

SAGGI

GIANFRANCO BENELLI

IL CABIN CHARTER TRA NOLEGGIO, TRASPORTO E VIAGGIO ORGANIZZATO

With the aim of accommodating forms of commercial use of pleasure craft already established in nautical tourism practice, the 2020 amendment to the Italian Pleasure Boating Code (Legislative Decree No. 160/2020) introduced the concept of cabin charter. After reconstructing the legal framework governing yacht charter and its legislative evolution, the article examines the distinctive features of cabin charter, highlighting how the allocation of individual cabins to a plurality of users weakens the traditional characteristics of chartering and brings the arrangement closer, depending on its actual operation, to passenger carriage, cruise contracts and package travel. The paper finally stresses the need for a more comprehensive legislative framework capable of encompassing the emerging forms of commercial use of pleasure vessel, with regard to hospitality, catering and entertainment activities. In this respect, the recent reforms introduced by the Act on the Enhancement of Marine Resources, including the recognition of chartering under an agreed itinerary, represent a significant development.



SOMMARIO: 1. Premessa: il codice della nautica da diporto e le sue modifiche. – 2. Il contratto di noleggio di unità da diporto. – 3. Il noleggio a cabina. – 4. Il noleggio dei natanti da diporto e delle moto d'acqua. – 5. Utilizzo commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici. – 6. Qualche spunto di riflessione.

1. *Premessa: il codice della nautica da diporto e le sue modifiche* – Con l'approvazione del codice della nautica da diporto (d. lgs. 18 luglio 2005, n. 171) ⁽¹⁾, si diede attuazione alla delega contenuta nella l. 8 luglio

⁽¹⁾ Pubblicato in G.U. 31 agosto 2005, n. 202, ed entrato in vigore il 15 settembre 2005. Sul codice della nautica da diporto v. M. GRIMALDI, *Il Codice della nautica da diporto. Commento organico al d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171*, Napoli, 2005; M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e del turismo nautico*, Bari, 2005, nonché *Ombre e luci del codice della nautica*

2003, n. 172, recante «Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto» ⁽²⁾, poi completata con l'abrogazione della l. n. 50/1971, a far data dall'entrata in vigore del nuovo regolamento (d.m. 29 luglio 2008, n. 146).

Il codice della nautica da diporto, pur ricalcando in gran parte la struttura della prima legge sul diporto, innovò profondamente la disciplina della navigazione a scopo ricreativo, intervenendo sul regime amministrativo delle unità (progettazione, costruzione, commercializzazione, iscrizione, abilitazione alla navigazione, pubblicità), sulla disciplina delle patenti nautiche, sulle norme in materia di responsabilità civile e di assicurazione obbligatoria, sugli illeciti amministrativi ed il regime sanzionatorio, sulla classificazione e sull'utilizzazione commerciale delle unità, introducendo una speciale disciplina dei contratti di locazione e di noleggio ⁽³⁾.

Il codice, a sua volta, dopo alcuni aggiornamenti di lieve portata, ha subito un più significativo intervento di riforma con il d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229, recante «Revisione ed integrazione del decreto legislativo

da diporto, in *Dir. trasp.* 2007, 89 ss.; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 736 ss.; P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.* 2006, 703 ss.; E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria dal regio codice della marina mercantile al codice per il diporto*, in *Trasp.* 98/2006, 51 ss.; B. COSSU, *Il nuovo Codice della nautica da diporto*, in *Dir. tur.* 2006, 277 ss.; G. MASTRANDREA, *Il regime giuridico della navigazione da diporto*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.* 2008; A. XERRI, *Il codice della nautica da diporto tra diritto speciale e diritto comune*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione* (a cura di M.M. Comenale Pinto - E.G. Rosafio), Roma, 2015, 1 ss.; A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto nel sistema del codice della navigazione*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 19 ss.; G. VERMIGLIO, *Il diporto tra decodificazione e ricodificazione*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 47 ss.; M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 435 ss.

⁽²⁾ Pubblicato in G.U. 14 luglio 2003, n. 161. Sulla legge delega v. E. ROMAGNOLI, *Il regime giuridico del diporto nautico alla luce dei recenti mutamenti normativi operati dalla l. 172/03*, in *Dir. mar.* 2003, 1522 ss.; ID., *La legge 8 luglio 2003 n. 172 recante «disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto ed il turismo nautico»: le disposizioni che non hanno modificato in modo diretto la legge 50/71*, in *Trasp.* 97/2005, 27 ss.; R. ABBATE, *Alcune osservazioni sulla legge 8 luglio 2003, n. 172, «Disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico»*, in *Dir. mar.* 2004, 1130 ss. e A. ANTONINI, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, in *Dir. mar.* 2005, 663 ss.

⁽³⁾ Per una panoramica sui contratti di locazione e noleggio di unità da diporto v. V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, in *Manuale di diritto del turismo* (a cura di V. Franceschelli - F. Morandi), VIII ed., Torino, 2022, 329 ss. Sulla precedente disciplina degli usi commerciali delle unità da diporto v. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, Milano, 2022, 58 ss.

18 luglio 2005, n. 171» ⁽⁴⁾, in attuazione dell'art. 1 della l. 7 ottobre 2015, n. 167.

Con il d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160 ⁽⁵⁾ è stato poi varato il cosiddetto «correttivo» del codice della nautica da diporto, finalizzato a completare ed integrare quel processo di riforma della disciplina del diporto nautico intrapreso con il d.lgs. n. 229/2017, tenendo conto di alcune esigenze non adeguatamente prese in considerazione nei precedenti provvedimenti ⁽⁶⁾.

Tra le novità più interessanti del «correttivo» spiccano alcune disposizioni che riguardano l'utilizzo commerciale delle unità da diporto ⁽⁷⁾,

⁽⁴⁾ Pubblicato in G.U. 29 gennaio 2018, n. 23, entrato in vigore il 14 febbraio 2018. Per una prima articolata disamina del contenuto della riforma si veda il volume *La riforma del codice della nautica da diporto. Commentario al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, alla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167 e aggiornato alla legge 27 dicembre 2017 n. 205 (Legge di Bilancio 2018)* (a cura di R. Caragnano), Tricase, 2018. Sugli aspetti di maggior rilievo messi in luce dal provvedimento v. M. M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, 823 ss.; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, in *Dir. mar.* 2018, 545 ss.; E. ROMAGNOLI, *La riforma del codice della nautica e i controlli di sicurezza in mare*, in *Dir. mar.* 2018, 758 ss.; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 45 ss.; R. CARAGNANO - G. DANESE, *Riforma del codice della nautica da diporto*, in *Dir. prat. lav.* 2018, 767 ss.; F. MANCINI, *Novità importanti nel codice della nautica da diporto*, ne *Il libro dell'anno del diritto - 2019*, Roma, 2019, 421 ss.; L. ANCIS, *Esercizio e responsabilità armatoriale fra i principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspr.* 2021, 481 ss.

⁽⁵⁾ Recante «Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167», pubblicato in G.U. Serie Generale n. 304 del 7 dicembre 2020.

⁽⁶⁾ L'art. 1, comma 5, della legge delega l. 7 ottobre 2015, n. 167, attuata con il d.lgs. 229/2017, autorizzava il Governo a adottare disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo di revisione ed integrazione del codice del diporto. Come si rileva dai lavori preparatori, tra le finalità perseguite dall'esecutivo, figurava anche quella di introdurre una maggiore flessibilità e rapidità di risposta normativa nella regolamentazione di nuove forme di utilizzo commerciale delle unità da diporto, in linea con la dinamicità del settore e con le raccomandazioni espresse dal Consiglio di Stato e dalla Commissione europea in tema di Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo.

