il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità e, per le unità cancellate dai registri, l'estratto del R.I.D dal quale risultino i dati tecnici del motore;
- la polizza di assicurazione ed il relativo contrassegno (che non va più esposto ma va tenuto tra i documenti di bordo) per il motore sia principale sia ausiliario, di qualsiasi potenza, con massimali di garanzia conformi a quanto previsto dal vigente Codice delle assicurazioni private. (L'esenzione fino a 3 CV fiscali è stata soppressa). L'obbligo assicurativo è esteso anche ai motori dei *tender* ed ai motori amovibili, di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità a cui vengono applicati, risultando in tal caso assicurato il natante sul quale è di volta in volta collocato il motore. Sono escluse, invece, dall'obbligo assicurativo le unità a remi e quelle a vela senza motore ausiliario.⁸ In proposito si accenna che, a seguito della legge di riforma della nautica n. 172 dell'8 luglio 2003, la Corte di Cassazione con la sentenza n. 25902 del 19.11.2013, ha stabilito il principio secondo cui il danno cagionato da un conduttore di una unità da diporto ad un terzo trasportato a titolo di cortesia, va risarcito ai sensi dell'art. 2054 cod. civ., e non già dell'art. 414 cod. nav., (che impone al passeggero di provare che il danno dipende da dolo o colpa grave del vettore), accomunando così l'ambito applicativo del diritto, non più con riferimento al Codice della Navigazione, ma al Codice della Strada. Inoltre, conformemente a quanto condiviso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in caso di omessa copertura assicurativa, deve ritenersi applicabile la sanzione prevista dal Codice della Strada;
- la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria;
- per i natanti omologati: il certificato di omologazione e la dichiarazione di conformità. Sul certificato è indicato il numero delle persone trasportabili, sempre più favorevole rispetto a quanto previsto dal regolamento al Codice del diporto per le unità non omologate (tre persone fino a mt. 3,50, quattro persone fino a mt. 4,50, cinque fino a 6 mt., sei fino a mt. 7,50, sette fino a 8,50 mt. e nove persone se di lunghezza superiore). Nel documento è, inoltre, indicata la potenza massima del motore installabile a bordo nonché l'abilitazione alla navigazione (per unità non "CE": entro 6 miglia o senza alcun limite).⁹

Nota: Quando a bordo sono trasportate attrezzature sportive subacquee, il numero delle persone trasportabili è ridotto in ragione di una persona ogni 75 kg. di materiale imbarcato.

Nel caso che a bordo vi sia un apparato radio VHF, anche di tipo portatile, devono essere tenuti i seguenti ulteriori documenti:

- a) Certificato limitato di radiotelefonista per l'operatore responsabile della stazione radio di bordo (con apparati di potenza non superiore ai 60 Watt): un patentino che viene rilasciato dagli Ispettorati territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico e si consegue senza esame e non ha scadenza;
- b) Licenza di esercizio RTF (obbligatoria per tutti gli apparati radio di bordo fissi o portatili): è soggetta ad imposta di bollo ed ha durata decennale (la sua scadenza coincide con il 31 dicembre dell'ultimo anno di validità); la licenza si riferisce al singolo apparato radiotelefonico ed è sostituita solo nel caso di cambio dello stesso ovvero aggiornata nel caso di cambio del proprietario o dell'armatore dell'unità; per i natanti da diporto, non iscritti, la richiesta di licenza deve essere presentata direttamente all'Ispettorato territoriale del Ministero dello Sviluppo Economico avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza¹⁰;
- c) Copia dell'autocertificazione per l'assunzione di responsabilità, nel caso d'uso dell'apparato radio ai soli fini di emergenza e di sicurezza; qualora, invece, l'impianto ricetrasmittente fosse utilizzato per il traffico di corrispondenza pubblica, il Codice ne impone il collaudo, nonché la sussistenza di un valido contratto di utenza con una società concessionaria da mantenersi a bordo (attualmente le società a tal fine autorizzate sono: Telemar, General Marine, Sirm, e Furuno Italia).

Sulle imbarcazioni ("CE" e non "CE") e sulle navi, oltre ai documenti di riconoscimento, devono essere tenuti a bordo:

- la licenza di navigazione con relativo certificato di sicurezza (di cui è sempre importante controllare la scadenza);
- la polizza di assicurazione dell'unità, nonché dell'eventuale motore ausiliario e del *tender*, indipendentemente dalla potenza del motore (vedasi quanto già detto in proposito per i natanti);
- la dichiarazione di potenza del motore (solo per le unità munite di motore fuoribordo); il certificato d'uso è stato soppresso ma quelli già rilasciati continuano ad essere validi. Nei casi di smarrimento vale quanto già evidenziato per i natanti;
- la tabella delle deviazioni (obbligatoria per la navigazione oltre le sei miglia);
- la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria, che può essere utilizzata nei termini e nei limiti di distanza dalla costa autorizzati nella relativa abilitazione.

Per l'impianto ricetrasmittente di bordo (che è sempre obbligatorio per le navi da diporto, mentre per i natanti e le imbarcazioni da diporto diviene obbligatorio solo quando si naviga oltre le 6 miglia dalla costa) vale quanto detto al precedente paragrafo dedicato ai natanti, con la sola eccezione che la domanda per il rilascio della licenza deve essere presentata all'Ispettorato territoriale del Ministero dello Sviluppo Economico avente giurisdizione sul luogo ove è iscritta l'unità, a cui si dovrà far pervenire l'apposita istanza per il tramite dello stesso ufficio di iscrizione (che, nel frattempo, rilascerà una licenza provvisoria di esercizio, assegnando un nominativo internazionale).

Attenzione: Per eventuali apparecchi TV presenti a bordo il canone «Radio e TV Speciale» è dovuto nei termini e modi specificati al sito www.canone.rai.it/Speciali/Speciali.aspx.

⁸ L'obbligo di assicurazione incombe anche sulle unità immatricolate o registrate in Stati esteri, che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica; tale obbligo deve esser assolto per la durata della permanenza in Italia con le modalità indicate dal vigente Codice delle assicurazioni private di cui al D. Lgs. 7 settembre 2005, n°209.

⁹ L'obbligo di avere a bordo il "Manuale del proprietario" per le unità "CE" è stato soppresso.

¹⁰ Ulteriori informazioni e *fac-simili* delle domande possono reperirsi sul sito www.mise.gov.it/index.php/it/comunicazioni/radio/autorizzazioni-e-licenze/servizio-radioelettrico-marittimo.

Note: Ecco ulteriori norme di rilievo pratico recate dal Codice del diporto e dalle relative direttive di coordinamento:

- a) Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto nei R.I.D., il proprietario¹¹ presenta all'Ufficio di iscrizione da lui prescelto apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà¹², dalla dichiarazione di conformità "CE" e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo.¹³ Per le unità provenienti da uno Stato membro dell'Unione europea munite di marcatura "CE", ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica da acquisirsi ai fini dell'iscrizione. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura "CE" la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" o "autorizzato";
- b) Per l'iscrizione delle navi da diporto nei R.N.D., il proprietario¹⁴ presenta all'Ufficio di iscrizione da lui prescelto apposita istanza, corredata dal titolo di proprietà, dal certificato di stazza e dalla dichiarazione di potenza del motore o dei motori installati a bordo. Nel caso si tratti di nave già iscritta in un pubblico registro dell'Unione europea, ai suddetti documenti deve aggiungersi il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante le generalità del proprietario e gli elementi identificativi della nave, sostituisce il titolo di proprietà da acquisirsi ai fini dell'iscrizione.
- c) In caso di perdita di possesso dell'unità per furto, rapina, appropriazione indebita, truffa, per sentenza degli organi giurisdizionali etc., per l'annotazione della perdita di possesso è sufficiente che il proprietario (o l'utilizzatore in caso di locazione finanziaria) presenti al competente Ufficio l'originale o la copia della denuncia o della querela (restituendo, se in proprio possesso, la licenza di navigazione);
- d) Nei casi di passaggio di proprietà, è stato istituito lo strumento della "ricevuta" dell'avvenuta presentazione della documentazione che sostituisce a tutti gli effetti la licenza di navigazione, per la durata di gg. 20 (termine entro il quale la pratica deve essere portata a termine) consentendo al diportista di continuare a navigare nelle acque nazionali e secondo le direttive ministeriali anche in quelle straniere;
- e) La firma degli atti di compravendita, degli altri diritti reali di garanzia e la dichiarazione di nomina/revoca dell'armatore, secondo la normativa sulle liberalizzazioni delle professioni e le direttive ministeriali, può essere autenticata anche presso gli uffici comunali o gli Sportelli Telematici dell'Automobilista senza alcuna necessità dell'intervento del notaio;
- f) La pubblicità degli atti di compravendita è obbligatoria e va richiesta all'ufficio di iscrizione nel termine di 60 giorni dalla data dell'atto, pena il ritiro della licenza di navigazione e il pagamento di una sanzione che va da € 207,00 a € 1.033,00. Nel caso di ritardo da parte degli uffici finanziari alla restituzione dell'atto registrato, la trascrizione nei registri può essere effettuata mediante la presentazione della ricevuta comprovante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro, salvo presentare successivamente il titolo registrato;
- g) Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si verificano eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone ivi imbarcate, la denuncia va presentata all'Autorità marittima o consolare (se all'estero) entro tre giorni dall'approdo; se gli eventi abbiano coinvolto l'incolumità fisica delle persone o l'integrità ambientale il termine è ridotto a 24 ore;
- h) Per la navigazione tra i porti nazionali i documenti di bordo possono essere tenuti in copia autenticata. In caso di furto o smarrimento si può navigare con la copia della denuncia resa, che costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione per la durata di 30 giorni, a condizione che il certificato di sicurezza e la polizza di assicurazione siano in corso di validità.

