



Un “vademecum” per la nautica da diporto e per la pesca sportiva

a cura di Mario Biancucci

LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Il codice della nautica da diporto, approvato con decreto 29 luglio 2008 n. 146, e il relativo regolamento di attuazione hanno apportato numerose modifiche alla normativa della nautica. Ulteriori modifiche sono state introdotte con decreti e circolari, come nel caso delle cinture di salvataggio. Con l'emanazione del regolamento il quadro normativo della nautica è stato completato e la storica legge n. 50 del 1971, che diede origine ad un ordinamento autonomo della navigazione da diporto, è stata definitivamente soppressa. Per navigazione da diporto s'intende quella effettuata in acque marittime e interne a scopo sportivo e ricreativo, senza fini di lucro. Per i medesimi scopi le unità possono essere utilizzate anche a scopo commerciale mediante contratti di locazione e noleggio, per l'insegnamento della navigazione e come unità appoggio ai subacquei sportivi (diving). Le stesse unità possono essere impiegate anche in attività multiple ma devono risultare annodate nella licenza di navigazione. Le unità impiegate a scopo commerciale non possono essere utilizzate nel diporto “puro”, neanche da parte del proprietario o armatore.

Le più importanti novità del regolamento che interessano l'utenza della nautica, riguardano:

- a) i possessori di natanti hanno 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) Il codice della nautica aveva istituito la patente di categoria C per i disabili. Il regolamento ha dettato ora le modalità per conseguire le relative abilitazioni.
- d) La domanda di ammissione agli esami per conseguire le patenti nautiche, secondo le ultime direttive ministeriali, può essere presentata (a scelta) presso uno degli uffici marittimi (Compamare e Circomare dipendenti) nell'ambito della circoscrizione marittima in cui è ricompresa la provincia di residenza ovvero presso l'Ufficio Provinciale della MTCT di residenza del candidato o quelli delle province viciniori, fermo restando che la deroga che i cittadini stranieri ed i cittadini italiani residenti all'estero, possono sostenere l'esame ovunque.
- e) L'insegnamento della tecnica della vela è riservato ad esperti velisti riconosciuti tali dalla F.I.V o dalla Lega Navale Italiana. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verranno stabiliti i criteri per il riconoscimento delle nuove qualifiche professionali
- f) 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 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.
- g) Diversamente dal passato, la fattura, autenticata e registrata, costituisce titolo di proprietà valido ai fini dell'iscrizione delle unità nei registri.
- h) I salvagenti 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”.

Le novità per l'anno 2012 sono le seguenti

- 1) L'art. 3 della legge n. 106 del 2011 ha esteso la normativa sulla nautica alle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (Yacht in commercial use)
- 2) A decorrere dal 1° maggio 2012 le unità da diporto di lunghezza superiore a 10 metri, sono soggette alla tassa di possesso.
- 3) 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 nell'attività commerciale (locazione, noleggio, ecc.).
- 4) L'art. 6 del D.Lgvo n.4/2012 prevede una modifica alla normativa sulla pesca sportiva rinviando ad un apposito regolamento (che sostituisce quello in vigore) che stabilirà i criteri e le modalità per l'esercizio dell'attività di pesca sportiva.
- 5) Raccomandazioni per coloro che si recano in Corsica per turismo comunicate dal Consolato d'Italia in Corsica.

QUALI SONO LE UNITÀ DA DIPORTO

A seconda della lunghezza fuoritutto, le unità da diporto si suddividono in tre categorie: **natanti, imbarcazioni e navi**. La lunghezza dei natanti a motore è stata portata a m 10, in analogia a quelli a vela, con o senza motore.

Sono definiti **natanti**:

- 1) le unità a remi;
- 2) le unità di lunghezza pari o inferiore a m10 (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, ecc.)

Sono definite **imbarcazioni** le unità di lunghezza superiore a m. 10 e fino a m 24, misurata secondo gli standard armonizzati. Esse sono iscritte nei registri e, in relazione alla categoria di progettazione, sono abilitate alla navigazione e munite della relativa licenza e del certificato di sicurezza.

Sono definite **navi** le unità di lunghezza superiore a m. 24, misurata secondo gli standard armonizzati. Esse sono iscritte nei registri, tenuti dalle Capitanerie di porto, munite della licenza per la navigazione e del certificato di sicurezza.

