

IL NOLEGGIO DELLE UNITÀ DA DIPORTO

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Considerazioni sul concetto di unità da diporto – 3. Il noleggio da diporto nel nuovo Codice della nautica da diporto - 4. Qualificazione del noleggio da diporto - 4.1 Noleggio a tempo di unità da diporto - 4.2 Noleggio a viaggio di unità da diporto - 4.3 Noleggio “da fermo” di unità da diporto.

1. Premessa – La riflessione sul noleggio di unità da diporto non può prescindere da una pur breve disamina dell'evoluzione della normativa di settore, evoluzione che ha generato la modificazione di concetti centrali della materia, quali quelli relativi al mezzo nautico ed agli schemi negoziali per la sua utilizzazione.

Il quadro normativo di riferimento si è sviluppato come una sorta di crescendo rossiniano su un unico ordito armonico, rappresentato dalla legge 50/1971 che disegnò la disciplina di riferimento del diporto nautico, per il quale era esplicitamente esclusa la dimensione lucrativa.

La legge 171 del 1989 intervenne sulla disciplina del 1971, ammettendo esplicitamente (in specie con l'art. 15), che le imbarcazioni ed i natanti da diporto potessero essere utilizzati mediante contratti di locazione e noleggio.

In particolare il comma 4° dell'art. 15 prevedeva l'emanazione di un apposito DM per la specifica regolamentazione delle attività di locazione e noleggio e con “soli” 5 anni di ritardo, con il D.M. 731/1994, tale regolamento vide la luce.

In esso veniva definito il contratto di locazione e di noleggio da diporto e veniva previsto che le ditte e le società che intendevano esercitare la locazione ed il noleggio dovevano iscriversi in un apposito registro tenuto dalle Capitanerie di porto (Registro Speciale Imprese Diporto).

Il quadro normativo si assestò con legge 647/1996, di conversione del decreto legge 535/1996, il cui articolo 10, oltre ad istituire il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio (distinto per le acque marittime e interne), nel comma 8° integrava la definizione dei contratti di locazione e noleggio. La legge 647/1996 abrogò inoltre il D.M. 731/1994 sopracitato.

In tale articolato contesto è più recentemente intervenuta la legge 172 del 2003 apportando sostanziali e sostanziose ⁽¹⁾ modifiche alla legge 50/1971, novellando in maniera importante la disciplina senza tuttavia abrogarla del tutto.

L'assetto consolidatosi ha da ultimo registrato l'ennesima innovazione con l'entrata in vigore, il 15 settembre 2005, del nuovo codice della nautica da diporto (d.lgs. 171, del 18 luglio 2005, in G.U. 31/08/2005, in attuazione della delega di cui all'art. 6 della legge 08/07/2003, n. 172, di recepimento della direttiva comunitaria 44/2003), d'ora in avanti C. dip.

⁽¹⁾ Dei 55 articoli della legge n. 50 del 1971, ben 12 sono stati integralmente sostituiti dalla l. 172/2003 (1, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 33, 35, 37, 49 e 54), uno parzialmente modificato (47), mentre è stata aggiunta una nuova disposizione (art. 54 bis).

2. Considerazioni sul concetto di unità da diporto – Prima di procedere all'indagine sulla particolare utilizzazione del mezzo che si realizza con il noleggio, appare di fondamentale interesse definire il meccanismo attributivo della qualifica "diportistica" al mezzo nautico.

Il meccanismo attributivo sembra soffrire di un limite strutturale, peraltro comune ad altre definizioni di beni, mobili e non, della navigazione.

L'adozione di tale criterio è in grado di generare qualche incertezza, essendo il criterio stesso suscettibile di una valutazione ermeneutica, per sua natura non univoca.

Il mezzo (unità) da diporto non viene individuato sulla scorta di un obiettivo criterio descrittivo (le caratteristiche tecniche, i criteri costruttivi, le dimensioni, la motorizzazione), bensì tramite un criterio funzionale, che privilegia la finalità all'essenza.

La qualifica "diportistica" dell'unità appare connessa al tipo di attività che l'unità stessa viene elettivamente chiamata a svolgere: infatti, normativamente, il mezzo da diporto è quello che viene destinato alla navigazione da diporto e quest'ultima, ai sensi del comma 2 dell'art. 1 della legge 50/71, così come modificato dalla 172/2003 e di recente ribadito dall'art. 1 comma 2 C. dip., è quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro

Chiudendo il sillogismo sarà quindi da diporto quel mezzo destinato ad essere utilizzato senza finalità lucrativa a scopo sportivo o ricreativo.