⁽⁷⁾ Sulla disciplina dell'utilizzo commerciale delle unità da diporto si vedano i contributi contenuti nel volume *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, cit., e, tra questi, in particolare: M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ivi, 435 ss.; S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, ivi, 485 ss.; L. TULLIO, *Il noleggio*

essendo state introdotte all'art. 2 nuove fattispecie, che vanno ad aggiungersi a quelle tradizionalmente previste dal legislatore nella versione iniziale del codice (locazione, noleggio, insegnamento professionale della navigazione da diporto, assistenza nell'attività dei centri di immersione e di addestramento subacqueo), ed a quelle successivamente introdotte con il d.lgs. n. 229/2017 ⁽⁸⁾. Con quest'ultimo decreto, che aveva già modificato e integrato diverse parti del codice della nautica, era stata allargata la casistica delle forme di utilizzazione commerciale, con l'introduzione dell'assistenza all'ormeggio delle unità da diporto nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto (c-bis); e dell'attività di assistenza e di traino di unità da diporto (c-ter) ⁽⁹⁾. Per la regolamentazione puntuale delle suddette attività si è dovuta attendere l'approvazione delle modifiche al regolamento di attuazione del codice con cui dovevano essere stabiliti «i criteri e le modalità di svolgimento del servizio, i requisiti tecnico-professionali degli operatori che svolgono il servizio e i requisiti dell'imbarcazione utilizzata per il servizio» ⁽¹⁰⁾. La disciplina del servizio di assistenza e traino per imbarcazioni e natanti in mare (regime amministrativo, requisiti dell'equipaggio e dell'unità da diporto, ecc.), è oggi

nel codice della nautica da diporto, ivi, 501 ss.; S. VERNIZZI, *L'impiego promiscuo delle unità da diporto*, ivi, 511 ss.; G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, ivi, 523 ss. Si rinvia, inoltre, ai lavori di F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, *Navigazione da diporto e viaggio organizzato. Disposizioni processuali*, Milano, 2013, 109 ss., nonché A. CLARONI - M. BADAGLIACCA - N. ROMANA - A. CORRADO - S. ROSSI, *Il diporto nautico: regole di sicurezza e responsabilità*, in *L'acqua. Mare, laghi e fiumi* (a cura di F. Morandi - U. Izzo), Torino, 2015, 179 ss. e G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 53 ss.

⁽⁸⁾ D. lgs. 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato in G.U. Serie Generale n. 23 del 29 gennaio 2018. Per un commento generale al testo riformato del codice della nautica da diporto, v. *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit. Per un approfondimento sull'utilizzazione commerciale delle unità da diporto alla luce della riforma v. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 823 ss.

⁽⁹⁾ Le lettere c-bis) e c-ter) sono state aggiunte dall'art. 2, primo comma, lett. b), del d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229. Sulle nuove forme di utilizzazione commerciale introdotte con il d.lgs. n. 229/2017, v. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, V ed., Milano, 2023, 274; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 45 ss.; L. SALVATORI, *Assistenza e traino unità da diporto*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 359 ss.

⁽¹⁰⁾ Così l'art. 49-undecies, comma 4, del codice, sulle modalità di esercizio delle attività di assistenza e traino di imbarcazioni e natanti in mare. Cfr. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 520; U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da diporto*, cit., 45 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 831.

contenuta negli art. da 91- *quinquies* a 91- *nonies* del regolamento per la navigazione da diporto (d.m. 29 luglio 2008, n. 146), come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

Con il «correttivo» del 2020 l'articolo 2) si è arricchito di una nuova fattispecie: l'esercizio di «attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio» (*c-quater*) ⁽¹¹⁾, prendendo così atto di una nuova forma di impiego del mezzo nautico da diporto che si sta rapidamente diffondendo nelle località marine più frequentate dai diportisti ⁽¹²⁾.

L'innovazione più rilevante però riguarda una delle due modalità basilari di utilizzo commerciale, e cioè il contratto di noleggio ⁽¹³⁾, la cui disciplina, contenuta negli art. 47-49-*bis* del codice del diporto, ha subito una significativa integrazione per accogliere la nuova nozione del cosiddetto noleggio «a cabina».

Il noleggio «a cabina», o *cabin charter*, è un tipo di prodotto molto diffuso e apprezzato nel mercato del charter nautico, in cui spesso si organizzano e mettono in vendita «pacchetti» contenenti crociere a bordo di imbarcazioni da diporto, consentendo ai clienti l'acquisto del solo posto in cuccetta o della sola cabina. Il noleggiatore della singola cabina si troverà così a condividere la «crociera» in barca con altri noleggiatori che come lui avranno aderito alla vacanza acquistando altre cabine sulla stessa unità per lo stesso periodo.

Il contratto di noleggio, prima delle modifiche intervenute ad opera del d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160 ⁽¹⁴⁾, era definito dal codice della

⁽¹¹⁾ Lettera aggiunta dall'art. 2, primo comma, lett. a), del d.lgs. 12 novembre 2020, n. 160.

⁽¹²⁾ Su questa e sulle altre nuove forme di utilizzo dell'unità da diporto per finalità meno convenzionali rispetto alla navigazione in senso stretto cfr. F. PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento*, in *Dir. trasp.* 2022, 531 ss. e A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, in *Dir. trasp.* 2024, 419 ss.

⁽¹³⁾ Limitandoci ai più significativi contributi successivi al codice della nautica da diporto, si segnalano: M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 115 ss.; L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto, ne Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione*, cit., 501 ss.; F. PELLEGRINO, *Charter di unità da diporto*, cit., 127 ss.; M.M. COMENALE PINTO - E. G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 469 e M. M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 830 s.

⁽¹⁴⁾ Che hanno comportato la riscrittura completa dell'art. 47 e le conseguenti modifiche degli articoli 48, 49 e 49-*bis*.

nautica da diporto come il contratto con cui una parte (noleggiante), in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte (noleggiatore), l'unità da diporto per un determinato periodo di tempo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto ⁽¹⁵⁾. Con la precisazione che l'unità oggetto del contratto, per tutto il periodo del noleggio, rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze, essendo egli l'armatore, resta l'equipaggio (art. 47, primo comma) ⁽¹⁶⁾.

Con il citato «correttivo» di cui al d.lgs. n. 160/2020 nell'art. 47 viene aggiunta l'ipotesi del noleggio «a cabina», ricorrente nel caso in cui il noleggiante metta a disposizione di «più noleggiatori a cabina» parti dell'unità da diporto, sempre per un determinato periodo di tempo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto ⁽¹⁷⁾.

Con riferimento al noleggio «a cabina» si precisa, al nuovo comma 4 dell'art. 47 (inserito dall'art. 17 del «correttivo»), che sono stipulati tanti contratti di noleggio quanti sono i noleggiatori di ogni cabina o gruppo di cabine oggetto dei contratti stessi. In ciascun contratto deve essere indicato il numero esatto delle persone da imbarcare, in modo tale che il contraente di un noleggio «a cabina» possa stipulare un contratto per acquisire la disponibilità di una cabina o di un gruppo di cabine a bordo della stessa unità anche per altre persone, senza però dover necessariamente noleggiare l'intera unità da diporto.

⁽¹⁵⁾ Cfr. M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 115 ss.

⁽¹⁶⁾ Per una maggior comprensione del contratto di noleggio è anche utile tener conto dei formulari più comunemente utilizzati dalle società di *charter* per la stipulazione dei contratti. Tra i più diffusi si segnalano quelli redatti dall'associazione italiana dei mediatori marittimi (Isyba), di cui purtroppo sono pubblicate solo versioni non aggiornate: l'ISYBA-YTIME del 2004 è in parte riprodotto in *Dir. trasp.* 2005, 1167, e commentato da L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, 373 ss.; e da B. COSSU, *I contratti di locazione e noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. tur.* 2006, 307 ss. Per una compiuta analisi della disciplina contenuta nel formulario più diffuso nel mercato internazionale del *charter* nautico di *yacht* e *superyacht*, il *MYBA form*, v. F. LORENZON - R. COLES, *The Law of Yachts and Yachting*, London, 2012, 171 ss.

⁽¹⁷⁾ Nella relazione al «correttivo» si legge che l'intento dell'integrazione è stato quello di recepire il mutamento delle modalità di offerta sul mercato del noleggio di unità da diporto, che oltre al noleggio dell'intera unità, vedono ora l'offerta di imbarchi «a la cabina», molto diffusi tra le unità di piccole dimensioni.

2. *Il contratto di noleggio di unità da diporto* – L'introduzione del noleggio «a cabina» impone una più ampia riflessione sulla nozione di noleggio di unità da diporto, partendo dal noleggio cosiddetto «unitario», quello cioè che contempla la messa a disposizione dell'unità da diporto nella sua interezza ad un unico soggetto ⁽¹⁸⁾.

La figura di noleggio di unità da diporto si differenzia dalla corrispondente fattispecie del codice della navigazione per diversi profili ⁽¹⁹⁾, ma se una parte della dottrina riteneva che vi fosse un rapporto di specialità tra le due fattispecie ⁽²⁰⁾, altri autori le considerano due tipologie contrattuali distinte ⁽²¹⁾.

La disciplina del codice del diporto contempla il solo noleggio «a tempo» ⁽²²⁾, mentre non prevede l'ipotesi del noleggio «a viaggio» ⁽²³⁾,

⁽¹⁸⁾ Tale nozione è sicuramente quella più aderente al modello inizialmente contemplato dal codice del diporto, così come a quello del codice della navigazione (specie con riferimento al noleggio a tempo), in cui il noleggiatore intende acquisire la disponibilità di tutta la nave e del relativo equipaggio per poterla utilizzare secondo le sue necessità in un arco temporale delimitato. In particolare, sulla nozione di «noleggio unitario per finalità di crociera», vedi G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto, ne Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 537 s., nonché *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. it. dir. tur.* 2015, 139 s.