QUALI SONO I MEZZI E LE DOTAZIONI DI SICUREZZA

Il regolamento al Codice del diporto non ha sostanzialmente modificato le dotazioni di sicurezza che devono essere tenute a bordo delle unità da diporto. Si ricorda, come accennato all'inizio, che gli attoli a bordo vanno sostituiti. La tabella che segue stabilisce le dotazioni di sicurezza e i mezzi di salvataggio minimi obbligatori che devono essere tenuti a bordo dei natanti e delle imbarcazioni – con o senza Marchio "CE" – in relazione alla distanza dalla costa (per la navigazione marittima) o dalla riva (nelle acque interne) ed in base alla navigazione effettivamente svolta, fermo restando la responsabilità del conduttore di dotare l'unità di quegli ulteriori mezzi e attrezzature di sicurezza suggeriti dall'arte marinai, dalle condizioni meteo-marine e dal buon senso (come ad esempio: ancore, catene, scandaglio, mezzo di governo ausiliario, remi, gaffa, cavi, ecc.). Con le maggiori responsabilità attribuite dalla legge al diportista, si ricorda che la sicurezza della navigazione inizia in banchina, prima della partenza.

Ecco le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo nelle varie ipotesi di distanza dalla costa:

¹¹ Oppure anche l'utilizzatore dell'unità in locazione finanziaria, in nome e per conto del proprietario, munito in tal senso di apposita procura con sottoscrizione autenticata.

¹² Per le unità già iscritte in registri pubblici dell'Unione europea, in luogo del titolo di proprietà, è sufficiente presentare un certificato di cancellazione dal registro dello Stato di provenienza da cui risulti avviata la procedura di cancellazione dell'unità.

¹³ Per le unità da diporto non munite di marcatura "CE" la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico "notificato" ovvero "autorizzato".

¹⁴ Vedasi nota 11.

TABELLA DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA DA TENERE A BORDO DELLE IMBARCAZIONI E DEI NATANTI DA DIPORTO IN RELAZIONE ALLA DISTANZA DALLA COSTA O DALLA RIVA

A) dotazioni di sicurezza per le unità da diporto (con o senza marchio CE)

SPECIE DI NAVIGAZIONE - (la "x" indica l'obbligatorietà - il numero tra parentesi indica le quantità)

| | Senza alcun limite | Entro 50 miglia | Entro 12 miglia | Entro 6 miglia | Entro 3 miglia | Entro 1 miglio | Entro 300 metri | Nei fiumi, torrenti e corsi d'acqua |
|---|--------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------------------------|
| Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo) | x | x | | | | | | |
| Zattera di salvataggio (per tutte le persone a bordo) (I) | | | x | | | | | |
| Cinture di salvataggio (una per ogni persona a bordo) | x | x | x | x | x | x | | x |
| Salvagente anulare con cima | x (1) | x (1) | x (1) | x (1) | x (1) | x (1) | | x (1) |
| Boetta luminosa | x (1) | x (1) | x (1) | x (1) | | | | |
| Boetta fumogena | x (3) | x (2) | x (2) | x (2) | x (1) | | | |
| Bussola e tabelle di deviazione (II) | x | x | x | | | | | |
| Orologio | x | x | | | | | | |
| Barometro | x | x | | | | | | |
| Binocolo | x | x | | | | | | |
| Carte nautiche della zona in cui si effettua la navigazione (III) | x | x | | | | | | |
| Strumenti da carteggio | x | x | | | | | | |
| Fuochi a mano a luce rossa | x (4) | x (3) | x (2) | x (2) | x (2) | | | |
| Razzi a paracadute a luce rossa | x (4) | x (3) | x (2) | x (2) | | | | |
| Cassetta di pronto soccorso (IV) | x | x | | | | | | |
| Fanali regolamentari (V) | x | x | x | x | x | | | |
| Apparecchi di segnalazione sonora (VI) | x | x | x | x | x | | | |
| Strumento di radioposizionamento (LORAN, GPS) | x | x | | | | | | |
| Apparato VHF | x | x | x | | | | | |
| Riflettore radar | x | x | | | | | | |
| E.P.I.R.B. (Emergency Position Indicating Radio Beacon) | x | | | | | | | |

Ulteriori dotazioni di sicurezza per le unità senza marcatura CE

| | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|--|--|
| Pompa o altro attrezzo di esaurimento | x | x | x | x | x | x | | |
| Mezzi antincendio - estintori: come indicato nella Tabella estintori (VII) | x | x | x | x | x | x | | |

- (I) L'apparecchio galleggiante va sostituito con la zattera di salvataggio autogonfiabile (art. 54 Reg).
 (II) le tabelle di deviazione sono obbligatorie per le imbarcazioni (e non per i natanti) quando la navigazione si svolge a distanza superiore alle sei miglia dalla costa. A tale scopo la bussola installata a bordo deve essere sottoposta a compensazione da parte di personale autorizzato dalle Capitanerie di Porto che al termine delle operazioni (giri di bussola) rilascia la tabella delle deviazioni residue. Le tabelle non hanno una scadenza e pertanto non vanno rinnovate in occasione delle visite periodiche per il rinnovo del certificato di sicurezza. Rientra nella responsabilità del conduttore verificare il corretto funzionamento della bussola e aggiornare i valori delle deviazioni;
 (III) è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme al decreto 10 luglio 2002 (G.U. n. 193 del 19 agosto 2002);
 (IV) Secondo la Tab. D annessa al D.M.25.5.1988 n. 279, ma nel corso dell'anno è prevista l'emanazione di un nuovo provvedimento di modifica;

- (V) nel caso di navigazione diurna fino a dodici miglia dalla costa i fanali regolamentari possono essere sostituiti con una torcia di sicurezza a luce bianca;
 (VI) per le unità aventi una lunghezza superiore a metri 12 è obbligatorio anche il fischio e la campana. (La campana può essere sostituita da un dispositivo sonoro portatile).
 (VII) i natanti, indipendentemente dalla potenza del motore, devono avere a bordo solo un estintore. Per le imbarcazioni, il numero degli estintori e la capacità estinguente sono stabiliti dalla tabella 1 (estintori) lettera B)

Attenzione

- i segnali di soccorso hanno una validità di anni 4 dalla data di fabbricazione (per la restituzione dei segnali scaduti, vd. Nota in calce)
- le unità (anche se natanti) alla fonda di lunghezza oltre i 7 m. devono mostrare un pallone nero di diametro adeguato.