Sembra emergere una contraddittorietà se non logica, perlomeno semantica, fra la citata norma ed il successivo art. 2 C. dip.

Quest'ultima disposizione infatti afferma che l'unità da diporto è utilizzata con finalità lucrativa-commerciale quando:

- è oggetto di contratti di locazione e di noleggio
- viene usata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto
- viene usata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo".

Solo per le imbarcazioni e per le navi da diporto (non per i natanti, ovviamente, in quanto non registrati) l'utilizzazione per fini commerciali è annotata nei registri di iscrizione, e gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione.

Il vero nodo da sciogliere sembra costituito dalla potenziale antinomia fra lo scopo sportivo o ricreativo dal quale esuli il fine di lucro e l'utilizzazione del mezzo per tramite di contratti quali la locazione e il noleggio, che sono schemi negoziali naturalmente onerosi tendenzialmente usati per perseguire finalità lucrative e commerciali.

La richiesta utilizzazione senza fine di lucro potrebbe pertanto apparire a prima vista in contrasto con gli strumenti negoziali adoperati per regolare l'utilizzazione stessa.

Una più attenta disamina del problema può forse consentire di riconoscere che quella qualificata dal fine lusorio è l'attività di navigazione e non il contratto che consente tale attività. Per raggiungere il fine lusorio si potrebbe quindi ben ricorrere ai contratti di locazione e noleggio pur essendo essi contratti fisiologicamente caratterizzati dalla dimensione lucrativa.

Ciò che assume rilievo ai fini della qualificazione della navigazione come da diporto è invece la circostanza che l'avente causa del contratto di utilizzazione del mezzo ne acquisisca la disponibilità per fini sportivi e/o ricreativi e non di lucro.

Tale ipotesi ricostruttiva può tuttavia manifestare alcune debolezze in sede applicativa; si pensi all'ipotesi del proprietario che ceda in locazione un suo mezzo ad un conduttore che provveda ad armarlo, equipaggiarlo e quindi ad esercitarlo, ma non a fruirne a scopo ricreativo, perché a sua volta lo noleggia (a fine di lucro) a terzi che lo utilizzano per mero diporto.

Il locatore esercita un'attività a scopo di lucro, organizzando, armando ed equipaggiando il mezzo come una qualunque altra unità commerciale, disponendone mediante

uno strumento negoziale tipico dell'utilizzo di unità commerciali, a favore di un soggetto che utilizza il mezzo stesso per attività commerciali.

La locazione non dovrebbe riguardare la navigazione da diporto, in quanto il conduttore non utilizza il mezzo per fini lusori e pertanto il mezzo nautico coinvolto nella vicenda non dovrebbe essere unità da diporto.

Se poi anche il noleggiatore, avente causa del conduttore, non utilizza il mezzo per diporto, ma - ad esempio - per andar per mare a catalogare cetacei o raccogliere campioni d'acqua, anche il noleggio non deve essere considerato da diporto.

L'unità impiegata, pur appearing strutturalmente da diporto e destinata agli scopi propri del diporto, non deve quindi *stricto jure* considerarsi tale in ragione del suo utilizzo incompatibile con la qualifica di legge.

Le conseguenze pratiche della mancata riconducibilità del mezzo nel novero delle unità da diporto sono di un certo momento.

Se il mezzo nautico non è "da diporto" ad esso non potrà applicarsi la disciplina speciale dedicata e dovranno quindi applicarsi le norme generali del codice della navigazione sul naviglio ed il traffico commerciale.

Ulteriore punto critico risiede nel concetto di destinazione dell'unità agli scopi propri del diporto.

È opportuno a tal proposito interrogarsi in primo luogo su chi determini la destinazione del mezzo all'attività diportistica; potrebbe essere il costruttore, se la "diportisticità" dipendesse dalle caratteristiche tecnico-costruttive del mezzo, oppure il noleggiatore se dipendesse dalla dimensione contrattuale dell'impiego, o infine il fruitore finale del mezzo se dipendesse dall'utilizzo concreto dell'unità.

Quest'ultima soluzione appare preferibile in quanto più rispettosa della lettera della legge: la qualifica diportistica del mezzo dovrà quindi discendere dallo scopo (diportistico) dell'utilizzatore finale prescindendo sia dalle caratteristiche tecnico costruttive dell'unità, sia dai contratti per mezzo dei quali realizza questo scopo.