⁽¹⁹⁾ S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 241; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 251; L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 501; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, cit., 113 s.; Id., *Charter di unità da diporto*, cit., 127; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, IV ed., Milano, 2026, 129; A. ANTONINI - R. LOBIANCO, *Le figure contrattuali del trasporto marittimo*, in *Trasporti e turismo* (a cura di M. Riguzzi - A. Antonini), Torino, 2008, 171 e A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 755.

⁽²⁰⁾ V. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.* 2014, 490 s.

⁽²¹⁾ Cfr. L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 507 ss., per il quale il compimento di viaggi è elemento essenziale e caratterizzante del noleggio nel codice della navigazione, mentre nel noleggio di unità da diporto è accidentale, essendo viceversa essenziale «solo la messa a disposizione dell'unità per un certo tempo, indipendentemente dal fatto che sia pattuita o meno la sua navigazione». Lo stesso Antonini ora riconosce che il noleggio di unità da diporto sia «un contratto diverso sia rispetto al tipo legale del noleggio del codice della navigazione [...], sia dai numerosi contratti diffusi nella pratica mercantile (*charterparties*), denominati noleggi» (A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 129).

⁽²²⁾ V., tra i tanti, F. BERLINGIERI, voce *Noleggio di nave*, in *Diritto della navigazione*, a cura di M. Deiana, Milano, 2010, 277.

⁽²³⁾ Anche se l'ipotesi del noleggio «a viaggio» potrebbe però configurarsi nella nuova figura del noleggio «a itinerario concordato» introdotta nell'art. 47 dalla legge sulla

non compatibile con l'ipotesi del noleggio «da fermo», prevista invece dall'art. 47 del codice del diporto nella stessa definizione della fattispecie ⁽²⁴⁾.

La possibilità di noleggio «statico» dell'unità da diporto è una delle principali differenze tra le due fattispecie. Nel codice del diporto sono state tipizzate forme di messa a disposizione dell'unità equipaggiata per mere finalità di soggiorno o per lo svolgimento di altre attività ricreative a bordo che non implicano necessariamente la navigazione dell'unità. Tra questi impieghi il più diffuso è sicuramente quello che va sotto la denominazione commerciale di «*boat and breakfast*» (denominato talvolta anche «*bed and boat*»), una forma di attività ricettiva organizzata come «ospitalità svolta a bordo di unità da diporto ormeggiate in porto» ⁽²⁵⁾. La linea di demarcazione tra noleggio «da fermo» e locazione appare impercettibile, considerato che quest'ultimo contratto, in quanto *locatio rei*, sembrerebbe il più adatto a soddisfare l'esigenza di chi intenda assumere il semplice godimento del bene per un periodo di tempo limitato in cambio di un determinato corrispettivo, per utilizzarlo solo come struttura ricettiva (alla stessa stregua di un appartamento o di una camera d'albergo o di residence, oppure di *bed and breakfast*). Vero è che la fattispecie della locazione di unità da diporto, nella sua precedente disciplina tipica, sembrava escludere un utilizzo meramente «statico» del mezzo nautico da parte del conduttore, perché la stessa definizione indicava l'attività di navigazione come elemento caratterizzante della sua causa tipica (cfr. art. 42, comma 2, cod. diporto, prima della modifica operata dalla legge n. 70/2026) ⁽²⁶⁾.

valorizzazione della risorsa mare (l. 7 maggio 2026, n. 70, pubblicata in G.U. n. 106 del 9 maggio 2026).

⁽²⁴⁾ Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 503, l'utilizzo della formula «messa a disposizione» piuttosto che «compimento di viaggi» si spiega con la necessità di consentire anche l'utilizzo «da fermo», oltre che quello «in navigazione».

⁽²⁵⁾ In questi termini è definito il «*boat and breakfast*» dalla legge regionale sul turismo della Sardegna 28 luglio 2017, n. 16, che ha assoggettato tale attività al medesimo regime delle altre attività e strutture ricettive extra-alberghiere. Il «*boat and breakfast*» è disciplinato anche dalla regione Sicilia (art. 33 l.r. 25 febbraio 2025, n. 6) e dalla regione Friuli Venezia Giulia (art. 102 l.r. 9 dicembre 2025, n. 17). Sull'istituto cfr. F. PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento*, cit., 543 ss.; G. BENELLI, *Il boat and breakfast tra ricettività turistica e nautica da diporto*, in *Riv. it. dir. tur.* 2017, 38 ss.

⁽²⁶⁾ Sulla definizione e sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto, S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*,

Coerentemente con la possibilità di contemperare sia l'impiego dinamico dell'unità da diporto (in navigazione), che l'impiego statico (da fermo), la prestazione principale posta a carico del noleggiante è quella della messa a disposizione dell'unità e non quella di compiere viaggi prevista dall'art. 384 cod. nav. ⁽²⁷⁾. Del resto, il noleggio «a viaggio», con itinerari ed orari prestabiliti dal noleggiante, sarebbe difficile da distinguere da un contratto di trasporto, cioè da una forma di utilizzo commerciale strutturalmente incompatibile con il diporto ed espressamente vietata dall'art. 55 cod. dip., che sanziona l'esercizio abusivo del trasporto di persone a titolo oneroso e l'esercizio di attività commerciali diverse da quelle a cui le unità sono specificamente adibite ⁽²⁸⁾. Ecco perché desta qualche perplessità la recente introduzione della figura del noleggio «a itinerario», ad opera della legge di valorizzazione della risorsa mare, con cui è stato modificato l'art. 47 del codice della nautica da diporto, con l'inserimento della locuzione «per un itinerario concordato», ammettendo quindi un'ipotesi sostanzialmente riconducibile al noleggio a viaggio, anche se, con la predeterminazione dell'itinerario e delle tappe, sarebbe praticamente inevitabile stabilirne anche la durata.

Un'altra importante differenza tra la disciplina del noleggio di unità da diporto e quella del codice della navigazione riguarda poi, come è noto, la forma del contratto, che deve essere stipulato in forma scritta a pena di nullità quando abbia ad oggetto imbarcazioni o navi da diporto ⁽²⁹⁾, mentre per il noleggio di navi la forma scritta è richiesta

ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 485 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 103 ss.; F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, cit., 113, nonché *Charter di unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, IV, cit., 128 ss.

⁽²⁷⁾ V. però A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130, il quale evidenzia come l'obbligo di mettere l'unità da diporto a disposizione del noleggiatore «in navigazione», cioè di compiere viaggi, non presenterebbe sostanziali differenze rispetto a quello di trasferire il diportista-passeggero (noleggiatore) e i suoi eventuali ospiti nei luoghi previsti andando a coincidere, quindi, con la prestazione tipica del contratto di trasporto, «caratterizzata nella specie dalla finalità ricreativa, realizzabile tramite il godimento di per sé dell'unità noleggiata».

⁽²⁸⁾ Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 504 s., un noleggio a viaggio o un trasporto di persone, anche a scopo sportivo o ricreativo, sarebbero concepibili unicamente mediante l'impiego di un veicolo che non sia classificato come unità da diporto, ma come nave *ex art.* 136 c. nav.

⁽²⁹⁾ Così è previsto dall'art. 47, comma 2, cod. diporto per il contratto di noleggio o di subnoleggio, che deve anche essere tenuto a bordo in originale o in copia conforme.

solo *ad probationem* (art. 385, comma 1, cod. nav.).

L'unità noleggiata deve essere inoltre coperta dall'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile (del noleggiante) per danni a terzi derivante dalla sua circolazione, estesa in favore del noleggiatore e dei noleggiatori a cabina – come si precisa a seguito delle modifiche introdotte dal «correttivo» – e dei «passeggeri» ⁽³⁰⁾, per gli infortuni ed i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio secondo le disposizioni ed i massimali previsti dalla legge ⁽³¹⁾.

Benché manchi nel codice del diporto una previsione corrispondente all'art. 393, primo comma, cod. nav., che obbliga il comandante a seguire le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave (il c.d. *employment*), non è in discussione l'obbligo del noleggiante di istruire il comandante affinché esegua gli ordini impartiti dal noleggiatore riguardo all'itinerario prestando, a lui ed ai suoi ospiti, «ogni usuale assistenza» di cui abbiano bisogno nell'uso ricreativo dell'imbarcazione, come del resto generalmente prevedono i formulari più diffusi ⁽³²⁾.