TABELLA 1 (ESTINTORI)

A) Natanti da diporto (1 estintore)

| Potenza totale installata P (kW) | Capacità estinguente portatile |
|----------------------------------|--------------------------------|
| $P \leq 18,4$ | 13 B |
| $18,4 < P \leq 147$ | 21 B |
| $P > 147$ | 34 B |

B) Imbarcazioni da diporto

| Potenza totale installata P (kW) | Numero e capacità estinguente degli estintori | | |
|---|---|---|---|
| | In plancia o posto guida | In prossimità dell'apparato motore (1) | In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti |
| $P \leq 18,4$ $18,4 < P \leq 74$ $74 < P \leq 147$ $147 < P \leq 294$ $294 < P \leq 368$ $P > 368$ | 1 da 13 B | ---- 1 da 21 B 2 da 13 B 1 da 21 B e 1 da 13 B 1 da 34 B e 1 da 21 B 2 da 34 B | 1 da 13 B |

(1) Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori devono essere: per potenza fino a 294 KW: 1 da 13 B; per potenza superiore a 294 KW 1 da 21 B.

Nota bene:

- Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto, corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.
- La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.
- Sulle unità da diporto possono essere sistemati estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C purché omologati anche per classe di fuoco B.

Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario. La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buon stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).
 Suggerimenti in caso di incendio nel vano motore:

- fermare immediatamente il motore;

- staccare l'interruttore principale dell'impianto elettrico. Ricorda di non usare mai acqua o estintori a schiuma sulle apparecchiature elettriche;
- chiudere la valvola di intercettazione del carburante e quella delle bombole del gas;
- chiudere la ventilazione del motore e azionare gli estintori a distanza;
- In assenza dell'impianto fisso operare con l'estintore portatile. Evitare di aprire completamente il vano motore per non alimentare il fuoco con l'entrata dell'aria e per non essere investiti dalle fiamme. Negli spazi chiusi, come quelli del vano motore delle unità da diporto, una buona tecnica è quella di gettare l'estintore aperto all'interno e richiudere subito il locale facendo così scaricare il contenuto: l'incendio si spegnerà per soffocamento.

Nota: Come riportato nel sito "www.guardia costiera.it", ai fini della tutela ambientale le Capitanerie di porto di Gela, Gioia Tauro, Pescara, Reggio Calabria, Taranto, Termoli, Torre del Greco, Trieste e gli Uffici Circondariali Marittimi di Anzio, Corigliano Calabro, Giulianova, Otranto, hanno istituito un servizio gratuito per il ritiro dei segnali di soccorso scaduti (razzi, fuochi a mano, boette fumogene, ecc.). Le informazioni sulle modalità di consegna, possono essere richieste direttamente ai Comandi interessati.

MEZZI DI SALVATAGGIO E DOTAZIONI DI SICUREZZA MINIME DA TENERE A BORDO DELLE NAVI DA DIPORTO (NON IMPIEGATE IN ATTIVITA' DI NOLEGGIO)

| | |
|--|--|
| Zattere di salvataggio | (2) anche di tipo autogonfiabile |
| Cinture di salvataggio | Per ogni persona presente a bordo |
| Salvagenti muniti di cima lunga 30 mt., con boetta luminosa, ad attivazione automatica, collegata | Uno per lato |
| Bussola e relativa tabella delle deviazioni | (1) |
| Orologio | (1) |
| Barometro | (1) |
| Binocolo | (1) |
| Scandaglio elettronico o a mano munito di cima lunga almeno 25 mt. | (1) |
| Carte nautiche e relativi strumenti da carteggio necessari in relazione alla navigazione che si intende intraprendere | n.a. – In alternativa, è consentito l'uso di cartografia elettronica conforme alla vigente normativa. |
| Strumento di radioposizionamento | (1) |
| Fuochi a mano a luce rossa | (4) |
| Boette fumogene | (3) |
| Ancora con catena o cavo, e cavi di ormeggio conformi al regolamento tecnico dell'organismo tecnico affidato | n.a. |
| Cassetta contenente i medicinali, gli oggetti di medicatura e gli utensili vari indicati dal Decreto 1 ottobre 2015 del Ministero della Salute | Riferirsi alla tabella "D" del Decreto, ovvero alla tabella "A" allorquando la nave è impiegata in attività di noleggio, con personale imbarcato |
| Fanali e apparecchi di segnalazione sonora conformi alla Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare | n.a. |
| Estintori portatili | Riferirsi alla tabella sottostante |
| Riflettore radar | (1) |
| Radio telefono ad onde ettometriche (HF-SSB) | (1) |
| E.P.I.R.B. (<i>Emergency Position Indicating Radio Beacon</i>) | (1) |
| Dispositivo di esaurimento della sentina | (1) |

Tabella estintori

| Potenza totale installata | Numero e capacità estinguente degli estintori | | |
|---------------------------|---|--|---|
| | In plancia o posto guida | In prossimità dell'apparato motore (i) | In ciascuno degli altri locali o gruppi di locali adiacenti |
| $P \leq 18,4$ | 1 da 13 B | // | 1 da 13 B |
| $18,4 < P \leq 74$ | 1 da 13 B | 1 da 21 B | 1 da 13 B |
| $74 < P \leq 147$ | 1 da 13 B | 2 da 13 B | 1 da 13 B |
| $147 < P \leq 294$ | 1 da 13 B | 1 da 21 B e 1 da 13 B | 1 da 13 B |
| $294 < P \leq 368$ | 1 da 13 B | 1 da 34 B e 1 da 21 B | 1 da 13 B |
| $P > 368$ | 1 da 13 B | 2 da 34 B | 1 da 13 B |

(1) Per i locali o vani dell'apparato motore provvisti di impianto fisso antincendio gli estintori devono essere: per potenza fino a 294 KW, 1 da 13 B; per potenza superiore a 294 KW 1 da 21 B.

Note:

Nelle tabelle, il numero che precede la lettera B indica la capacità estinguente dell'estintore. Ad un numero più alto corrisponde una maggiore capacità estinguente; la capacità indicata nelle tabelle è la minima richiesta.

La lettera B indica invece la designazione della classe di fuoco che l'estintore è idoneo a spegnere.

Sulle unità da diporto possono essere sistemati anche estintori appartenenti alle classi di fuoco A o C, purché omologati anche per classe di fuoco B. Per le unità marcate CE gli estintori sono già collocati a bordo ed indicati nel manuale del proprietario.

La verifica periodica degli estintori non è richiesta. Il controllo consiste nell'accertamento del buono stato di conservazione e l'indicatore di pressione, quando esiste, deve essere nella posizione di carico (zona verde).

Zattere di salvataggio per la navigazione entro 12 miglia dalla costa

L'art. 54 del regolamento al Codice del diporto dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2009 gli apparecchi galleggianti devono essere sostituiti con una zattera di salvataggio autogonfiabile. Con Decreto 2 marzo 2009 sono state stabilite le caratteristiche tecniche che devono avere le nuove zattere da utilizzare a bordo delle unità da diporto quando la navigazione si svolge nella fascia costiera tra le 6 e le 12 miglia dalla costa. Il provvedimento è pienamente in vigore e i famosi "atolli" non possono essere più impiegati a bordo. La revisione periodica dei nuovi mezzi segue quella delle zattere di salvataggio.

Cinture di salvataggio

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 4866 in data 18 marzo 2009, ha emanato le direttive per l'impiego a bordo delle unità da diporto dei salvagente, richiamando l'attenzione dell'utenza che la normativa di omologazione dei giubbotti di salvataggio (tipo EN-Europea) è stata sostituita con quella ISO 12042 (Internazionale). Di conseguenza le cinture di salvataggio con tipo EN 395, EN 396 ed EN 399, **dopo il 31 marzo 2009**, non possono essere più commercializzate. Coloro che hanno a bordo le vecchie cinture del tipo EN, possono continuare ad utilizzarle con l'osservanza delle seguenti prescrizioni e limiti di navigazione:

- le unità che navigano nella fascia compresa tra i 300 metri dalla costa e fino a sei miglia o in acque interne, devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 100N;
- le unità che navigano oltre le 6 miglia dalla costa devono avere a bordo cinture di salvataggio conformi, come requisito minimo, al livello prestazionale 150N.