Nota: Le navi e le imbarcazioni da diporto (ma non i natanti) hanno l'obbligo di esporre la bandiera.

I registri in cui sono iscritte le imbarcazioni da diporto sono tenuti dalle Capitanerie, dagli Uffici circondariali marittimi e da tutti gli Uffici provinciali (ex MCTC). I registri già tenuti dagli uffici marittimi minori (Locamare e Delemare) sono stati accentrati presso la Compamare o il Circomare da cui dipendono. Per coloro che hanno iscritte le unità presso gli uffici minori non vi sono formalità amministrative da svolgere e pertanto potranno continuare a navigare con la stessa licenza di navigazione e relativi segni di individuazione (n° e sigla).

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 alle direttive 94/25/CE sulla commercializzazione delle unità da diporto e 2003/44/CE in materia di gas di scarico e emissioni acustiche (assorbite dal codice della nautica da diporto - art. da 6 a 14) e unità non-CE che continuano ad essere assoggettate alla vecchia normativa della legge n. 50 (soppressa) ma, ripresa in parte dal codice della nautica.

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 dalla legge n. 50/71 e successive modificazioni. 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 a navigare fino a 12 miglia dalla costa.

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 quella 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 parti da modificare e del costo da sostenere.

Nota: Le imbarcazioni, che sono munite di licenza di navigazione, possono uscire e rientrare tranquillamente sia nei Paesi dell'U.E. sia extra-comunitari. I natanti che durante le vacanze vengono portati fuori dei Paesi comunitari, non essendo prevista per essi alcuna certificazione o documento che li riconducano 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 della nautica ha soppresso il certificato d'uso).

Le tensioni internazionali degli ultimi tempi hanno indotto i Paesi rivieraschi ad esercitare una maggiore attività di vigilanza lungo le coste e sul mare territoriale. In tale quadro la Guardia di Finanza, per contrastare il traffico di valuta, ha esteso i controlli in mare anche ai 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 Euro, per ogni persona a bordo, titoli e valori mobiliari in euro o in valuta estera, è necessario preventivamente dichiarare il controvalore all'Ufficio Italiano dei Cambi (U.I.C.). Maggiori informazioni possono essere assunte presso i Comandi della G. di F.

Unità con Marcatura CE

Successivamente al 16 giugno 1998, con la piena entrata in vigore della normativa comunitaria (che a seguito dell'assorbimento chiameremo codice della nautica), le unità da diporto per essere commercializzate nell'ambito dei Paesi comunitari devono rispondere ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, di salute, di protezione dell'ambiente e dei consumatori e riportare il Marchio CE.

Il codice della nautica prevede quattro categorie di 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 dello skipper utilizzare la barca nei limiti della categoria di progettazione assegnata dal costruttore, secondo le indicazioni riportate nel manuale del proprietario che accompagna la barca.

Le nuove specie di navigazioni sono:

- categoria A: senza limiti,;
- categoria B: con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a 4 m. (mare agitato);
- categoria C: con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a 2 m. (mare molto mosso),
- categoria D: per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,3 m.

La categoria di progettazione determina le condizioni meteo-marine entro le quali l'unità può navigare con sicurezza

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. Lo skipper potrà incontrare anche vento più forte e onde più alte, ma tutto è affidato al suo senso di responsabilità, alla sua esperienza e alle capacità marinaresche.

La vigente normativa in materia di sicurezza è improntata alla responsabilizzazione del conduttore, nello spirito delle regole comunitarie e del codice della nautica, 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 conduttore verificare 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.