Tale potere di determinazione e scelta delle modalità di impiego «diporistico» – cioè sportivo, turistico o ricreativo – dell'unità, si ricava dall'inciso, contenuto nella definizione di cui all'art. 47, primo comma, cod. diporto, «di sua scelta» riferito alle «acque» in cui trascorrere il periodo di tempo concordato per il noleggio. In presenza di una pluralità di noleggiatori il potere di scegliere «dove» (in quali zone marine o acque interne) e «come»

Si veda, sulla forma del contratto, M. MAZZUCA, *Note minime sulla forma del contratto di noleggio di unità da diporto*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità, Un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di U. La Torre - A.L.M. Sia), Roma, 2014, 458. Per i natanti è richiesta ugualmente la forma scritta, ma il contratto può essere provato anche mediante l'esibizione del documento fiscale attestante il pagamento del corrispettivo (cfr. art. 3 d.m. Ministero infrastrutture e mobilità sostenibili 1° settembre 2021).

⁽³⁰⁾ Dovrebbero considerarsi «passeggeri» le persone, diverse dal noleggiatore (unico) o dai noleggiatori a cabina, che si trovano a bordo dell'unità noleggiata come ospiti del noleggiatore e, quindi, in qualità di «trasportati» a titolo amichevole o di cortesia.

⁽³¹⁾ Sui profili assicurativi nella navigazione da diporto, con particolare riferimento all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile delle unità da diporto (escluse le unità a remi e quelle a vela non dotate di motore ausiliario), v., da ultimo, U. LA TORRE, *Unità da diporto e assicurazione*, in *L'assicurazione dei rischi della navigazione* (a cura di C. Ingratoci - F. Pellegrino - M. P. Rizzo), Milano, 2019, 363 ss., nonché *Unità da diporto ed assicurazione R.C.*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità*, cit., 155 ss.

⁽³²⁾ Sull'*employment* come elemento caratterizzante del contratto di noleggio di unità da diporto, così come del *time charter* nella navigazione commerciale, v. M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, cit., 120.

(da fermo o in navigazione) trascorrere il periodo di «vacanza in barca», è ampiamente attenuato, nel senso che la scelta dei noleggiatori della stessa unità si limita all'individuazione del programma di viaggio, previamente predisposto e offerto in vendita dal noleggiante, con nessuna possibilità di modificare l'itinerario e gli orari se non, ove il contratto lo consenta espressamente, con l'accordo univoco di tutti i noleggiatori.

3. *Il noleggio a cabina* – L'innovazione della nozione di noleggio di unità da diporto voluta dal legislatore con l'introduzione del noleggio «a cabina» non è che una presa d'atto dell'esistenza di una fattispecie contrattuale, per certi versi atipica, ampiamente diffusa nel mercato del charter nautico e conosciuta con la denominazione commerciale di *cabin charter* ⁽³³⁾. Sono numerose, infatti, le imprese del settore che predispongono pacchetti turistici aventi ad oggetto crociere individuali, di coppia o di gruppo, a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto, proponendo itinerari prestabiliti in maniera dettagliata ad un prezzo generalmente forfettario.

La messa a disposizione si limita normalmente ad uno spazio a bordo (la cabina, spesso con il bagno in esclusiva), oltre agli spazi comuni ed ai servizi da condividere con gli altri partecipanti alla crociera ⁽³⁴⁾.

Un simile contratto, quindi, in assenza di una disciplina specifica, si prestava ad essere inquadrato nella fattispecie della crociera turistica, con la conseguente applicazione della disciplina del codice del turismo, necessariamente integrata dalle disposizioni speciali del codice della nautica da diporto sul noleggio, con riferimento alla forma del contratto (scritta a pena di nullità e con obbligo di tenuta a bordo), all'assicurazione obbligatoria ed alla responsabilità, alle disposizioni di sicurezza, ai titoli professionali richiesti per la conduzione dell'unità, ecc. ⁽³⁵⁾.

⁽³³⁾ Cfr. G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, cit., 523 ss., e *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, cit., 129 ss.

⁽³⁴⁾ Con la circolare esplicativa del 3 aprile 2026 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha precisato che con la locuzione «noleggiatori a cabina» debba intendersi la possibilità di noleggiare parte dell'unità da diporto a più noleggiatori stipulando più contratti per quanti sono i noleggiatori «indipendentemente dalla circostanza che l'unità da diporto sia dotata o meno di cabine». Non è quindi indispensabile che il noleggiante metta espressamente a disposizione la cabina, ma anche per imbarcazioni e navi da diporto è sufficiente che sia garantito uno spazio a bordo qualsiasi (anche un semplice posto a sedere, una poltrona o un seggiolino), come nella disciplina del noleggio di natanti di cui al d.m. 1° settembre 2021.

⁽³⁵⁾ G. BENELLI, *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, cit., 141.

Con l'inserimento del noleggio «a cabina» all'interno del codice del diporto i relativi contratti rientrano a pieno titolo nel campo di applicazione della disciplina di cui agli art. 47 e ss. del codice della navigazione da diporto tutte le volte in cui tra noleggiatori e società di charter il rapporto sia diretto e non vengano offerti ulteriori servizi turistici che possano configurare un pacchetto turistico.

La normativa del codice del turismo continuerà viceversa ad essere applicata, sempre in combinazione con quella del codice del diporto, nei casi in cui il *cabin charter* venga acquistato attraverso un intermediario o un organizzatore di viaggi, mediante la conclusione di un contratto di vendita di pacchetto turistico comprendente la vacanza in barca con la formula del noleggio a cabina, in abbinamento ad altri servizi turistici, purché ricorrano le condizioni di cui all'art. 33 cod. turismo ⁽³⁶⁾.

Se quindi non si presentano particolari difficoltà per quanto riguarda l'individuazione delle disposizioni da applicare alla fattispecie, potrebbe destare però qualche perplessità la stessa configurabilità di un contratto di noleggio «parziale» dell'unità da diporto, limitato cioè ad una sola o ad un gruppo di cabine, assai diverso dal modello «tradizionale» di noleggio, intendendo per tale quello disciplinato dal codice della navigazione, caratterizzato dalla messa a disposizione della nave nella sua interezza ad un unico noleggiatore, a cui viene attribuito il potere esclusivo di deciderne l'utilizzo commerciale.

Occorre peraltro considerare la possibilità di inquadrare questa particolare tipologia di noleggio di una parte dell'unità da diporto in un'accezione più ampia di noleggio, nel cui ambito si annoverano sia l'ipotesi di «noleggio di parte della capacità dell'aeromobile» di cui all'art. 940, comma 2, cod. nav., ritenuta di non agevole configurazione dalla dottrina ⁽³⁷⁾, sia i contratti di «*block space*» ⁽³⁸⁾ o, ancora più in generale, tutti

⁽³⁶⁾ La disciplina applicabile è quella prevista dagli art. 32 ss. del d. lgs. 23 maggio 2011 n. 79, come modificato dall'art. 1, comma 1, del d. lgs. 21 maggio 2018, n. 62. V., da ultimo, *Il trasporto di persone e il turismo organizzato* (a cura di G. Cricenti - C. Tincani), Milano, 2025, e in particolare, G. BENELLI - A. CORRADO - S. d'URSO - F. MORANDI, *I pacchetti turistici e i servizi turistici collegati*, ivi, 715 ss.

⁽³⁷⁾ Cfr. S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 256; M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *La locazione di nave e di aeromobile*, ne *I contratti di utilizzazione dei beni* (a cura di V. Cuffaro), Torino, 2008, 371, 392. V. anche A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 95.

⁽³⁸⁾ Su cui v. A. LEFEBVRE - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 332.

i contratti di utilizzazione di spazi della nave ⁽³⁹⁾.

4. *Il noleggio dei natanti da diporto e delle moto d'acqua* – Coerentemente con l'introduzione del noleggio «a cabina» è stata poi estesa la gamma delle varianti tipiche del contratto di noleggio con la previsione di un'ulteriore ipotesi di noleggio «parziale» dell'unità da diporto.

L'art. 27 cod. dip., come modificato dal «correttivo» (d.lgs. n. 160/2020), rinviava ad un apposito regolamento per la definizione dei requisiti, delle formalità e degli obblighi da ottemperare per l'utilizzazione dei natanti e delle moto d'acqua a scopo di locazione e noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale. Tale regolamento è stato adottato con d.m. del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 1° settembre 2021, entrato in vigore dal 15 gennaio 2022.

Gli operatori che intendono effettuare l'attività di noleggio e locazione devono presentare la comunicazione di inizio attività utilizzando la prescritta modulistica a cui va allegato, oltre agli altri documenti richiesti dal regolamento, l'elenco delle unità da impiegare distinte per numero progressivo, necessario per identificare agevolmente i natanti che, non essendo registrati presso l'ATCN, sono privi di numero di immatricolazione ⁽⁴⁰⁾.