Poiché nella prima fase di applicazione della direttiva sono stati sollevati dubbi, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, con circolari n. 68485, del 28.7.2009, e n. 94937, del 7.11.2009, intervenendo sulla materia e nell'intento di rassicurare il mondo della nautica, ha fornito alcuni chiarimenti operativi per dar modo all'utenza di avere un margine di tempo adeguato per acquisire una corretta informazione in merito alla nuova normativa, facendo un riepilogo dei vari tipi di salvagente che possono essere impiegati a bordo delle unità da diporto:

- Le seguenti cinture di salvataggio già presenti a bordo alla data del 18 marzo 2009 (data della circolare ministeriale n.4686 citata) possono continuare ad essere tenute a bordo fino a quando risultano efficienti e in buono stato di conservazione:
 - EN 395, per la navigazione entro le sei miglia alla costa;
 - EN 396 e EN 399, per la navigazione senza limiti dalla costa;
 - Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70), per la navigazione senza limiti dalla costa.
- Le seguenti cinture di salvataggio imbarcate a bordo successivamente al 18 marzo 2009 (data della circolare) possono essere impiegate per la navigazione e nei limiti temporali a fianco di ciascuna di esse indicato:
 - ISO 12402-4, 100N per la navigazione entro sei miglia dalla costa;
 - ISO 12402-3, 150N, ISO 12402-2 275N per la navigazione senza limiti dalla costa;
 - EN 395, 100N, per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010;
 - Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70), come emendata dalla risoluzione MSC 200(80), per la navigazione senza limiti dalla costa;
 - Conformi alla risoluzione IMO MSC 81(70) - non emendata - per la navigazione senza limiti dalla costa fino al 31 maggio 2010.

I REQUISITI DEI MEZZI DI SALVATAGGIO E DELLE DOTAZIONI DI SICUREZZA

I mezzi di salvataggio individuali e collettivi e le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo delle unità da diporto, devono avere i requisiti e le caratteristiche tecniche previsti dalle seguenti disposizioni:

- zattere di salvataggio: conformi al D.M. 12.8.2002 n.219; le vecchie zattere sono ancora valide ma devono essere sottoposte a revisione ogni due anni;
- zattere di salvataggio autogonfiabili: conformi al decreto 2 marzo 2009 del Comando Generale delle Capitanerie di porto;
- salvagente anulari o a ferro di cavallo: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 385;
- cinture di salvataggio: conformi alla circolare del 18 marzo 2009 della Direzione Generale per il Trasporto Marittimo, meglio specificate dalla circolare n. 94937 del 17.11.2009 del Comando Generale delle Capitanerie di porto che ha chiarito dei dubbi sui alcuni tipi di cinture. Per ulteriori notizie si rinvia all'apposita sezione;
- riflettori radar: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 386;
- segnali di soccorso: conformi al D.M. 29.9.1999 n.387; (per i razzi, i fuochi a mano ed i segnali fumogeni la validità è di 4 anni dalla data di fabbricazione);
- bussole magnetiche: conformi al D.M. 29.9.1999 n. 388 (per le tabelle di deviazione si rinvia alla nota in calce al quadro relativo alle dotazioni di sicurezza).

Attenzione: Il comandante/conducente è il solo responsabile dell'equipaggiamento, dei mezzi e dotazioni di sicurezza conformi alla normativa vigente e in regola con i controlli periodici. I mezzi di salvataggio devono essere sistemati in posizione facilmente accessibile per una pronta utilizzazione. I mezzi collettivi di salvataggio sono parimenti sistemati a bordo in modo che non sussistano impedimenti al libero galleggiamento nella manovra di messa a mare e sono dotati di adeguate ritenute per un rapido distacco dall'unità durante la navigazione. Si tenga presente che i mezzi di salvataggio individuali e collettivi di imbarcazioni e natanti da diporto devono essere sufficienti per il numero di persone presenti a bordo, compreso l'equipaggio, mentre quelli delle navi da diporto devono essere sufficienti per il numero massimo di persone che l'unità è abilitata a trasportare.

I conduttori di tavole a vela, *acquascooter* e unità similari, nonché le persone trasportate, devono indossare permanentemente un mezzo di salvataggio individuale, indipendentemente dalla distanza dalla costa. I battelli di servizio (c.d. *tender*), allorché rientranti nella categoria dei natanti ed individuati con la sigla ed il numero di iscrizione dell'unità al cui servizio sono posti, se utilizzati entro 1 miglio dalla costa o dall'unità "madre", non hanno obbligo di dotazioni di sicurezza e di mezzi di salvataggio, ad eccezione delle cinture di salvataggio e del salvagente.

NORME SULLA TUTELA DELL'AMBIENTE

Al diporto si applica la normativa sulla tutela dell'ambiente marino, distinguendo le unità costruite prima del 1° agosto 2005 da quelle in data successiva, secondo i criteri che seguono:

- a tutte le unità da diporto è vietato di effettuare scarichi a mare dai servizi igienici di bordo nell'ambito dei porti, degli approdi e presso gli ormeggi dedicati alla sosta delle imbarcazioni nonché entro i limiti delle spiagge frequentate dai bagnanti;
 - le unità da diporto esistenti vecchie abilitate a trasportare fino a 15 persone e dotate di servizi igienici, possono effettuare lo scarico in mare dei liquami non trattati soltanto oltre tre miglia dalla costa;
 - a decorrere da 1° agosto 2005 le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale di prodotti inquinanti (olio, carburante, ecc.) in mare; i servizi igienici installati a bordo sono unicamente collegati ad un sistema di serbatoi o ad un sistema di trattamento dell'acqua. La modesta quantità di rifiuti/residui prodotti dalle unità da diporto comporta che il ritiro a terra di rifiuti solidi (pericolosi e non) avvenga per il tramite di un sistema di raccolta differenziata, ricorrendo ad appositi punti di stoccaggio denominati isole ecologiche, gestite, di regola, dai gestori degli impianti portuali. In particolare, per quanto attiene:
 - i rifiuti alimentari *garbage* (urbani e assimilabili), gli stessi vengono generalmente conferiti, a cura di ciascun utente possessore dell'unità, entro gli appositi cassonetti di raccolta; a tale tipologia di rifiuti non si applica, in linea generale, la normativa per i rifiuti provenienti da mezzi di trasporto che effettuano tragitti internazionali e, pertanto, possono essere posizionati nell'apposito contenitore e trattati come Rifiuti Solidi Urbani;
 - i rifiuti liquidi, tenuto conto del limitato quantitativo delle acque prodotte ma anche dell'ovvia necessità di raccogliere per prevenire qualsivoglia forma di sversamento in mare, il servizio di regola viene organizzato su chiamata da parte dell'utenza direttamente al concessionario del servizio di raccolta;
 - filtri, oli e batterie esauste, gli stessi, a seconda dei casi, possono essere ritirati direttamente dal concessionario previa apposita chiamata oppure conferiti direttamente dai relativi produttori presso le isole ecologiche eventualmente presenti;
 - i rifiuti non pericolosi, diversi da quelli sopra menzionati (quali ad esempio carta, vetro, plastica, legno, etc.), il servizio viene, di regola, organizzato mediante la raccolta differenziata, ricorrendo ad idonei cassonetti ubicati presso le strutture ricettive e ritirati periodicamente dal concessionario del servizio.
- È, quindi, importante che ogni diportista prenda adeguata conoscenza del "Piano di raccolta dei rifiuti" del porto in cui ormeggia abitualmente la propria unità e di quelli in cui intende fare scalo, in modo da ottenere un quadro chiaro della disciplina della gestione dei rifiuti prodotti a bordo. Particolare attenzione dovrà poi esser posta per l'accesso alle aree marine protette, in relazione alle quali ci si può riferire al sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per reperire ogni utile ed aggiornata informazione per una corretta fruizione delle stesse (www.minambiente.it/pagina/aree-marine-protette).

QUANDO OCCORRE LA PATENTE NAUTICA

La patente nautica è obbligatoria:

1. Per i natanti e le imbarcazioni:

- a) quando la potenza del motore installato a bordo è superiore a 30 Kw o a 40,8 Cv (1Kw = 1,36 Cv) o abbia una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi; o a 1.000 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi fuori bordo o a 1.300 cc se a carburazione o a iniezione a quattro tempi entro bordo; o a 2.000 cc se a ciclo diesel non sovralimentato; o a 1.300 cc se a ciclo diesel sovralimentato;¹⁵
- b) quando, indipendentemente dalla potenza del motore, la navigazione si svolge ad una distanza superiore alle sei miglia dalla costa;
- c) quando viene esercitato lo sci nautico, senza tener conto della potenza del motore;
- d) per la condotta degli *acquascooter*, indipendentemente dalla potenza e dalle cilindrata.