Navigazione nelle acque interne

Il codice della nautica, superando le incertezze del passato, impone ai proprietari di unità da diporto di lunghezza superiore a m. 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 in vigore del codice stesso, termine scaduto il 13.12.2005. Coloro che non lo avessero ancora fatto possono procedere all'iscrizione ma sono soggetti alle sanzioni amministrative previste dal codice della nautica. 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 m.) 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 entro-fuoribordo). 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

Novità per il rinnovo del certificato di sicurezza. Il regolamento di attuazione al codice della nautica, modificando la pregressa procedura, prevede che il certificato di sicurezza rilasciato dall'ufficio marittimo di iscrizione all'atto della prima immatricolazione, alla scadenza della validità e previa visita periodica da parte di un organismo tecnico (notificato o autorizzato), si rinnova automaticamente per la durata di cinque anni, senza che l'utente debba presentarsi presso gli Uffici marittimi o Provinciali della ex MCTC per l'annotazione degli estremi di idoneità sul certificato stesso. Con la novella è stato soppresso il passaggio burocratico semplificando così la vita del diportista. Ai fini degli accertamenti tecnici di idoneità, gli organismi notificati sono: il R.I.Na, l'Istituto Giordano di Bellaria, il D.N.V Modulo uno, l'A.N.C.C - (Agenzia Nazionale Certificazioni componenti e Prodotti), l'Udicer/Nautitest di Venezia e la Società Quality and Security di Salerno. Gli organismi autorizzati che possono effettuare le visite di sicurezza alle unità da diporto sono il Rina, l'American Bureau of Shipping, il registro francese Bureau Veritas e il Germanischer Lloyd.

Il certificato di sicurezza ha una validità di 10 anni, 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 legge 50/1971, abilitate alla navigazione senza limite, la validità del certificato è invece di 8 anni. Per entrambe le tipologie di unità le visite periodiche devono essere effettuate ogni 5 anni, salvo le visite occasionali, nei casi di sinistri, gravi avarie, cambio del motore, ecc.

Secondo le previsioni del regolamento, l'ufficio di iscrizione dovrebbe ora provvedere alla sostituzione del vecchio certificato di sicurezza con il nuovo modello regolamentare, ma la Direzione Generale per il Trasporto Marittimo, Lacuale e Fluviale, con circolare n. 4386 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 può 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 visita, il certificato deve essere sostituito con il nuovo modello.

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 iole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò e acquascooter, disciplinati dalle ordinanze locali), possono navigare:

- entro sei 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 muniti 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 a 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 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. Sulla questione però bisogna fare alcune considerazioni di diritto internazionale. 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 muniti 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 sui rischi che si possono correre quando la navigazione con un natante si svolge fuori delle acque territoriali (oltre le 12 miglia dalla costa).

Navigazione con i natanti da diporto all'estero

I natanti per recarsi all'estero non hanno bisogno di alcuna autorizzazione. Ma nei Paesi dell'Unione europea tali unità non hanno 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. Ma ora la questione, 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:

- a) la polizza di assicurazione dell'unità contenente il nome del suo proprietario;
- b) la fattura d'acquisto del natante, se disponibile;
- c) 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 i problemi con la vicina Francia sono stati risolti, non si può dire altrettanto con gli altri Paesi che si affacciano sull'Adriatico o sul resto del Mediterraneo, specie quelli della costa africana dai quali, data la situazione politica, meglio tenersi alla larga.

Navigazione negli specchi acquei o sottocosta

Con la riforma della nautica, la navigazione costiera con le unità da diporto è disciplinata dal Capo del Compartimento. Le ordinanze 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) tra le ore 08.30 e le 19.30 in cui, per ragioni di sicurezza dei bagnanti, si può navigare solo a remi.

Attenzione: nella fascia costiera dei 1.000 metri la velocità delle unità non deve superare i 10 nodi.

La partenza e l'atterraggio sono consentiti alla seguenti condizioni:

- a) nei corridoi di atterraggio (in cui è vietata la balneazione). Il mezzo deve attraversare il corridoio a lento moto (la velocità, come all'interno dei porti, non deve superare i 3 nodi).
- b) nelle zone senza corridoi, non frequentate da bagnanti (indicate nelle ordinanze), bisogna procedere a lento moto, perpendicolarmente alla spiaggia, adottando tutte quelle precauzioni atte ad evitare incidenti. Le unità di lunghezza superiore ai 7 m. quando sono alla fonda, devono mostrare dove è meglio visibile un pallone nero di diametro adeguato.