Il contratto di noleggio di natanti è redatto in forma scritta, ma l'accordo può essere provato anche mediante il documento fiscale attestante il pagamento del nolo pattuito. Nessun obbligo di forma è invece prescritto per il noleggio dei piccoli natanti a remi, dei pedalò, delle derive a vela e delle moto d'acqua.

L'art. 5 del regolamento, ribadendo la previsione codicistica, precisa che il natante rimane nella disponibilità del noleggiante, che esercita la

⁽³⁹⁾ Su tale tipologia di contratti v. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 176 ss., che analizza gli *slot charterparties*, definiti anche *space charter agreements*, con cui fin dagli anni Settanta alcune imprese di navigazione, sia nell'ambito degli accordi delle conferenze marittime che al di fuori di essi, hanno iniziato a scambiarsi reciprocamente spazi per container sulle rispettive navi.

⁽⁴⁰⁾ Gli altri documenti da allegare sono: il certificato di iscrizione alla Camera di commercio, la copia della dichiarazione di potenza o del certificato d'uso del motore delle unità da impiegare nell'attività, la copia del certificato di omologazione o della dichiarazione di conformità CE, la copia del certificato di idoneità al noleggio delle unità da noleggiare, la copia delle polizze assicurative di ciascun natante o moto d'acqua (art. 2, comma 2).

navigazione «nei modi e con i titoli abilitativi previsti dalla normativa vigente ed in possesso almeno di patente nautica di categoria A o titolo equipollente» ⁽⁴¹⁾.

Il noleggiante è obbligato a tenere l'unità in perfetta efficienza, completa di tutti i mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza previsti per le unità impiegate in attività di noleggio dal regolamento per la navigazione da diporto di cui al d.m. 29 luglio 2008, n. 146 (art. 5) ⁽⁴²⁾.

L'aspetto più interessante del regolamento sui natanti va comunque individuato nella definizione stessa del contratto, che ammette esplicitamente la possibilità di noleggiare la stessa unità, o parti della stessa – analogamente a quanto avviene nel caso del noleggio «a cabina» – anche a più noleggiatori.

Il regolamento riconosce quindi la liceità di quella forma di contratto che più volte abbiamo qualificato come «noleggio con pluralità di noleggiatori» (ma anche come «noleggio collettivo» o «noleggio parziale» dell'unità da diporto) ⁽⁴³⁾. Si tratta, anche in questo caso, di un diffusissimo format contrattuale, che generalmente prevede una sorta di escursione giornaliera (spesso denominata «*day trip*»), in cui il natante (ma viene praticato anche con imbarcazioni immatricolate), è contemporaneamente utilizzato da più noleggiatori che acquistano con contratti separati il servizio, per godere di una gita in barca secondo un programma di viaggio prestabilito, con partenza, arrivo e soste a orari e in luoghi determinati, e con l'offerta di prestazioni ulteriori quali il vitto, l'utilizzo di maschere, pinne, sup, materassini e altre attrezzature per lo snorkeling ed altri sport acquatici. Prevale, nella generalità dei casi, date le dimensioni più ridotte dei natanti rispetto a navi e imbarcazioni, la messa a disposizione di spazi in condivisione con gli altri noleggianti, non essendo neanche configurabile un uso esclusivo di parti dell'unità.

L'altra particolarità della definizione del regolamento riguarda la mancanza della locuzione «di sua scelta, da fermo o in navigazione»,

⁽⁴¹⁾ Quest'ultima previsione lascerebbe intendere che per condurre il natante adibito a noleggio sia sufficiente la patente nautica e che quindi non siano richiesti i titoli di cui al d.m. 10 maggio 2005, n. 121 (ufficiale di navigazione da diporto, capitano del diporto e comandante del diporto), che individua come suo campo di applicazione il personale imbarcato su imbarcazioni e navi da diporto impiegate in attività di noleggio.

⁽⁴²⁾ Cfr. art. 78-89 del Regolamento come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

⁽⁴³⁾ Cfr. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 114.

ad indicare, da una parte, l'irrelevanza del cosiddetto «*employment*» e, dall'altra, la preferenza per il modello tradizionale di noleggio dinamico rispetto a quello statico del noleggio esclusivamente «da fermo». Sotto il primo aspetto rileva il fatto che in caso di noleggio parziale la definizione dell'itinerario è generalmente di competenza del noleggiante, per cui i noleggiatori si limitano a scegliere uno dei programmi di viaggio tra quelli proposti dal noleggiante. Sotto il secondo profilo, invece, il regolamento prende atto della scarsa rilevanza pratica dell'utilizzo statico per i natanti, peraltro non escluso dalla disciplina del regolamento e sempre possibile in applicazione dell'art. 47 cod. dip. che si riferisce a tutte le tipologie di unità da diporto ⁽⁴⁴⁾.

Il riferimento al fenomeno delle gite giornaliere in barca emerge chiaramente anche dalla definizione di cui all'art. 1, comma 2, lett. b), in cui si richiama la possibilità di noleggi brevi o brevissimi, che si esauriscano nell'arco di una sola giornata (escursioni giornaliere) o, addirittura, anche nell'arco di poche ore o frazioni di ora.

5. *Utilizzo commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici* – Merita poi un approfondimento un altro fenomeno, sempre più rilevante, riguardante la vendita di vacanze in barca attraverso i canali del turismo organizzato. In sostanza, come si è accennato, non solo la crociera a bordo di unità da diporto costituisce un pacchetto organizzato e venduto direttamente dalla società di *charter*, armatrice dell'unità, ma sempre più spesso sono intermediari turistici specializzati a proporre alla clientela, in qualità di venditori o di organizzatori, pacchetti turistici comprendenti una vacanza a bordo, per lo più, di imbarcazioni da diporto, a motore o a vela.

Non è agevole interpretare le diverse ipotesi per attribuire una corretta qualificazione alle singole fattispecie, non sempre riconducibili ai modelli tipici della disciplina speciale del diporto, ma neanche esattamente configurabili come pacchetti turistici secondo i canoni del codice del turismo.

La nozione di «pacchetto turistico», com'è noto, deriva dall'evoluzione della disciplina internazionale ed europea concernente i viaggi,

⁽⁴⁴⁾ Le dimensioni dei natanti in genere, al di sotto dei dieci metri, il numero delle cabine e dei posti letto, i servizi ecc., sono meno compatibili con impieghi dell'unità come struttura ricettiva.

le vacanze ed i circuiti tutto comprese del turismo organizzato. La materia, inizialmente regolata a livello internazionale dalla CCV, che ha introdotto la prima disciplina del contratto di viaggio ⁽⁴⁵⁾, è stata oggetto della direttiva CEE n. 90/314, poi trasfusa, a livello interno, nel d.lgs. n. 111/1995 ⁽⁴⁶⁾, e successivamente confluita prima nel codice del consumo ed infine nel codice del turismo ⁽⁴⁷⁾.

Secondo l'attuale definizione, derivata dalla direttiva UE 2015/2302 (recentemente modificata dalla direttiva UE 2026/1024, pubblicata in G.U. l'8 maggio 2026, che dovrà essere recepita dagli stati membri entro il 29 settembre 2028), per pacchetto turistico si intende la combinazione di almeno due tipi diversi di servizi turistici ai fini dello stesso viaggio o della stessa vacanza, in presenza delle condizioni richieste dall'art. 33, lett. c), d. lgs. n. 79/2011 ⁽⁴⁸⁾.

La nozione di «servizio turistico», a norma dell'art. 33, comma 1, lett. a), del codice del turismo riformato, comprende il trasporto di pas-

⁽⁴⁵⁾ Sulla convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970 relativa al Contratto di Viaggio (CCV), recepita in Italia con la l. 27 dicembre 1977, n. 1084, si vedano, tra i tanti, V. ROPPO, *Commento alla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1978, 1757 ss.; G. ROMANELLI - G. SILINGARDI, voce *Contratti di viaggi organizzati*, in *Enc. giur.*, IX, Roma, 1988, 1 ss.; V. BUONOCORE, *Il contratto di viaggio*, (a cura di Buonocore - Luminoso - Fauceglia - Capo - Rosapepe - D'Amaro), *Contratti di impresa*, I, Milano, 1993, 797 ss. e G. SILINGARDI - V. ZENO ZENCOVICH, *La tutela del turista*, Napoli, 1993.

⁽⁴⁶⁾ Sul recepimento della dir. 1990/314/CEE e sul d.lgs. n. 111/1995, v. L. PIERALLINI, *I pacchetti turistici. Profili giuridici e contrattuali*, Milano, 1998; G. SILINGARDI - F. MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, Torino, 1998; F. MORANDI, *I contratti di viaggio* (a cura di in F. Morandi - M.M. Comenale Pinto - M.La Torre), *I contratti turistici*, Milano, 2004.