2. per le navi da diporto (sempre);

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento della patente nautica gli interessati devono aver compiuto il diciottesimo anno di età. In particolare, per poter sostenere gli esami per il conseguimento della patente per nave da diporto, gli interessati devono essere in possesso, da almeno un triennio, della patente nautica a vela e a motore per navigazione senza alcun limite dalla costa.

Nei casi in cui non è previsto l'obbligo di patente nautica, per la condotta di natanti ed imbarcazioni sussistono comunque i seguenti limiti di età minima:

- 18 anni per le imbarcazioni;
- 16 anni per i natanti;
- 14 anni per i natanti a vela con superficie velica superiore a 4 metri quadrati e per le unità a remi in navigazione oltre 1 miglio dalla costa

Nota: il regolamento di attuazione al Codice ha reintrodotta la definizione di unità a motore. Sono considerate unità a motore quando il rapporto tra la superficie velica in mq di tutte le vele che possono essere bordate contemporaneamente in navigazione su idonee attrezzature fisse, compresi l'eventuale fiocco genoa e le vele di strallo, escluso lo *spinnaker*, e la potenza del motore in Cv o Kw è inferiore, rispettivamente a 1 o a 1,36.

Il nuovo Codice del diporto distingue le patenti nautiche in quattro categorie:

"A" - abilitazione al comando di natanti, imbarcazioni da diporto e moto d'acqua;

"B" - abilitazione al comando di navi da diporto;

"C" - riservata ai disabili ed assoggettata alla disciplina prevista per le patenti di categoria "A" - abilita alla direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto ma a bordo deve essere presente altra persona (passeggero) non inferiore a 18 anni, in grado di svolgere le funzioni manuali necessarie per la condotta del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempreché l'unità sia munita di un dispositivo elettronico in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto del motore. Ai fini della prova pratica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare n. 17479 del 9.12.2009, ha fornito istruzioni operative sulle modalità di svolgimento della prova pratica a

¹⁵ Le disposizioni relative ai motori > a 750 cc a iniezione a due tempi si applicano a decorrere dall'1 gennaio 2019.

bordo dell'unità disponendo che la Commissione incentri la valutazione del disabile sulle capacità a istruire l'accompagnatore nell'eseguire le manovre manuali per la condotta del mezzo;

"D" - abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto, per la quale vi possono essere limitazioni relative alle caratteristiche dello scafo, alla potenza dei motori installati, ai limiti di navigazione ed alle condizioni meteorarie.

Le patenti di categoria "A" abilitano:

- a) alla navigazione entro dodici miglia dalla costa;
- b) alla navigazione senza alcun limite.

La patente di categoria "A" abilita al comando delle unità da diporto (fino a 24 mt.) a motore, di quelle a vela e di quelle a propulsione mista. A richiesta dell'interessato, la patente può essere limitata al solo comando di unità da diporto a motore, per la navigazione entro 12 miglia o senza limiti dalla costa. La patente di categoria "B" abilita al comando di navi da diporto sia a motore che a vela.

Con Decreto ministeriale 4 ottobre 2013 sono stati fissati i programmi e le nuove modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche. I nuovi programmi prevedono prove scritte mediante quiz di carteggio nautico e quiz base, per la navigazione a motore entro 12 miglia dalla costa, se a vela è previsto un ulteriore quiz per la vela. Prova di carteggio nautico, quiz base e quiz integrazione senza limiti, per la navigazione a motore senza alcun limite dalla costa; se a vela il candidato deve svolgere un ulteriore quiz vela. Sono previsti tempi per lo svolgimento dei compiti e un numero prestabilito di domande. Il predetto Decreto sarà esecutivo dalla data di entrata in vigore del decreto direttoriale di approvazione del database relativo ai quesiti che comporranno le future prove scritte. Nelle more che venga emesso detto decreto direttoriale, restano validi i vecchi programmi di esame. In proposito, si evidenzia come, in base a specifiche direttive pervenute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate ad uniformare comunque sul territorio nazionale le procedure per il conseguimento delle patenti nautiche, tutti gli Uffici di Motorizzazione Civile e buona parte delle Autorità marittime interessate dal rilascio di patenti nautiche, ad oggi, hanno adottato la procedura basata sulla modalità a quiz, intendendo così offrire ai candidati una metodologia di esame oggettiva, trasparente ed uniforme. Maggiori e più puntuali informazioni saranno reperibili contattando direttamente gli Uffici interessati ovvero consultando i loro rispettivi siti *web*.

Note: a) coloro che sono in possesso della patente per nave da diporto possono comandare e condurre anche le altre unità (imbarcazioni e natanti) a motore, a vela e a propulsione mista;

b) un motore è considerato ausiliario quando, installato fuori bordo, abbia una potenza non superiore al 20% di quella del motore principale e sia munito del certificato d'uso. In tali condizioni può essere utilizzato nei casi di emergenza o di sicurezza della navigazione e non concorre al calcolo della potenza e della cilindrata per stabilire l'obbligo della patente nautica; dovrà comunque essere assicurato quando a bordo.

Procedura per ottenere la patente

Il regolamento non ha modificato la pregressa normativa sulle patenti nautiche, anzi l'ha riassorbita. I vecchi programmi di esame restano come detto validi, in via provvisoria, in attesa dei nuovi che adesso ricomprendono anche la normativa ambientale (per ogni ulteriore approfondimento vedasi il Decreto 4 ottobre 2013 sopra citato). Il modello di domanda (scaricabile dal sito della Guardia Costiera www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Pages/diporto-nautico.aspx) è unico e può essere utilizzato per la presentazione delle richieste per:

- a) l'autocertificazione dei dati personali e la comunicazione di cambio di residenza;
- b) l'ammissione agli esami e per ottenere l'estensione / integrazione dell'abilitazione alla navigazione;
- c) il rilascio della patente - senza esame - al personale militare;
- d) il rilascio della patente alle persone munite di una qualifica professionale marittima;
- e) il rilascio del duplicato della patente (smarrita, distrutta o deteriorata);
- f) la convalida della patente;
- g) la sostituzione della vecchia patente con il nuovo modello.

Maggiori informazioni per il conseguimento delle patenti nautiche possono essere richieste alle Autorità marittime.

b) Validità: Le patenti nautiche hanno una validità di 10 anni dalla data del rilascio o del rinnovo. Il periodo è ridotto a 5 anni per coloro che al momento del rilascio o del rinnovo abbiano superato il 60° anno di età. Per le patenti speciali, rilasciate ai portatori di handicap ovvero ai soggetti affetti da determinate patologie mediche, il periodo di validità è indicato nel documento.

b) Rinnovo delle patenti nautiche scadute: La patente nautica scaduta può essere rinnovata in qualsiasi momento presso l'Ufficio marittimo o quello Provinciale (ex M.C.T.C) che l'ha rilasciata, senza tener conto della data di scadenza; la convalida può essere richiesta anche prima della sua scadenza. Nel caso di più abilitazioni, riportate nello stesso documento o in documenti separati, che hanno gli stessi limiti di navigazione, la domanda va presentata all'Ufficio che ha rilasciato l'ultima abilitazione che provvede ad unificarle. In conformità all'art. 7 del decreto legge n°5/2012 (c.d. "Semplifica Italia"), le patenti nautiche sono rilasciate o rinnovate con validità fino alla data, corrispondente al giorno e mese di nascita del titolare, immediatamente successiva alla scadenza che sarebbe altrimenti prevista per il documento medesimo.

Coloro che hanno conseguito l'abilitazione alla condotta di motoscafi ad uso privato di cui all'art. 16 del R.D.L. 9.5.1932 prima del 24 aprile 1990, possono ottenere il rilascio della patente nautica a motore - senza esame - per la navigazione entro 12 miglia dalla costa. Le abilitazioni conseguite dopo tale data non possono essere più convertite.

Pur trattandosi di ipotesi ormai sempre più rara, le patenti per il comando di unità da diporto entro sei miglia, rilasciate in base alla precedente normativa, abilitano alla navigazione entro dodici miglia dalla costa; non è richiesto alcun adempimento amministrativo. In occasione del rinnovo della patente l'Ufficio marittimo o quello Provinciale (ex M.C.T.C.) provvederà alla sostituzione del documento.

