



Stefano Comellini, avvocato penalista del Foro di Torino, in ambito sportivo è il presidente della Federazione Canottaggio piemontese e opera come consulente del CONI anche attraverso il servizio on-line Sportello dello Sport (www.conipiemonte.it). Nella sua rubrica offre ai lettori la sua esperienza per rispondere a quanti sottopongono i loro quesiti.

Navigare in mare aperto

Come devono comportarsi le imbarcazioni durante le regate o gli allenamenti e quali sono le responsabilità

Vorrei sapere quali sono le norme che disciplinano gli obblighi di sicurezza di un comandante di imbarcazione da diporto in gare ed allenamenti ufficiali e non ufficiali. **S.P.**

La cosiddetta *navigazione da diporto*, vale a dire quella effettuata a fini sportivi e ricreativi senza fine di lucro, è disciplinata per la sua diffusione, sia nella acque marittime che in quelle interne, da un apparato normativo complesso e dettagliato, inizialmente fondato sulla legge 50 del 1971, più volte modificata fino alla legge n. 172 dell'8 luglio 2003, che ha – da ultimo – radicalmente cambiato la fisionomia della nautica.

Detto che le unità da diporto si distinguono, a seconda della lunghezza del c.d. *fuori tutto*, in navi da diporto, imbarcazioni da diporto e natanti da diporto, già con il Decreto Legislativo 4 agosto 1996 n. 436, (in attuazione della Direttiva comunitaria 94/25/CE), si prevedeva (art. 18) che *“le unità da diporto devono essere dotate dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte per la distanza dalla costa ove la navigazione è effettivamente svolta”*.

La complessità delle disposizioni introdotte richiesero una circolare esplicativa, la n. 262938 del 30 aprile 1997, con la quale il Ministero dei Trasporti e della Navigazione chiarì l'esatta portata delle disposizioni di sicurezza.

E ancora, il Decreto ministeriale 5 ottobre 1999, n. 478 (*Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto*) stabiliva le condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza ed individuava i mezzi di salvataggio nonché le dotazioni di sicurezza minime da tenersi a bordo delle unità da diporto in relazione alla navigazione effettivamente svolta. *“Resta nella responsabilità del conduttore dotare l'unità degli ulteriori mezzi e delle attrezzature di sicurezza e marinaresche necessarie in relazione alle condizioni meteo-marine e alla distanza da porti sicuri per la navigazione che intende effettivamente intraprendere”* (Art. 1 comma 1).

In sostanza, si è svincolata la commisurazione dei dispositivi di sicurezza dall'abilitazione dell'unità e lo si è condotto alla distanza dalla costa ove avviene effettivamente la navigazione.

Ma, come si è detto, fondamentale in materia è la Legge 8 luglio 2003 n. 172, che de-

legando il Governo ad emanare, entro due anni dalla data di entrata in vigore, il codice sulla nautica da diporto, ha delineato la cornice di un sistema normativo autonomo, svincolato dal codice della navigazione.

Vi è, infatti, l'invito al legislatore delegato, di provvedere all'emanazione delle norme regolamentari necessarie all'adeguamento delle disposizioni attuative in materia di nautica da diporto, ivi incluse quelle in materia di sicurezza della navigazione, prevedendo, tra l'altro, l'uso obbligatorio di dispositivi di sicurezza elettronici tali da consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori.

Prima di tornare ai dispositivi di sicurezza ed al loro rapporto con l'attività agonistica è interessante rilevare che l'art. 47, primo comma, della Legge 50/1971, come appunto sostituito dalla Legge del 2003, stabilisce che alla circolazione delle unità da diporto si applica la disciplina civilistica per la circolazione di veicoli prevista all'art. 2054 del codice civile: *“Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. In ogni caso le persone indicate dai commi precedenti sono responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo”*.

Ma punto di assoluto rilievo riguarda l'obbligo di rispetto delle disposizioni di sicurezza nel corso dell'attività sportiva agonistica.

L'art. 14 della citata legge 50 prevede infatti che, in occasione di manifestazioni sportive regolarmente annunciate, non solo non vi siano vincoli di distanza dalla costa ma anche che in tali attività debbano essere solo osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva della Lega navale italiana, della Federazione italiana vela (e della Federazione italiana motonautica).

Inoltre, il Decreto Ministeriale 21.1.1994, n. 232 (Regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto) prevede all'art. 4 che *“Le unità da diporto ammesse a partecipare a manifestazioni sportive indette dalla Federazione italiana della motonautica o dalla Federazione italiana della vela o dalla Lega navale italiana e dai circoli nautici affiliati alle predette federazioni, sono esentate dall'applicazione del presente regolamento limitatamente ai periodi di gara e di allenamento riconosciuti da tali sodalizi, nonché di trasferimento per raggiungere o rientrare dai campi di gara o di allenamento durante le soste nelle aree portuali o negli specchi acquei in genere”*.

Sul punto è interessante una sentenza della Corte di Cassazione, un po' datata (Sez. IV, 12.02.1993) ma pur sempre attuale nel suo principio generale.

Secondo tale fondamentale pronuncia, esiste una diversità di disciplina a seconda che il mezzo nautico sia uscito in mare durante un allenamento o gara ufficiale, ovvero in navigazione non ufficiale; infatti in tale ultima ipotesi, l'imbarcazione è soggetta alle norme comuni sulla navigazione da diporto e *“nessuna rilevanza giuridica può avere il carattere sportivo dell'attività quando non avvenga a carattere ufficiale”* in quanto non autorizzato dal competente organismo sportivo.

Nel caso di specie, la Suprema Corte, chiamata a giudicare – per il reato di omicidio colposo causa l'annegamento di un componente dell'equipaggio che non indossava i giubbotti salvagente – il comandante di un'imbarcazione da regata, ribaltatasi durante una manovra compiuta nel corso di un allenamento non ufficiale dopo che una regata era stata disdetta per le pessime condizioni meteorologiche, ha ritenuto che, non trattandosi di gare ed allenamenti ufficiali, il caso doveva rientrare nell'ambito generale dell'attività della navigazione da diporto, con la conseguenza che spettava al comandante dell'imbarcazione, dotata di equipaggio, una funzione di garanzia, quale titolare di autorità di vigilanza e di controllo, con l'obbligo per il medesimo di pretendere – pena il rientro in porto – che l'equipaggio indossasse i giubbotti salvagente.

Avv. Stefano COMELLINI
www.avvocatocomellini.it