⁽⁴⁷⁾ Approvato con il d.lgs. 23 maggio 2011, n. 71, recante «Codice della normativa statale in tema di ordinamento e mercato del turismo, a norma dell'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, nonché attuazione della Direttiva 2008/122/CE, relativa ai contratti di multiproprietà, contratti relativi ai prodotti per le vacanze di lungo termine, contratti di rivendita e di scambio». Sulla nuova disciplina in materia di pacchetti turistici, dopo la riforma del codice del turismo attuata con il d.lgs. 21 maggio 2018, n. 62, che ha recepito la dir. UE 2015/2302 del 25 novembre 2015 modificando gli articoli da 32 a 51-nonies, v. F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1102 ss., 1422 ss.; A. ZAMPONE, *Riflessioni sulla dir. (Ue) 2015/1302 relativa ai pacchetti turistici ed ai servizi turistici collegati*, *Dir. trasp.* 2018, 1 ss.; G. ROSSONI, *La Direttiva (UE) 2015/2302 relativa ai pacchetti turistici e ai servizi turistici collegati: una prima lettura*, in *Riv. it. dir. tur.* 2016, 88 ss. e M. LOPEZ DE GONZALO, *La nuova direttiva sui pacchetti turistici e la normativa internazionale e comunitaria in tema di trasporto di persone*, in *Dir. mar.* 2016, 405 ss.

⁽⁴⁸⁾ Sulla nozione di «pacchetto turistico» e di «servizio turistico collegato», cfr. F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1110 ss.

seggeri, l'alloggio non accessorio al trasporto e non destinato a fini residenziali, il «noleggio» – da intendersi come «locazione» – di auto o di altri veicoli a motore e qualunque altro servizio turistico che non costituisca parte integrante di uno dei servizi indicati ⁽⁴⁹⁾.

Nonostante non sia più esplicitamente indicata come nella versione originale dell'art. 34 cod. tur. ⁽⁵⁰⁾, si ritiene che anche nella nuova nozione di «pacchetto turistico» rientri a pieno titolo la «crociera turistica», definita dalla dottrina come «tipica ipotesi di contratto di pacchetto turistico, caratterizzato dalla particolare tipologia di servizi turistici offerti dalla compagnia di navigazione organizzatrice» ⁽⁵¹⁾. Oltre al modello tradizionale di crociera turistica organizzata a bordo di navi commerciali dalle grandi compagnie specializzate nel settore, è stata evidenziata più volte la ricorrenza di pacchetti turistici «nautici», specialmente a proposito delle cosiddette crociere a bordo di unità da diporto, prodotto sempre più diffuso ed apprezzato dalla clientela ⁽⁵²⁾.

Si tratta in genere di pacchetti predisposti da imprese di *charter* nautico o da agenzie di viaggi e turismo specializzate nel settore, che

⁽⁴⁹⁾ Cfr. S. KEILER - F. MORANDI, *Package travel and assisted travel arrangements: the proposal for a new directive in light of a possible full harmonisation approach*, cit., 5 ss.; gli altri servizi turistici rilevano ai fini della composizione di un pacchetto turistico soltanto se rappresentano una parte pari o superiore al 25 per cento del valore della combinazione, oppure se selezionati e acquistati dopo l'inizio di un servizio di trasporto, alloggio o noleggio di veicoli (art. 33, comma 2, cod. tur.).

⁽⁵⁰⁾ Per l'art. 34 del cod. tur., prima della riforma, i pacchetti turistici venivano definiti come quelli che «hanno ad oggetto i viaggi, le vacanze, i circuiti tutto compreso, le crociere turistiche». V. G. BENELLI - A. CORRADO - S. D'URSO - F. MORANDI, *I pacchetti turistici e i servizi turistici collegati*, cit., 729 s.

⁽⁵¹⁾ F. MORANDI, *Le nuove regole dell'Unione europea sui pacchetti turistici e i servizi turistici collegati nell'esperienza italiana*, cit., 1114. Sul contratto di crociera turistica, in generale, si vedano D. AMORE, voce «Crociera (contratto di)», in *Noviss. Dig. It.*, V, Torino, 1960, 20 ss.; E. SPASIANO, voce «Crociera (contratto di)», in *Enc. dir.*, Milano, 1962, 401 ss.; D. PIPPIA, *La crociera turistica*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVII, *Trasporto* (a cura di F. Morandi), Torino, 2004, 257 ss.; F. MORANDI, *Natura e disciplina del contratto di crociera turistica*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), IV, Milano, 2013, 25 ss.; D. BOCCHESI, *La crociera turistica*, ne *I contratti del trasporto*, cit., 491 ss.; M. BRIGNARDELLO, *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera*, Bari, 2023, 52 ss. e R. GENOVESE, *La tutela dei crocieristi tra normativa turistica e marittima*, in *Dir. mar.*, 2023, 193 ss.

⁽⁵²⁾ A. MIGNONE, *L'utilizzo commerciale delle unità da diporto tra regolamentazione e prassi operativa*, cit., 147 s.; G. BENELLI, *Le crociere con unità da diporto*, cit., 523 ss.; Id., *L'utilizzazione commerciale delle unità da diporto tra noleggio e crociera turistica*, in *Riv. it. dir. tur.* 2015, 129 ss., nonché *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*, *Dir. traspr.* 2019, 214 ss.

propongono «vacanze» organizzate a bordo di unità da diporto, con un itinerario prestabilito di struttura circolare, con partenza e arrivo nello stesso porto. Tali pacchetti in genere comprendono la navigazione tra le diverse tappe programmate del viaggio, i pernottamenti, i pasti principali, oltre ad eventuali ulteriori attività quali soste (in porto o in rada), escursioni e visite a terra, attività di *snorkeling*, immersioni subacquee, canoa, lezioni di vela, attività di pesca, intrattenimento, ecc. ⁽⁵³⁾.

Solitamente, nei contratti che vengono stipulati per la partecipazione a tale genere di vacanze viene individuata l'unità da diporto (o, più genericamente, il cantiere ed il modello, con l'illustrazione delle sue caratteristiche principali, quali dimensioni, tipo di armamento, numero di cabine e posti letto, bagni, ecc.), la durata del contratto e l'itinerario della crociera, più o meno preciso riguardo alle tappe ed ai tempi di navigazione e di sosta.

Le principali tipologie di crociera a bordo di unità da diporto sono sostanzialmente quattro: (a) il noleggio *unitario* per finalità di crociera; b) la crociera-noleggio con itinerario prestabilito; c) il *cabin charter* e le crociere individuali (anche in modalità «flottiglia»); d) il *cruise voyage agreement for commercial vessel in tourist use* ⁽⁵⁴⁾.

In questi contratti, essendo in diversa misura presente l'elemento dell'*employment*, cioè il potere del noleggiatore di definire l'itinerario del viaggio (impartendo i relativi ordini al comandante), la disciplina applicabile oscillerebbe tra quella del noleggio puro e semplice contenuta nel codice del diporto (per il *noleggio unitario per finalità di crociera* e, dopo la riforma del 2020, anche per il noleggio a cabina), e quella del contratto di pacchetto turistico contenuta nel codice del turismo, sempre che ricorra la combinazione tipica dei vari elementi che lo compongono (per il noleggio crociera con itinerario prestabilito e per il *cruise voyage agreement for commercial vessel in tourist use*).

Tutti questi tipi di contratto sono normalmente conclusi direttamente tra il cliente (noleggiatore/viaggiatore) e gli operatori di *charter* armatori delle unità ed organizzatori delle crociere, qualora gli stessi siano anche noleggianti/vettori contrattuali e di fatto.

Sempre più spesso però il contratto di crociera nautica corrisponde

⁽⁵³⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, cit., 120.

⁽⁵⁴⁾ Cfr. G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 148 ss.

ad un pacchetto organizzato o distribuito da soggetti terzi rispetto alle società di *charter* armatrici delle unità e noleggianti.

Sono diffusi anche pacchetti che al loro interno presentano, come componente principale ed essenziale, non più la prestazione tipica del contratto di noleggio (e neanche quella del trasporto o della crociera), ma la cessione in godimento di un'unità da diporto (senza skipper ed equipaggio), per un periodo di tempo determinato, tipica della locazione, accompagnata dall'offerta di altri servizi turistici forniti da professionisti diversi di cui l'organizzatore si avvale per l'esecuzione del programma. È il caso in cui il pacchetto proposto dal *tour operator* alla clientela comprenda l'utilizzo in esclusiva, per un periodo di tempo determinato, di un'unità da diporto offerta in locazione da una società di *charter*, insieme ad una serie di servizi turistici (ormeggio e uso delle strutture portuali, attività di assistenza durante la crociera, *briefing* iniziale, prenotazione degli ormeggi, ecc.) ⁽⁵⁵⁾.