Note: Le abilitazioni per il comando di imbarcazioni a vela rilasciate in base alla precedente normativa, abilitano a comandare anche quelle a motore, per la navigazione entro le 12 miglia o senza alcun limite dalla costa. Le abilitazioni per le imbarcazioni a motore, restano limitate per comandare solo le unità a motore, per gli stessi limiti di navigazione.

A seguito di sentenza giurisdizionale è stato chiarito che il soggetto che regge il timone di un'unità da diporto può non essere munito della patente nautica se a bordo c'è altra persona in possesso di regolare abilitazione che assuma la responsabilità del comando e della condotta della navigazione.

Le patenti nautiche conseguite all'estero (anche se Paese UE) non possono essere convertite con quelle italiane.

Attenzione: Chi comanda un'unità da diporto con la patente scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa da € 276,00 a € 1.377,00; se si comanda un'unità senza patente o con patente sospesa o revocata si è soggetti ad una sanzione amministrativa da € 2.755,00 a € 11.017,00 (le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto). A sanzioni ancor più elevate soggiace chi assume o ritiene il comando o la condotta o la direzione nautica

di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti; salva l'applicazione dell'ulteriore possibile sospensione o revoca della patente nautica e della licenza di navigazione, le sanzioni sono raddoppiate nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. Inoltre, chiunque assume o ritiene la condotta ovvero la direzione nautica di una imbarcazione o di un natante da diporto, per i quali per potenza del motore installato e ambito di navigazione non è richiesta la patente nautica, senza i prescritti requisiti di età previsti è soggetto alla sanzione amministrativa da € 65,00 a € 665,00. Chiunque nell'utilizzo di un'unità da diporto supera i limiti di velocità previsti per la navigazione negli specchi d'acqua portuali, nei pressi di campi boa, di spiagge e di lidi, nei corridoi destinati al lancio o all'atterraggio nelle vicinanze di imbarcazioni alla fonda è soggetto alla sanzione amministrativa da € 414,00 a € 2.066,00.

COMANDO DI UNITÀ DA DIPORTO DI BANDIERA ESTERA

Fino al 31 dicembre 1992, ai cittadini italiani in possesso di patente nautica non era consentito, secondo le regole della Convenzione di Ginevra del 1956, assumere il comando di unità da diporto di bandiera estera. Successivamente, con la piena integrazione del mercato comune, gli italiani possono ora comandare unità da diporto di bandiera dei Paesi dell'Unione Europea, essendo venuti meno i vincoli che lo vietavano. La convenzione di Ginevra, anche se successivamente modificata, resta, tuttavia, ancora valida per le unità dei Paesi extracomunitari, per le quali permane (anche se con qualche dubbio) il divieto di assunzione di comando quando le medesime sono impiegate a scopo ricreativo e sportivo, ma non nell'attività di lavoro a bordo.

La nostra legislazione consente ai cittadini stranieri (comunitari e anche dei Paesi terzi), muniti di patente nautica del loro Paese, di comandare le unità da diporto di bandiera italiana, nei limiti dell'abilitazione posseduta, ma tra i Paesi comunitari il principio della reciprocità è stato soppresso, per cui prima di condurre un'unità di bandiera di un Paese dell'Unione Europea è necessario informarsi presso l'Autorità consolare se sia - o meno - consentito dalle leggi del Paese stesso.

I cittadini dei Paesi dell'U.E. possono comandare unità (navi, imbarcazioni e natanti da diporto) senza patente, qualora siano muniti di una dichiarazione rilasciata dalle proprie autorità governative da cui risulti che la legislazione del Paese non prevede il rilascio di titoli abilitativi. In merito alle abilitazioni al comando di unità da diporto non esistono direttive comunitarie o accordi internazionali, per cui ciascun Paese regola la materia in modo autonomo. Da evidenziare, quindi, che nell'ipotesi di diporto "puro" (uso privato):

per gli stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero, l'obbligo di patente è regolato dalla legge dello Stato di bandiera dell'unità; le patenti rilasciate dallo Stato estero a tali soggetti sono valide in Italia per la condotta di unità da diporto di bandiera italiana, entro i limiti di navigazione previsti da detti titoli abilitativi;

per i cittadini italiani non residenti all'estero, quando navigano in acque territoriali italiane, l'obbligo della patente è regolato dalla legge italiana, anche se comandano unità di bandiera estera (e ciò anche se la legislazione del Paese di bandiera non la prevedesse).

Sia nel caso di uso commerciale dell'unità, sia nel caso di diporto "puro" ad uso privato, laddove alla funzione di comando fosse preposto un marittimo iscritto alla Gente di Mare e questi fosse regolarmente ingaggiato dal proprietario/armatore, nell'ipotesi che l'unità batta bandiera italiana si dovranno seguire tutte le procedure previste per l'imbarco dei marittimi professionali con l'osservanza delle disposizioni relative ai titoli professionali del diporto previste dal Decreto n. 121/2005. Nel caso invece l'unità batta bandiera estera si farà riferimento in via generale alle disposizioni previste dalle Convenzioni internazionali in materia o comunque ai requisiti previsti dallo Stato di bandiera.

PESCA SUBACQUEA E SPORTIVA

La pesca subacquea sportiva è consentita:

- a) a distanza superiore a mt. 500 dalle spiagge frequentate dai bagnanti;
- b) a distanza superiore a mt. 100 dagli impianti fissi da pesca e dalle reti da posta dei pescatori professionali;
- c) a distanza superiore a mt. 100 dalle navi ancorate fuori dai porti;
- d) dal sorgere al tramonto del sole;
- e) **in apnea**, senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione;
- f) lontano dalle zone di mare, individuate dalla competente Autorità marittima, ove avviene il regolare transito di navi per l'uscita e l'ingresso nei porti ovvero il loro ancoraggio.

Note: È consentito trasportare su un mezzo nautico fucili per la pesca subacquea. Gli stessi, tuttavia, devono essere caricati solo quando in immersione.

È, altresì, consentito portare a bordo apparecchi di respirazione dotati di bombola della capacità massima di 10 litri (una per ogni mezzo nautico), fermo restando il divieto di servirsene per l'esercizio della pesca subacquea.

Durante la pesca, il subacqueo può essere seguito da un mezzo nautico con una persona pronta ad intervenire per eventuale emergenza; in ogni caso, deve esservi a bordo del mezzo una cima di lunghezza sufficiente a recuperare il pescatore subacqueo.

Durante l'esercizio della pesca subacquea:

- a) è vietato attraversare le zone frequentate dai bagnanti con un'arma subacquea carica;
- b) è fatto obbligo al subacqueo di segnalarsi con un galleggiante provvisto di una bandiera rossa con una striscia diagonale bianca visibile a 300 metri. Se il subacqueo è accompagnato da un mezzo nautico il segnale va innalzato sul mezzo;
- c) il subacqueo deve operare entro un raggio di 50 metri dalla bandiera segnaletica;
- d) l'età minima per praticare la pesca con fucile subacqueo è di 16 anni (cedere un fucile o altro attrezzo simile ad un minore di detta età comporta una sanzione da Euro 1.000,00 a Euro 3.000,00);
- e) **il pescatore sportivo subacqueo non può raccogliere coralli, crostacei o molluschi, ad eccezione dei cefalopodi. Con ordinanza del Capo del Compartimento marittimo può essere consentita la raccolta dei mitili nel quantitativo massimo di 3 Kg. per persona al giorno.**

Oltre alla pesca sportiva subacquea, in mare, viene praticato anche il nuoto subacqueo, per la visita ai fondali, fare fotografie, ecc. Quest'ultima attività non è regolata da alcuna norma legislativa per cui il Comando Generale delle Capitanerie di porto, per rispondere ai numerosi quesiti degli appassionati subacquei, con circolare n. 82010390 del 16.02.2000, ha fornito alle Autorità marittime periferiche le direttive di coordinamento, ai fini della disciplina locale, a salvaguardia

dell'integrità fisica dei subacquei distinguendo il semplice "nuoto subacqueo" dalla vera e propria "attività subacquea".