L'individuazione del meccanismo attributivo della qualità diportistica del mezzo, lascia tuttavia aperto un ulteriore dilemma connesso all'ipotesi di destinazione finale non univoca.

Quid iuris se l'unità destinata al diporto dall'utilizzatore finale è da questi occasionalmente utilizzata anche per altri scopi? O, al contrario, se l'unità stabilmente destinata ad altra attività sia saltuariamente utilizzata a scopo di diporto?

Le soluzioni prospettabili sono due. La prima, formalistica, secondo la quale l'unità sarà da diporto esclusivamente quando viene utilizzata come tale; la seconda, sostanzialistica, che adotta il criterio dell'utilizzo prevalente.

L'adozione della prima soluzione, più lineare dal punto di vista logico e più letteralmente ortodossa, rischierebbe di creare una forte instabilità disciplinare e notevoli difficoltà applicative, poiché al medesimo mezzo si dovrebbero in pratica applicare regimi diversi a seconda dell'utilizzo finale e tale utilizzo andrebbe valutato in concreto caso per caso, con le immaginabili conseguenze (in termini di tempi e risorse) e rischi (in termini di omogeneità) che tale accertamento porta con sé.

La seconda soluzione consente invece di applicare al mezzo la disciplina connessa all'utilizzo prevalente che del mezzo stesso viene fatto, disciplina che risponde sicuramente in maniera più adeguata alle sue caratteristiche.

Così, a titolo di mero esempio, alla unità da diporto che occasionalmente ed eccezionalmente sia utilizzata per attività di ricerca scientifica o di disinquinamento si dovrebbe applicare il C. dip., mentre alla imbarcazione da pesca o al rimorchiatore che altrettanto occasionalmente ed eccezionalmente siano utilizzati a scopo diportistico si dovrebbe applicare il codice della navigazione.

3. Il noleggio da diporto nel nuovo Codice della nautica da diporto - Come evidenziato, le unità da diporto possono essere utilizzate mediante contratti di locazione e noleggio, oltre che per l'insegnamento della navigazione da diporto e come unità di appoggio per immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

Nella prassi operativa deducibile dai formulari di contratto più diffusi ed utilizzati, i due schemi contrattuali della locazione e del noleggio sono spesso accomunati definitivamente sotto il termine di *charter* di unità da diporto e vengono adoperati per tutte le tipologie di unità, mentre secondo la previgente disciplina il loro utilizzo era limitato alle sole imbarcazioni (la locazione anche ai natanti).

Per quanto concerne il contratto di noleggio, assume estremo interesse la novella apportata dall'art. 2 della legge 172/2003 alla lettera b) del comma 8° dell'art. 10 del d.l. 535/1996 (convertito nella legge 647/1996) che a sua volta abrogava il dm 731/94, novella poi ribadita *in toto* dal nuovo codice sulla nautica da diporto.

In base alla nuova formulazione (artt. 47 – 49) il noleggio è quel contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, “si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o in acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto”.

Il contratto di noleggio deve essere stipulato per iscritto *ad substantiam* (a pena di nullità) e va conservato a bordo in originale o in copia conforme.

Scompare il riferimento al numero massimo di passeggeri ammessi a bordo (che deriva direttamente dalla licenza di navigazione in relazione alla tipologia di unità da diporto) e viene disciplinata l'attribuzione delle spese cc.dd. variabili a carico del noleggiatore.

4. Qualificazione del noleggio da diporto – Pur riconoscendo che il noleggio di unità da diporto è ipotesi contrattuale tipica disegnata dalla legge 172/2003 e poi dal codice della nautica da diporto, non può trascurarsi la circostanza che le fonti normative citate si limitano a descrivere (*rectius*: ad accennare) solo qualche indicazione disciplinare, non certo provvedendo a dettare una regolamentazione esaustiva.

Si possono pertanto prospettare problemi relativamente alla definizione del regime degli oneri e degli obblighi delle parti, del sistema delle responsabilità, dell'entità delle stesse; per ovviare a tali problemi giova individuare figure negoziali più ampie, generali e più dettagliatamente regolamentate, cui fare eventualmente riferimento per integrare la disciplina in caso di lacune.