In generale sarebbe corretto affermare che si rientra nell'ambito di applicabilità della disciplina del codice del turismo in materia di pacchetti turistici quando l'organizzatore-venditore, oltre alla disponibilità dell'imbarcazione (con o senza equipaggio), procuri al cliente anche altre prestazioni che possano qualificarsi come «servizi turistici» secondo la definizione del codice del turismo ⁽⁵⁶⁾.

Se però il servizio turistico combinato con trasporto, alloggio o no-

⁽⁵⁵⁾ Cfr. G. pace Torre Annunziata 11 luglio 2018, n. 10550, in *Dir. trasp.* 2019, 213 s., con nota di G. BENELLI, *Utilizzazione commerciale di unità da diporto e pacchetti turistici*, ivi, 214 ss. Nel caso di specie la Capitaneria di porto aveva contestato la violazione dell'art. 2, comma 4, e 55 cod. dip., ravvisando una sublocazione abusiva per l'asserita «assenza di regolare qualifica di armatore». La società organizzatrice, secondo la quale la fattispecie non rientrava nel campo di applicazione del codice della nautica da diporto, ma in quello del codice del turismo, si era infatti procurata la disponibilità dell'imbarcazione con un contratto di locazione ed il giudice è stato chiamato a decidere se il rapporto tra organizzatore e cliente dovesse qualificarsi come sublocazione o se potesse configurarsi in esso un «contratto di pacchetto turistico». Per quest'ultima opzione si è orientato il G.d.P. campano affermando che l'assemblaggio di diversi servizi turistici concordato con il *tour operator* al momento della stipula di un contratto avente principalmente ad oggetto l'utilizzazione, da parte del cliente, di un'imbarcazione da diporto per un determinato periodo di tempo, costituisce un pacchetto turistico disciplinato dal codice del turismo.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 445 s., i quali, con riferimento alla pregressa disciplina del codice del turismo, evidenziano (ivi, 446, nt. 34) che «l'altro elemento, con il trasporto, corrispondente all'ipotesi del servizio turistico non accessorio al trasporto o all'alloggio, sarebbe appunto la fruizione dell'unità da diporto».

leggio, rappresenta una parte inferiore al 25% del valore complessivo della combinazione e non costituisce un elemento essenziale della combinazione stessa, a norma del comma 2 dell'art. 33 cod. tur., si dovrebbe applicare la disciplina del contratto prevalente, eventualmente integrata con le disposizioni relative alle prestazioni complementari.

A meno che non si voglia equiparare del tutto la crociera a bordo di unità da diporto alla crociera turistica su nave commerciale, estendendo anche a quella la disciplina dei pacchetti turistici. E ciò sulla base della considerazione per cui quello offerto al diportista-viaggiatore sarebbe un pacchetto già comprensivo di trasporto (inteso come spostamento da una località ad un'altra), alloggio (pernottamento a bordo), oltre ad eventuali altri servizi non necessariamente accessori ai primi due (escursioni a terra, visita di musei, monumenti, siti archeologici, partecipazione a manifestazioni sportive, eventi o spettacoli, ecc.). Del resto, quanto afferma il considerando n. 17 della direttiva 2015/2305 a proposito della crociera turistica a bordo di navi commerciali ⁽⁵⁷⁾, vale pure per le vacanze a bordo di unità da diporto, in cui, come nelle crociere «tradizionali», «il trasporto è un elemento essenziale ma non rappresenta l'elemento teleologico, che consiste invece nella realizzazione di un viaggio per finalità ricreative» ⁽⁵⁸⁾.

Ammesso quindi che si possa attribuire alla fattispecie la qualifica di «pacchetto turistico» – anche se sarebbe preferibile valutare caso per caso per ricostruire la volontà delle parti – alcune criticità possono ugualmente manifestarsi, data la necessità di conciliare la disciplina del codice del turismo con quella del codice della nautica relativa all'impiego commerciale delle unità da diporto, in considerazione del fatto che tale forma di utilizzo può essere consentita solo nel rispetto delle modalità tipiche espressamente individuate nell'art. 2 cod. dip. ⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁷⁾ In cui si precisa che nell'ambito della crociera l'alloggio assume una valenza autonoma rispetto al trasporto, a differenza dei casi in cui il pernottamento sia previsto all'interno di un contratto di trasporto di passeggeri stradale, ferroviario, marittimo o aereo, e la componente del trasferimento da un luogo ad un altro sia chiaramente prevalente. Cfr. anche C. BERENGUER ALBALADEJO, *Luces y sombras de la nueve directiva (Ue) 2015/2302 del Parlamento europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados*, in *International Journal of Scientific Management and Tourism*, 2, 2016, 40 s.

⁽⁵⁸⁾ Così la relazione illustrativa allo schema di decreto legislativo recante attuazione della dir. 2015/2302/Ue, atto del Governo n. 6/2018, cit. da M. BRIGNARDELLO, *I contratti del «turismo organizzato» e di crociera*, cit., 53 s. (cfr., in particolare, nota 83).

⁽⁵⁹⁾ Nonostante i recenti interventi di riforma del codice del diporto la questione

Sulla questione dei pacchetti turistici nautici sono intervenuti recentemente i Ministeri del turismo e delle Infrastrutture e dei trasporti con una nota congiunta avente ad oggetto «linee guida di coordinamento tra l'istituto dei pacchetti turistici e servizi turistici collegati, previsto dal d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79, e l'uso a fini commerciali delle unità da diporto disciplinato dal d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171».

Lo scopo della nota è chiaramente quello di contribuire a chiarire meglio i rapporti sottostanti il fenomeno dell'offerta commerciale di unità da diporto attraverso il canale delle agenzie di viaggio, che sempre più numerose inseriscono tale tipo di prodotto all'interno di pacchetti turistici di loro creazione. Vengono individuate sostanzialmente due ipotesi: a) quella, meno frequente, in cui gli operatori assumono direttamente «la gestione di una o più unità da destinare alla stipula di contratti di noleggio o locazione»; b) quella in cui, invece, «mettono in contatto l'armatore delle unità da diporto e l'utente, fruitore finale dell'imbarcazione, ponendosi come meri intermediari tra le due parti, senza assumere in proprio, in alcun modo, l'esercizio della navigazione e le inerenti responsabilità».

La nota si sofferma solo sulla seconda ipotesi, chiarendo che l'intera operazione, consistente nell'«attività connessa all'utilizzo commerciale dell'unità da diporto», si inquadrerebbe nell'ambito della disciplina di settore dettata dal codice del turismo (d.lgs. n. 79/2011) e dalla direttiva Ue n. 2015/2302 e, «ad ogni modo, nell'ambito delle norme generali in materia di intermediazione poste dagli art. 1754 e ss. cod. civ.», che troverebbero «piena applicazione nella fattispecie». Con la conseguenza che, trattandosi di mera intermediazione, l'attività esulerebbe dal campo di applicazione del codice della nautica da diporto (d.lgs. n. 171/2005), non essendo configurabile come esercizio di attività di navigazione, e non potendo pertanto nemmeno dar luogo ad un eventuale esercizio abusivo di attività commerciali sull'unità da diporto ⁽⁶⁰⁾.

Anche alla luce dell'interpretazione ministeriale la qualificazione del rapporto nell'ambito della disciplina dei contratti del turismo orga-

relativa all'ammissibilità di tipi contrattuali diversi da quelli espressamente nominati e previsti dal legislatore non sembra aver trovato una soluzione univoca, come segnala M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 832.

⁽⁶⁰⁾ Facendo specifico riferimento anche all'ipotesi in cui, nell'ambito di un contratto di locazione, il conduttore si dovesse avvalere, mediante un contratto di collaborazione professionale, «di un soggetto terzo munito di titolo professionale che svolga una prestazione di supporto e di collaborazione con il conduttore nell'esercizio della navigazione».

nizzato non consente, tuttavia, di eludere le norme imperative dettate dal codice della nautica da diporto per i contratti di utilizzazione, quali, ad esempio, quelle in materia di forma del contratto ⁽⁶¹⁾, di responsabilità civile e di assicurazione obbligatoria ⁽⁶²⁾, di titoli di abilitazione ⁽⁶³⁾, così come quelle in materia di dichiarazione di armatore e di limitazione del debito (art. 24-*bis*, cod. diporto) ⁽⁶⁴⁾.