DOCUMENTI DA TENERE A BORDO

Sui natanti, oltre ai documenti di riconoscimento (è prudente averli a bordo), devono essere tenuti:

- la dichiarazione di potenza del motore sia per il motore entro bordo che fuoribordo. 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 e contrassegno per il motore sia principale sia ausiliario, di qualsiasi potenza, con la garanzia minima di 2.500.000 Euro. (L'esenzione fino a 3 CV fiscali è stata soppressa).
- la patente nautica in corso di validità, quando obbligatoria, (non è soggetta a bollo annuale);
- 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 della nautica per le unità non omologate (3 persone fino a m. 3,50, 4 persone fino a m. 4,50, 5 fino a 6 m. 6 fino a m. 7,50, 7 fino a 8,50 e 9 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).

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 VHF (è obbligatorio solo quando si naviga a distanza oltre le 6 miglia dalla costa) devono essere tenuti i seguenti documenti:
 - a) certificato limitato di radiotelefonista: si consegue senza esame e non ha scadenza;
 - b) licenza di esercizio RTF: non è soggetta a scadenza né al bollo.
 - c) copia dell'autocertificazione per l'assunzione di responsabilità, nel caso d'uso dell'apparato ai soli fini di emergenza e di sicurezza, oppure il contratto di utenza con una concessionaria (Telemar, I.T.S - Servizi Marittimi e Satellitari e Arimar). Nei casi di traffico di corrispondenza pubblica il codice impone il collaudo dell'apparato VHF installato a bordo.

Nota: L'obbligo di avere a bordo il manuale del proprietario per le unità CE è stato soppresso.

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

- la licenza di navigazione con relativo certificato di sicurezza (controllare la scadenza);
- la polizza di assicurazione dell'unità nonché dell'eventuale motore ausiliario e del tender, indipendentemente dalla potenza del motore (limite di garanzia 2.500.000). Il relativo contrassegno non va più esposto ma va tenuto tra i documenti di bordo;
- la dichiarazione di potenza del motore (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 dianzi detto per i natanti;
- la patente nautica in corso di validità, che può essere utilizzata nei limiti di distanza dalla costa autorizzati dalla abilitazione.

Per l'apparato VHF (è obbligatorio quando si naviga oltre sei miglia) vale quanto detto per i natanti.

Canone Radio e TV a bordo: le unità da diporto sono esenti dal pagamento del canone, però, se utilizzate per le attività commerciali il canone è invece dovuto.

Note: ecco alcune novità introdotte dal codice della nautica e dalle direttive di coordinamento:

- a) In caso di furto, il proprietario previa presentazione della denuncia e la restituzione della licenza di navigazione all'ufficio di iscrizione, può ottenere l'annotazione nel registro della perdita di possesso. Ove l'unità venga ritrovata si riacquista il possesso e l'interessato deve richiedere una successiva annotazione all'ufficio di iscrizione che rilascia una nuova licenza di navigazione, previa visita occasionale per una ricognizione dell'unità.
- b) 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.
- c) La firma degli atti di compra-vendita, 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.
- d) La pubblicità degli atti di compra-vendita 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 Euro 207 a 1.033 Euro. 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.
- e) se nel corso della navigazione si verificano eventi straordinari, la denuncia va presentata all'autorità marittima o consolare (se all'estero) entro tre giorni dall'approdo; se gli eventi abbiamo coinvolto l'incolumità fisica delle persone il termine è ridotto a 24 ore;
- f) 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 della nautica 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 atollari 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), fermo restando la responsabilità del conduttore di dotare l'unità di quegli ulteriori mezzi e attrezzature di sicurezza suggeriti dall'arte marinaresca, 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:

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 tabella D allegata al decreto del Ministero della Sanità 28 maggio 1988 n. 279;
 (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 ≤ 18,4	13 B
18,4 < P ≤ 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 ≤ 18,4 18,4 < P ≤ 74 74 < P ≤ 147 147 < P ≤ 294 294 < P ≤ 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, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, Roma, Torre del Greco, Trieste e gli Uffici Circondariali Marittimi di Anzio, Corigliano Calabro, Ischia, Otranto, Procida e Porto S. Stefano 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.

Zattere di salvataggio per la navigazione entro 12 miglia dalla costa

L'art. 54 del regolamento al codice della nautica 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, anche se non è stato pubblicato nelle forme stabilite, è entrato 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

La D.G. per il trasporto marittimo e acque interne con circolare n. 4866, in data 18 marzo 2009, ha emanato le direttive per l'impiego a bordo delle unità da diporto dei salvataggio, 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 salvataggio 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.4866 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.