Per meglio interpretare il fenomeno può rivelarsi di una qualche utilità procedere anche all'esame dei più rilevanti formulari di contratto adoperati nella prassi commerciale ⁽²⁾.

Da tale indagine emerge un quadro a prima vista poco confortante, a causa delle frequenti confusioni terminologiche, delle carenze di accuratezza nella redazione, dell'assenza in alcuni casi dei principali riferimenti normativi; pur tuttavia è stato possibile estrapolare alcune indicazioni di sicuro interesse.

⁽²⁾ Sono stati esaminati in particolare diversi formulari dell'A.I.N.U.D. (Associazione Italiana Noleggio Unità da Diporto), della Suncily Yacht Charter e della Sardinia Cruising Charter. Specificamente per il noleggio è stato esaminato lo schema contrattuale standard, pubblicato in *I contratti*, n. 4/1996, 422 ss. Il più recente e diffuso formulario standard è comunque quello predisposto dall'ISYBA, denominato ISYBA-YTIME, edizione 2004, la parte normativa del quale è stata pubblicata in *Dir. trasp.* 2005, 1172 ss.

4.1 Noleggio a tempo di unità da diporto - Dalla disciplina legale dettata dai tre articoli di riferimento del C. dip. e dalla prassi contrattuale emerge che oggetto della prestazione tipizzante dedotta in contratto è la “messa a disposizione” dell’unità noleggiata, che permane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l’equipaggio.

Il combinato disposto delle norme e delle clausole dei formulari di contratto sembra descrivere una tradizionale ipotesi di noleggio a tempo, con tanto di obbligo di far navigare il mezzo (quindi fargli compiere dei viaggi) per un determinato periodo di tempo e con tanto di disciplina (art. 49) delle cc.dd. spese variabili nel noleggio a tempo, modellata sui principi di cui all’art. 387 cod. nav.

Del noleggio a tempo troviamo indizi anche nella previsione dell’indicazione da parte del noleggiatore delle modalità e dei luoghi di utilizzo del mezzo (l’art. 47 parla infatti di “zone marine o acque interne di sua scelta”), sostanziando una classica ipotesi di *employment*, in genere anche pattiziamente previsto con forti limitazioni e riserve, connesse alla sicurezza della navigazione, alla disponibilità di ormeggi nei porti, ai tempi di navigazione.

A livello qualificatorio il noleggio a tempo, così come descritto e disciplinato dal codice della navigazione, appare come la figura generale di riferimento cui ricondurre il noleggio a tempo di unità da diporto, che costituisce a sua volta l’ipotesi più chiaramente leggibile a livello normativo e più significativamente rappresentata a livello contrattuale.

Quest’ultima non è tuttavia l’unica ipotesi di noleggio che si possa ravvisare: la prassi e la legge ce ne suggeriscono infatti almeno altre due.

4.2 Noleggio a viaggio di unità da diporto – Il primo di questi due ulteriori tipi di noleggio non viene espressamente previsto dal C. dip., ma emerge dalla prassi dei formulari ove si prevede la definizione *ex ante* di un itinerario, i tempi di viaggio e perfino gli ormeggi nei porti, sostanziando un’ipotesi di noleggio a viaggio di unità da diporto.

Anche nel noleggio a viaggio di unità da diporto sarebbe ravvisabile una forma, seppur ridotta, di *employment*, infatti, a fronte di una rotta e di un viaggio pre-determinati, la contrattualistica di settore consente al noleggiatore di determinare gli scali, le soste intermedie e la loro durata, a condizione che siano compatibili con le caratteristiche del viaggio programmato.

Quando si questiona di noleggio a viaggio ci si inoltra su un terreno minato e ci si deve confrontare con approfondite e sedimentate riflessioni dottrinali ⁽³⁾; pur nella consapevolezza che non è questa la sede per sviscerare compiutamente il tema, si ritiene tuttavia possibile, senza pretesa di esaustività alcuna, tratteggiare alcuni scenari ricostruttivi.

L’opera ricostruttiva viene decisamente condizionata dal tenore delle pattuizioni contrattuali: qualora da esse emerga una assunzione di responsabilità per il trasporto di determinate persone o si configuri l’assunzione di obblighi di protezione, è di tutta evidenza che la qualificazione del negozio si debba orientare a favore del trasporto.

La circostanza che questo trasporto sia caratterizzato dal fine lusorio sarebbe in grado di aggettivare e qualificare l’obbligazione di trasferimento, ma non di snaturarla.