Allo scopo di coordinare l'attività subacquea nell'ambito del territorio nazionale, il regolamento di attuazione al Codice, per la segnalazione del subacqueo in immersione, prevede i seguenti segnali:

- un galleggiante di segnalazione recante bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile a distanza non inferiore a trecento metri (lo stesso richiesto per i pescatori subacquei);
- in caso di immersione notturna, una luce lampeggiante gialla visibile, a giro di orizzonte, ad una distanza non inferiore a trecento metri;
- in caso di immersioni di gruppo, basta un solo segnale, ma in tal caso ogni subacqueo deve essere dotato di un pallone di superficie gonfiabile (c.d. pedagno), di colore ben visibile e munito di sagola di almeno cinque metri, da utilizzare, prima di risalire in superficie, in caso di separazione dal gruppo;
- la medesima norma stabilisce il raggio di operatività del subacqueo (entro 50 metri dalla verticale del mezzo di segnalazione) e il limite di distanza dalle predette segnalazioni (oltre i 100 metri) al quale devono mantenersi le unità in transito.

Pesca sportiva/ricreativa

L'art. 6 del D. Lgs. n.4/2012 presuppone modifiche alle regole relative all'esercizio dell'attività della pesca sportiva, ma nel frattempo continuano ad essere valide quelle in vigore.

La pesca sportiva può essere esercitata con i seguenti attrezzi:

- a) coppo;
- b) bilancia (di lato non superiore a mt. 6);
- c) giacchio o rezzaglio o sparviero di perimetro non superiore a 16 mt.;
- d) lenze fisse quali canne (massimo 5 per ogni pescatore) a non più di 3 ami, lenze morte, bolentini, correntine a non più di 6 ami, lenze/canne per cefalopodi;
- e) lenze a traino di superficie e di fondo, filaccioni;
- f) nattelli per la pesca in superficie, fucile subacqueo, fiocina a mano, canna per cefalopodi;
- g) **parangali fissi o derivanti (coffe) per un massimo di 200 ami calati da ciascuna unità da diporto, qualunque sia il numero delle persone a bordo; i parangali debbono essere muniti di segnali costituiti da galleggianti di colore giallo, distanziati tra loro non più di 500 metri (le estremità dell'attrezzo debbono essere munite di galleggianti di colore giallo, con bandiera di giorno, e fanale di notte, dello stesso colore; tali segnali debbono essere visibili a distanza non inferiore a mezzo miglio);**
- h) nasse, massimo due, calate da ciascuna unità da diporto, qualunque sia il numero delle persone a bordo; per l'attività di pesca sportiva/ricreativa del polpo svolta mediante l'impiego di trappole in plastica (tipo PVC), sono consentiti la detenzione e l'impiego di un quantitativo massimo di 2 trappole per ciascuna unità da diporto, indipendentemente dal numero delle persone presenti a bordo;
- i) rastrelli da usarsi a piedi.

Ulteriori norme riguardanti la pesca sportiva/ricreativa:

- a) Sono vietati la vendita ed il commercio dei prodotti della pesca non professionale; l'eventuale violazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da € 4.000,00 a €12.000,00;
- b) **è vietata la pesca con fonti luminose, ad eccezione della torcia nell'esercizio della pesca subacquea. Per la pesca con la fiocina è consentito l'uso di una lampada (non sono previsti in proposito specifici limiti di luminosità); l'uso di esplosivi, di corrente elettrica e di sostanze chimiche è penalmente sanzionato con l'arresto da due mesi a due anni o con l'ammenda da € 1.032,00 a € 6.198,00;**
- c) il pescatore sportivo può pescare pesci, molluschi e crostacei in quantità massima di 5 kg giornalieri, salvo il caso di pesce singolo di peso superiore; non può essere catturata giornalmente più di una cernia.
- d) la pesca del riccio di mare è consentita in apnea, solo manualmente, fino a 50 esemplari al **giorno per ogni pescatore; è vietata nei mesi di maggio e giugno;**
- e) **la pesca dell'aragosta (e dell'astice) è vietata nel periodo dal 1° gennaio al 30 aprile; è vietato catturare, detenere a bordo, trasbordare e sbarcare femmine mature di astice e di aragosta;**
- f) **in ottemperanza a vigente normativa europea, con i parangali derivanti è vietato catturare specie altamente migratorie (es. tonno e pesce spada);**
- g) **per la pesca all'interno dei porti, generalmente vietata, si faccia riferimento alle ordinanze locali;**
- h) è vietato l'esercizio della pesca sportiva a distanza inferiore a 500 mt. da unità in attività di pesca professionale;
- i) la pesca del tonno rosso è consentita dal 16 giugno al 14 ottobre (salvo interruzioni per raggiungimento della quota annuale assegnata a tale tipo di pesca), nei limiti di un esemplare al **giorno per imbarcazione**, a coloro che sono in possesso dell'apposita comunicazione/dichiarazione munita del nulla osta dell'Autorità marittima (avente validità triennale e rilasciata alle sole unità da diporto di bandiera/nazionalità italiana). In caso di cattura è prevista un'apposita dichiarazione da presentarsi presso l'Autorità marittima del porto di sbarco;
- l) la pesca del pesce spada è consentita sempre ad eccezione del periodo dal 1 gennaio (incluso) al 31 marzo (incluso), nei limiti di un esemplare al mese a coloro che sono in possesso dell'apposita comunicazione/dichiarazione munita del nulla osta dell'Autorità marittima (avente validità triennale). In caso di cattura è prevista un'apposita dichiarazione da presentarsi presso l'Autorità marittima del porto di sbarco;
- m) è vietato pescare, trasbordare o avere a bordo (anche se si tratta di esemplari morti) mammiferi marini e tartarughe marine di qualunque specie, pesci ossei (storione comune e storione cobice), pesci cartilaginei (diavolo di mare, squalo elefante, squalo bianco), nonché taluni molluschi sottoposti a particolare tutela (dattero bianco, dattero di mare, pinna nobilis).

Nell'esercizio della pesca bisogna rispettare le dimensioni minime dei pesci, dei molluschi e dei crostacei previste dal regolamento sulla pesca di cui al D.P.R. n.1639/1968 e dal Regolamento CE 1967/2006, nonché da ogni altra specifica normativa di settore. In particolare:

- per il tonno rosso, la taglia minima di cattura è fissata a 30 kg. o 115 cm. di lunghezza alla "forca" (misurata, cioè, dall'estremità della mascella superiore

all'estremità del raggio più corto della coda).

- per il pesce spada, per normativa nazionale, la taglia minima di cattura è fissata a 140 cm. calcolati dall'estremità del rostro sino all'estremità più lunga della pinna caudale, mentre, per normativa unionale, la taglia minima è fissata a 100 cm. di lunghezza alla forca (misurata dalla mandibola inferiore) oppure a 11,4 kg. di peso vivo o 10,2 kg di peso eviscerato e senza branchie.

Attenzione: Le violazioni alle norme sulla pesca sportiva, ricreativa e subacquea, sono punite con la sanzione amministrativa da € 1.000,00 a € 3.000,00. Gli importi sono raddoppiati nel caso le specie ittiche siano tonno rosso o pesce spada.

Fermo restando quanto previsto dalla normativa vigente in materia di limitazione di cattura e fatto salvo il caso in cui tra le catture vi sia un singolo pesce di peso superiore a 5 kg., nel caso in cui il quantitativo totale di prodotto della pesca, raccolto o catturato giornalmente, sia superiore a 5 kg., il pescatore sportivo, ricreativo e subacqueo è soggetto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 50.000, da applicare secondo i criteri di seguito stabiliti:

- a) oltre 5 kg. e fino a 10 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 500 e € 3.000;
- b) oltre 10 kg. e fino a 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 2.000 e € 12.000;
- c) oltre 50 kg. di pescato: sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra € 12.000 e € 50.000.

Si tenga, infine, conto che, fermo restando il divieto di sbarco, trasporto, trasbordo di esemplari di specie ittiche al di sotto della taglia minima prevista dai regolamenti, non è sanzionabile la cattura accidentale di tali esemplari, realizzata nel rispetto di tutte le norme vigenti. Resta in ogni caso l'obbligo di rigettare a mare tali catture.

Lo svolgimento di gare di pesca sportiva, salve le competenze e le concorrenti attribuzioni eventualmente spettanti alle Autorità di Pubblica Sicurezza, è subordinato all'approvazione del Capo del Compartimento marittimo, che, con apposita ordinanza, ne disciplinerà il regolare svolgimento. I limiti giornalieri di cattura vengono, in questi casi, derogati.