Come si fa a stabilire quando è avvenuto realmente l'imbarco a bordo nessuno è in grado di stabilirlo. Quindi nei casi di controlli in mare i nostri diportisti conoscono bene l'eventuale risposta da dare.

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, con le modalità di seguito indicate;
- Zattere di salvataggio autogonfiabili, conformi al decreto 2 marzo 2009 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto
- salvagenti anulari o a ferro di cavallo: conforme 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: con decreto 12 agosto 2002 n. 219 sono stati stabiliti i requisiti delle nuove zattere di salvataggio da utilizzare a bordo delle unità da diporto. La revisione va effettuata ogni due anni. Le vecchie zattere dovevano essere sottoposte ad "una visita speciale" entro 17 ottobre 2004. Chi non avesse ancora adempiuto il controllo può farlo in qualsiasi momento, ma nel frattempo la zattera non può essere utilizzata a bordo. Lo skipper è il solo responsabile dell'equipaggiamento, dei mezzi e dotazioni di sicurezza conformi alla normativa vigente e in regola con i controlli periodici. Sono soggette a controllo le zattere acquistate o revisionate nell'anno 2009 (con revisione prevista nel 2011, non ancora effettuata) nonché le zattere con revisione scaduta, anche se da lungo tempo. Da notare che le vecchie zattere non riportano l'identificazione dell'unità dove sono imbarcate, per cui possono ruotare da una barca all'altra. Le nuove zattere, invece, riportano i segni di individuazione e non possono essere trasbordate da un'unità all'altra.

NORME SULLA TUTELA DELL'AMBIENTE

Alle imbarcazioni da diporto si applica la normativa sulla tutela dell'ambiente marino, distinguendo le unità costruite prima del 1.8.2005 da quelle in data successiva, secondo i criteri che seguono:

- a tutte 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 vecchie unità da diporto esistenti 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 di nuova costruzione, abilitate a trasportare più di 15 persone, devono essere dotate di un sistema di raccolta dei rifiuti.

QUANDO OCCORRE LA PATENTE NAUTICA

L'età minima prevista dalla legge per comandare (da soli) un'unità da diporto è la seguente:

- per le unità a remi entro un miglio dalla costa: 14 anni;
- per le unità a vela con superficie velica superiore a mq 4: 14 anni;
- per i natanti a motore, a vela con m.a. e motovelieri: 16 anni.

La patente nautica è obbligatoria:

- Per i natanti e le imbarcazioni:
 - quando la potenza del motore installato a bordo è superiore a 30 kW o a 40,8 CV (1kW = 1,36 CV) o abbiano una cilindrata superiore a 750 cc, se a carburazione a due tempi; a 1000 cc, se a carburazione a quattro tempi, fuoribordo o se a iniezione diretta; a 1300 cc, se a carburazione a quattro tempi, entrobordo; a 2000 cc, se diesel.
 - quando, indipendentemente dalla potenza del motore, la navigazione si svolge ad una distanza superiore alle sei miglia dalla costa.
 - quando viene esercitato lo sci nautico, senza tener conto della potenza del motore
- Per le navi da diporto: (sempre)
- Per la condotta degli acquascooter, indipendentemente dalla potenza e dalle cilindrata;

Nota: il regolamento di attuazione al codice ha reintrodotto la definizione delle 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, 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 codice della nautica distingue le patenti nautiche in tre categorie:

- comando e la condotta dei natanti e imbarcazioni da diporto;
- comando delle navi da diporto;
- riservata ai disabili - abilitata 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 la competente D.G., con circolare n. 17479 del 9.12.2009, ha fornito istruzioni operative sulle modalità di svolgimento della prova pratica a 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.

Le patenti abilitano:

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

La patente è unica e abilita al comando delle unità da diporto (fino a 24 m) a motore, a vela con motore ausiliario e dei motovelieri. 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.

Note:

- a) Coloro che sono in possesso della patente per nave da diporto possono comandare anche le altre unità (imbarcazioni e natanti) a motore, a vela con motore ausiliario e motovelieri.
- 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

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 validi, in via provvisoria, in attesa del nuovo che a quanto pare introducono un nuovo capitolo sull'ambiente marino e sull'ecologia. Il modello di domanda 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 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 o alle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale.

a) 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, 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.