Laddove non siano rilevabili tali indicatori e nel contratto venga in evidenza l’assunzione del solo obbligo a compiere un viaggio definito, affidando il predeterminato navigare del mezzo all’uso discrezionale che vorrà farne il noleggiatore, appare convincente la riconduzione della fattispecie nell’alveo del noleggio a viaggio, così come descritto e disciplinato dal cod. nav.

⁽³⁾ Solo per ricordare l’appassionata riflessione della migliore dottrina, mi limito a segnalare il recente e definitivo contributo monografico di L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di Diritto civile e commerciale*, vol. LV, Milano 2006.

Al noleggio a viaggio di unità da diporto, non essendo previsto dal C. dip., si applicano le disposizioni del codice della navigazione anziché quelle del C. dip., per cui non è richiesta la forma scritta ad substantiam e non sussiste l'obbligo assicurativo.

4.3 Noleggio “da fermo” di unità da diporto - Vi è infine un ultimo tipo di noleggio, previsto in alcuni contratti tipo e normativamente “benedetto” dalla legge 172/2003 e dal C. dip., che non trova riscontro in alcuna figura giuridica navigazionistica nota: si tratta del cd. noleggio “da fermo”.

In questa ipotesi il noleggiatore (talvolta definito impropriamente *conduttore* nei contratti standard) non ha interesse ad utilizzare la capacità di navigare dell'unità da diporto, ma la sua capacità di galleggiare, di essere posizionata in un determinato luogo e di accogliere persone a bordo ⁽⁴⁾.

Il noleggio da fermo dell'unità da diporto dovrebbe essere un fenomeno occasionale, perché se fosse abituale il mezzo non sarebbe unità da diporto in quanto non “destinato” alla navigazione da diporto.

Nonostante la denominazione evocativa, il noleggio “da fermo” non può ricondursi al contratto di noleggio definito e disciplinato nel codice della navigazione, poiché l'obbligazione tipizzante del noleggio è quella di far compiere dei viaggi al mezzo e tale attività è in questo caso totalmente assente.

L'*employment* del noleggiatore è praticamente inesistente o comunque circoscritto all'individuazione del luogo ove posizionare il mezzo ed alla definizione dei dettagli “alberghieri” dell'uso del mezzo stesso, laddove l'uno e gli altri non siano pre-definiti nel contratto.

Il noleggio “da fermo” appare inoltre un'operazione sproporzionata ed incongrua dal punto di vista economico: rispetto al risultato ultimo che si ha interesse di realizzare non sembra necessario allestire un mezzo, armarlo ed equipaggiarlo, ma semplicemente acquisirne la disponibilità per un mero godimento “statico”.

Per quanto possa sembrare a prima vista contraddittorio, ingenera più d'una perplessità anche l'applicazione alla fattispecie in esame dell'art. 48 C. dip.: appare infatti singolare che il noleggiante debba mettere a disposizione del noleggiatore la capacità di viaggiare del mezzo (armato ed equipaggiato) affinché quest'ultimo lo tenga fermo.

Soluzioni qualificatorie che prospettino la riconduzione a diritti personali o reali di godimento, come la locazione o l'uso, non appaiono percorribili, in quanto nel noleggio da fermo non si rinviene alcun passaggio della detenzione del mezzo, necessario invece per sostanziare le ipotesi nominate.

Più verosimilmente ci si trova innanzi ad un'ipotesi di utilizzazione peculiare del mezzo nautico, che, anche se tipizzata dal C. dip., si iscrive nel novero di quelle figure contrattuali caratterizzate dalla finalità turistico ricreativa, strumentali ai contratti del tempo libero ed alla costruzione di pacchetti turistici *all-inclusive*.

Per tali figure, oggi rintracciabili in ordine sparso in contesti normativi o contrattuali diversi e disparati, si potrebbero auspicare un riordino omogeneo ed un assetto organico all'interno di un “codice del turista”, da redigersi sulla scorta delle esperienze consimili (cfr. il codice del consumo) realizzate anche di recente nel nostro ordinamento.

⁽⁴⁾ Il noleggio da fermo viene di fatto previsto per soddisfare necessità alberghiere piuttosto che diportistiche. Si pensi ad esempio a quanto accade nel Principato di Monaco in occasione del Gran Premio di Formula Uno: da diversi anni è invalso l'uso di ormeggiare confortevoli unità da diporto adibendole ad accogliere spettatori paganti.