Ulteriori adempimenti da osservare da parte dei pescatori sportivi

Con Decreto 6 dicembre 2010 (pubblicato nella G.U. 24/2011) l'allora Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, nel quadro di una migliore conoscenza della consistenza dell'attività di pesca sportiva e ricreativa in mare, ha disposto quanto segue: "chiunque effettua la pesca a scopo sportivo o ricreativo deve comunicare l'esercizio dell'attività alla Direzione Generale della Pesca marittima e dell'Agricoltura. La comunicazione, ha validità triennale, contiene i dati e le informazioni di cui al modello allegato al decreto". La comunicazione può essere effettuata anche tramite le associazioni di settore, sul sito informativo www.politicheagricole.gov.it ovvero tramite l'Autorità marittima. Le predette comunicazioni sono obbligatorie anche ai fini dell'esercizio dell'attività di pesca da terra. Per ulteriori notizie si rinvia al relativo provvedimento.

Con successivi Decreti, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, nelle more dell'adozione del Decreto recante le modalità di esercizio della pesca per fini ricreativi, turistici o sportivi, ha disposto, da ultimo, la proroga al 31 dicembre 2019 della validità delle comunicazioni effettuate ai sensi del predetto Decreto ministeriale 6 dicembre 2010.

TASSA DI POSSESSO

Con la legge di stabilità 2016 (comma 366, articolo 1 della legge n. 208/2015) è stato abrogato il tributo dovuto per il possesso di imbarcazioni e navi oltre i 14 metri di lunghezza. Per ogni ulteriore e puntuale approfondimento ci si può riferire al sito *web* dell'Agenzia delle Entrate (www.agenziaentrate.gov.it).

Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Croazia per turismo

Come noto, la Croazia, dal 1° luglio 2013, è entrata a far parte dei Paesi Comunitari, ma non è ancora membro dell'area *Schengen*. E' dunque necessario viaggiare con un documento di riconoscimento in corso di validità (passaporto o carta d'identità valida per l'espatrio). Dalla suddetta data lo Stato sta provvedendo a regolarizzare le merci che si trovano nel proprio territorio in regime di ammissione temporanea, mediante il pagamento dell'IVA. Le unità da diporto, ai fini doganali, sono considerate come mezzi di trasporto in regime di ammissione provvisoria. Pertanto, si ricorda che i residenti UE sull'imbarcazione dovranno avere sempre i documenti comprovanti che, per l'imbarcazione specificata, siano stati pagati i dazi doganali e/o l'IVA in uno stato membro dell'Unione Europea, e che l'imbarcazione abbia lo *status* di merce comunitaria. Per tali finalità, ci si dovrà dotare dei seguenti documenti, ferma restando ogni ulteriore ed aggiornata informazione reperibile presso gli uffici dell'Agenzia delle Dogane:

1. documento "T2L", oppure
2. ricevuta di acquisto in originale, oppure
3. altri documenti disponibili che confermino il pagamento dell'IVA.

Si ricorda l'obbligo di munirsi dei seguenti ulteriori documenti, oltre ovviamente a quelli di bordo:

- lista dei passeggeri/equipaggio;
- attestato comprovante l'idoneità del conducente del natante all'esercizio delle funzioni di bordo, ai sensi delle norme vigenti nel Paese di registrazione dell'imbarcazione o delle corrispondenti disposizioni vigenti nella Repubblica di Croazia;
- assicurazione contro i danni causati da terzi;
- certificato di proprietà o autorizzazione all'uso del natante rilasciata dal proprietario.

Le unità da diporto straniere sono tenute a presentarsi alla Capitaneria di porto del luogo di primo approdo per svolgere presso le competenti Autorità croate le formalità di ingresso nel Paese, ivi incluso il pagamento delle previste tasse turistiche e di navigazione. A fronte di detto pagamento, verrà rilasciato un disco di licenza/vignetta adesiva, valido per un anno, il cui costo è determinato in proporzione al tipo di unità ed alla potenza del propulsore. Sono esenti dal pagamento del disco di licenza/vignetta adesiva le imbarcazioni a remi di qualsiasi tipo, quelle inferiori a 2,5 metri di lunghezza ed i natanti aventi propulsori di potenza inferiore a 5 Kw. Per l'utilizzo di imbarcazioni a motore, inclusi i gommoni, a prescindere dalla potenza del motore è obbligatorio il possesso della patente nautica.

Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Corsica per turismo

- 1) Evitare assolutamente il campeggio libero: in molte località è proibito ed in genere è malvisto;
- 2) lungo le coste della Corsica vi sono numerose zone protette e la pesca è disciplinata da regolamenti che nei casi di violazione comportano severe sanzioni. Meglio informarsi bene prima di praticare l'attività di pesca;
- 3) condurre sempre con molta prudenza l'imbarcazione, specie se a motore. I conduttori possono vedersi proibire la navigazione nei casi di negligenza, imprudenza, stato di ebbrezza o inosservanza dei regolamenti;
- 4) tenere sempre una fotocopia dei documenti di identità (e altri), che possono essere utili nei casi di furto degli originali;
- 5) munirsi della tessera europea di assicurazione malattia, da richiedere alla ASL nazionale di appartenenza. Il documento consente di usufruire dell'assistenza sanitaria con parziale copertura delle spese;
- 6) in caso di problemi rivolgersi allo Sportello Consolare Permanente a Bastia, dipendente dal Consolato Generale in Marsiglia, telefonando al n. 0033-495349393 – e-mail: bastia.marsiglia@esteri.it.

ATTENZIONE: Per ogni più precisa ed aggiornata informazione di carattere generale sui Paesi esteri (anche in riferimento a viaggi con minori al seguito), si invita a consultare il sito "Viaggiare Sicuri" (www.viaggiare Sicuri.it), offerto dal Ministero degli Affari Esteri e fruibile anche con apposita applicazione per *smartphone* e *tablet*. Le informazioni ivi contenute (che rimangono, comunque, solo orientative) si possono parimenti acquisire attraverso la Sala Operativa dell'Unità di Crisi attiva tutti i giorni H24 al numero +39 06 36225 (e-mail: unita.crisi@esteri.it). Anche l'ACI mette a disposizione un servizio di assistenza telefonica attivo H24 al numero +39 06 491115.

Si tenga presente che le informazioni di volta in volta acquisite possono variare nel tempo, in relazione al mutamento di vari fattori – anche di carattere naturale - non sempre prevedibili, rendendo i dati pubblicati (che rimangono, comunque, solo orientativi) suscettibili di continui aggiornamenti e modifiche. Le responsabilità derivanti dalla scelta di intraprendere un viaggio in un Paese estero sono comunque indicate nell'art. 19 *bis* comma 3 della Legge n. 43 del 17 aprile 2015, che ha convertito in legge il Decreto Legge 18 febbraio 2015 n. 7.

Si consiglia di registrare i dati relativi al viaggio che si intende effettuare nel sito "Dove Siamo Nel Mondo" (www.dovesiamonelmondo.it), un servizio del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale che consente agli italiani che si recano temporaneamente all'estero di segnalare - su base volontaria - i propri dati personali, al fine di pianificare, con maggiore rapidità e precisione, eventuali interventi di soccorso e/o emergenziali. E' possibile effettuare la segnalazione del proprio viaggio non prima di 30 giorni dalla data di partenza. E' comunque sempre possibile segnalare o modificare il proprio viaggio anche durante la permanenza in un Paese estero. I dati sono automaticamente cancellati 2 giorni dopo la data di fine viaggio indicata.

Si rammenta infine che:

- nei Paesi ove non vi sia una Rappresentanza diplomatica/consolare italiana, i cittadini possono richiedere, ai sensi dell'art. 20 (ex art. 8C) del Trattato di Amsterdam, l'assistenza delle Rappresentanze in loco degli altri Stati Membri dell'Unione Europea.
- per contrastare il traffico di valuta, la Guardia di Finanza può effettuare controlli in mare anche riferiti a movimenti di capitali dal territorio nazionale verso l'estero e dall'estero in direzione del nostro Paese. In proposito si accenna che per trasportare sulle unità da diporto somme d'importo superiore ai 10.000,00 Euro, per ogni persona a bordo, titoli e valori mobiliari in euro o in valuta estera, è necessario preventivamente dichiararne il controvalore all'Ufficio Italiano dei Cambi (U.I.C). Maggiori e più puntuali informazioni possono essere assunte presso i Comandi della Guardia di Finanza.