Note: chi comanda un'unità da diporto con la patente scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa da Euro 207 a Euro 1033.

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.

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.

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.

COMANDO DI UNITÀ DA DIPORTO DI BANDIERA ESTERA

Fino al 31.12.1992, 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 extra-comunitari, 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 di appartenenza del soggetto 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 che gli italiani che comandano unità di bandiera estera nelle acque territoriali nazionali devono essere muniti d'abilitazione al comando anche se la legislazione del Paese di bandiera non la prevede.

Alcune raccomandazioni per coloro che si recano in Corsica per turismo comunicate dal Consolato d'Italia in Bastia

- 1 Evitare assolutamente il campeggio libero: in molte località è proibito e 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 Ogni ulteriore informazioni potrà essere richiesta al Consolato italiano in Bastia, telefonando al n..0033-495349393

PESCA SUBACQUEA E SPORTIVA

La pesca subacquea sportiva è consentita:

- a) a distanza superiore a m 500 dalle spiagge frequentate dai bagnanti;
- b) a distanza superiore a m 100 dalle reti da pesca dei pescatori professionisti;
- c) dal sorgere al tramonto del sole
- d) senza l'uso di apparecchi ausiliari di respirazione.

Note:

- È consentito trasportare su un mezzo nautico fucili per la pesca subacquea e apparecchi di respirazione dotati di bombola della capacità massima di 10 litri (una per ogni mezzo nautico) fermo restando il divieto di utilizzare gli apparecchi di respirazione per la pesca subacquea;
- durante la pesca, il pescatore subacqueo deve essere sempre seguito da un mezzo nautico con una persona pronta ad intervenire in caso di emergenza.

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. Il mezzo nautico che accompagna il subacqueo deve innalzare il segnale di identificazione;
- c) il subacqueo deve operare entro un raggio di 50 m dal mezzo nautico con la bandiera;
- d) l'età minima per praticare la pesca con fucile subacqueo è di 16 anni (consegnare un fucile ad un minore di detta età comporta una sanzione da euro 516 a euro 3.098);
- e) il pescatore sportivo subacqueo non può raccogliere coralli o molluschi.

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 16.2.2000, 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

(l'art. 6 del D.Lg.vo n.4/2012 prevede 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 m 6);
- c) giacchio o rezzaglio o sparviero di perimetro non superiore a 16 m;
- 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 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;
- h) nasse, massimo due, calate da ciascuna unità da diporto, qualunque sia il numero delle persone a bordo;
- i) rastrelli da usarsi a piedi

Ulteriori norme riguardanti la pesca sportiva:

- a) è vietata la pesca con fonti luminose. Per la pesca con la fiocina è consentito l'uso di una lampada (non sono previsti limiti di luminosità);
- b) il pescatore sportivo può pescare pesci e molluschi (cefalopodi, seppie, polpi e calamari) e crostacei in quantità massima di 5 kg giornalieri, salvo il caso di pesce singolo di peso superiore; la vendita dei prodotti ittici pescati è vietata. Non può essere catturata giornalmente più di una cernia;
- c) la pesca della "lumachina di mare" è consentita purché non sia utilizzato l'attrezzo denominato "rapido" e "sfogliara";
- d) la pesca del riccio di mare è consentita in apnea solo manualmente fino a 50 esemplari al giorno. 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.

Nell'esercizio della pesca bisogna rispettare le dimensioni minime dei pesci, dei molluschi e dei crostacei previste dal regolamento sulla pesca, di cui al DPR n.1639/1968, e dal Regolamento CE 1626/94.

Attenzione - Le violazioni alle norme sulla pesca sportiva sono punite con la sanzione amministrativa da 516 a 3.098 euro.

Ulteriori adempimenti da osservare da parte dei pescatori sportivi

Con decreto 6 dicembre 2010 (pubblicato nella G.U 24/2011) il Ministero delle Politiche Agricole, nel quadro della conoscenza della consistenza dell'attività di pesca sportiva 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. Per ulteriori notizie si rinvia al relativo provvedimento.

Nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre di ciascun anno sono sospese le attività di controllo nei confronti dei pescatori ricreativi che praticano la pesca con imbarcazioni senza motore o di lunghezza inferiore a sei metri.

Attenzione: la mancata comunicazione nei termini stabiliti comporta pesanti sanzioni amministrative

TASSA DI POSSESSO

A decorrere dal 1° maggio 2012 le unità da diporto di lunghezza superiore a 10 metri sono soggette alla tassa di possesso annuale nella misura che segue:

- | | |
|--|--|
| a) euro 800 per le unità con scafo di lunghezza da 10,01 metri a 12 metri; | b) euro 1.160 per le unità con scafo di lunghezza da 12,01 metri a 14 metri; |
| c) euro 1.740 per le unità con scafo di lunghezza da 14,01 a 17 metri; | d) euro 2.600 per le unità con scafo di lunghezza da 17,01 a 20 metri; |
| e) euro 4.400 per le unità con scafo di lunghezza da 20,01 a 24 metri; | f) euro 7.800 per le unità con scafo di lunghezza da 24,01 a 34 metri; |
| g) euro 12.500 per le unità con scafo di lunghezza da 34,01 a 44 metri; | h) euro 16.000 per le unità con scafo di lunghezza da 44,01 a 54 metri; |
| i) euro 21.500 per le unità con scafo di lunghezza da 54,01 a 64 metri; | l) euro 25.000 per le unità con scafo di lunghezza superiore a 64 metri. |

La tassa è ridotta alla metà per le unità di lunghezza fino a 12 mt, utilizzate dai proprietari residenti, come ordinari mezzi di locomozione, nei comuni ubicati nelle isole minori e nella Laguna di Venezia, nonché per le unità a vela con m.a. il cui rapporto fra superficie velica e potenza del motore in Kw non sia inferiore a 0.5.

La tassa non si applica ai mezzi e dotazioni di salvataggio ed ai battelli di servizio, a condizione che questi riportino l'indicazione dell'unità al cui servizio sono posti (es. tender to ...). La tassa non è inoltre dovuta per le unità nuove con targa di prova, nella disponibilità a qualsiasi titolo del cantiere costruttore, manutentore o del distributore, ovvero per quelle usate e ritirate dai medesimi cantieri o distributori con mandato di vendita e in attesa del perfezionamento dell'atto, ovvero per le unità che siano rinvenienti da contratti di locazione finanziaria risolti per inadempienza dell'utilizzatore. La tassa infine non si applica alle unità nei primi due anni o frazione di anno dalla prima immatricolazione. La lunghezza dell'unità è misurata secondo la normativa EN/ISO/DIS 8666. La tassa è ridotta dopo cinque, dieci e quindici anni dalla data di costruzione dell'unità da diporto, rispettivamente, del 15, del 30 e del 45 per cento. I predetti periodi decorrono dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di costruzione.

Sono tenuti al pagamento della tassa i proprietari, gli usufruttuari, gli acquirenti con patto di riservato dominio o gli utilizzatori a titolo di locazione, anche finanziaria, per la durata della stessa, residenti nel territorio dello Stato, nonché le stabili organizzazioni in Italia dei soggetti non residenti, che posseggano, o ai quali sia attribuibile il possesso, di unità da diporto. La tassa non si applica ai soggetti non residenti e non aventi stabili organizzazioni in Italia che posseggano unità da diporto, sempre che il loro possesso non sia attribuibile a soggetti residenti in Italia, nonché alle unità bene strumentale di aziende di locazione e noleggio. Le modalità di pagamento saranno stabilite dal Direttore dell'Agenzia delle entrate.

Attenzione, poiché l'omesso o il ritardato pagamento comporta una sanzione amministrativa dal 200 al 300 per cento della somma non versata, oltre all'importo della tassa dovuta. Con l'emanazione del codice della nautica e del relativo regolamento di attuazione si è completato il quadro organico della nautica che ebbe inizio con la legge n.50 dell'11 febbraio 1971 che dopo circa 40 anni di onorato servizio all'utenza, rimanendo in tutto questo tempo in balia di tutti i venti (e interessi di ogni sorta), è stata ora definitivamente soppressa.