Secondo la disciplina speciale, sia nel caso in cui l'organizzatore figuri come conduttore-sublocatore, così come nel caso in cui si limiti a procurare il contratto di locazione diretto con la società di *charter* locatrice dell'unità da diporto, la qualità di armatore dovrebbe spettare al cliente che, in quanto conduttore (o sub-conduttore), esercita la navigazione assumendosene responsabilità e rischi, ai sensi dell'art. 46 cod. dip. ⁽⁶⁵⁾. Sarebbe viceversa auspicabile, soprattutto per i rapporti di breve durata e, in particolare, per la locazione di natanti e di moto d'acqua, l'adozione di una disciplina equivalente a quella dell'art. 939-*ter*, che esclude l'assunzione della qualità di esercente da parte dell'utilizzatore occasionale dell'aeromobile in forza di contratti di locazione o di comodato di durata inferiore a 14 giorni ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶¹⁾ L'art. 42 esige l'utilizzo della forma scritta a pena di nullità, tanto per il contratto di locazione che per quello di sublocazione.

⁽⁶²⁾ Di cui agli artt. 40 e 41 cod. dip. Su tali aspetti si vedano, tra i numerosi già citati, L. ROMANO, *Il sistema assicurativo nella nautica da diporto*, cit., 232 ss.; A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, cit., 419 ss.; A. CLARONI - M. BADAGLIACCA - N. ROMANA - A. CORRADO - S. ROSSI, *Il diporto nautico: regole di sicurezza e responsabilità*, cit., 179 ss.; M. M. COMENALE PINTO, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, cit., 111 ss. e M. CARRETTA, *Le assicurazioni del diporto nautico*, cit., 919 ss.

⁽⁶³⁾ Sulle nuove regole in materia di patenti nautiche e sui titoli professionali del diporto in generale, cfr. R. FLORIO, *La nuova disciplina delle patenti nautiche e l'anagrafe delle patenti nautiche*, cit., 208 ss. e A.M. SIA, *I titoli professionali del diporto*, cit., 253 ss.

⁽⁶⁴⁾ Sul nuovo istituto cfr., da ultimo, L. ANCIS, *Esercizio e responsabilità armatoriale fra i principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 482 ss.; R. DE SIATI, *Il nuovo procedimento per la dichiarazione di armatore*, cit., 96 ss.; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, cit., 545 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 835 s.

⁽⁶⁵⁾ L'art. 46 obbliga il conduttore ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione ed in conformità alle finalità del diporto. Cfr. P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspt.* 2006, 744; A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, cit., 754 e S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, cit., 492.

⁽⁶⁶⁾ Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 835 s. Anche se la maggior parte degli interpreti considera già applicabile al diporto l'art.

La recentissima modifica del secondo comma dell'art. 42, in forza del quale il conduttore assume non più l'esercizio della navigazione, ma la «temporanea detenzione» dell'unità locata, insieme ai «rischi derivanti dalla sua condotta» (ma non è più menzionata la responsabilità), non sembra idonea ad escludere l'assunzione dell'esercizio dell'unità da parte del conduttore e, di conseguenza, l'assunzione della qualità di armatore della stessa, con tutte le conseguenze in termini di responsabilità ⁽⁶⁷⁾.

Anche quando il rapporto tra organizzatore-venditore e cliente rientri nell'ambito disciplinato dal codice del turismo, non si può prescindere dal contrattualizzarlo come locazione o sublocazione, da considerare come singolo elemento del pacchetto turistico acquistato dal viaggiatore-diportista, per rispettare le formalità prescritte dal codice della nautica da diporto in materia di utilizzo commerciale ⁽⁶⁸⁾. Un'altra ipotesi sarebbe quella di considerare la locazione già come una combinazione di diversi servizi turistici all'interno di un unico tipo contrattuale, analogamente a quanto avviene per la crociera turistica ⁽⁶⁹⁾.

In ogni caso, infine, occorre tener presente che l'attività dell'organizzatore o dell'agenzia, quando non si obblighi a procurare una pluralità di servizi turistici, ma si limiti semplicemente a mettere a disposizione un'imbarcazione (con una locazione o con un noleggio), oppure, come suggeriscono le linee guida ministeriali, quando l'attività dell'operatore turistico si limiti a mettere in contatto il cliente-fruitori-diportista (con-

939-ter, si potrebbe ipotizzare che, almeno in caso di locazione di natanti e di imbarcazioni di dimensioni contenute, l'assunzione della qualità di armatore e degli oneri conseguenti scatti solo se il rapporto sia superiore ad un significativo periodo di tempo (oltre i 15/20 giorni, ad esempio). D'altro canto, è abbastanza diffusa, anche tra gli operatori del settore (non è raro trovarne traccia anche nei formulari in uso), l'opinione che l'armatore non sia il conduttore, ma il locatore dell'unità da diporto.

⁽⁶⁷⁾ L'art. 42 è stato modificato dall'art. 16, comma 1, lett. h), della l. 7 maggio 2026, n. 70.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 491 (nt. 71), il quale rilevava che quando il contratto di noleggio di unità da diporto, in cui già il noleggiante si obbliga, non solo a far navigare l'unità, ma a trasferire il cliente e i suoi accompagnatori da uno all'altro dei luoghi prestabiliti o da essi indicati, ricomprenda anche prestazioni ulteriori di carattere «crocieristico», esso può qualificarsi come contratto di vendita di pacchetti turistici, ai sensi del d.lgs. 23 maggio 2011 n. 79 (codice del turismo).

⁽⁶⁹⁾ In questo caso rileverebbe la combinazione, all'interno del contratto di locazione, dell'attività di trasporto, dell'alloggio (inteso come pernottamento e utilizzo degli spazi dell'unità) e/o la locazione stessa di un mezzo di trasporto (che viene definita impropriamente «noleggio» nel codice del turismo).

duttore o noleggiatore) con l'impresa di charter, si configura come una prestazione di intermediazione di un singolo servizio turistico, che non costituisce un pacchetto turistico, ed è quindi sottratta al campo di applicazione della disciplina ad esso relativa. Il contratto di locazione è concluso tra locatore e cliente, che assume la qualifica di conduttore, ed il *tour operator* assume solo la veste di intermediario. Quest'ultimo però deve essere in possesso anche del titolo professionale di mediatore marittimo ⁽⁷⁰⁾, o di quello specifico – di recente istituzione – di «mediatore del diporto», trattandosi di un'attività riservata ai soggetti iscritti nei relativi registri tenuti dalle Camere di commercio ⁽⁷¹⁾. Infatti, le attività di intermediazione nella conclusione di contratti relativi ad unità da diporto, non solo di costruzione e compravendita, ma anche di quelli di locazione e di noleggio, sono riservate in esclusiva ai soggetti abilitati all'esercizio della professione di mediatore marittimo ⁽⁷²⁾. Ne consegue che le agenzie

⁽⁷⁰⁾ Professione disciplinata dalla legge 12 marzo 1968, n. 478, che riserva ai soli soggetti iscritti nei registri dei mediatori marittimi tenuti dalle Camere di Commercio, l'esercizio professionale dell'attività di mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione e noleggio di navi. V. M. CAMPAILLA, *La mediazione marittima*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo* (a cura di G. Silingardi - A. Antonini - F. Morandi), Milano, 1996, 177 ss. e F. MANCINI, *Il mediatore marittimo*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), I, Milano, 2007, 183 ss.

⁽⁷¹⁾ Sulla figura del «mediatore del diporto» introdotta con il d.lgs. 3 novembre 2017, n. 229 (che ha aggiunto al codice del diporto gli artt. 49-ter e 49-quater), la cui attività è stata recentemente disciplinata dal d.m. del Ministero dello sviluppo economico 6 agosto 2021, n. 151 (in G.U. n. 264 del 5 novembre 2021), v. A. BORRONI - G. CARUGNO, *La nuova disciplina delle figure professionali per le unità da diporto*, cit., 281 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 834 s. e S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 477 s.

Riguardo alla disciplina della mediazione prevista nel testo del codice del diporto del 2005, ma mai entrata in vigore, v. G. TELLARINI, *La disciplina della mediazione nel codice della nautica da diporto*, in *Dir. traspt.* 2008, 731 ss. Sulla figura del mediatore del diporto, all'indomani dell'introduzione della prima disciplina sull'utilizzo commerciale delle unità da diporto, v. A. ANTONINI, *Il «noleggiatore» di unità da diporto*, cit., 1170 ss. Cfr. anche un'interessante, quanto abbastanza rara, pronuncia di merito sul tema (Trib. Milano 2 febbraio 1998, in *Resp. civ. prev.* 2000, 1455 ss., con nota di C. Pozzi, «*Il noleggiatore di unità da diporto» come intermediario di servizi del turismo nautico*, ivi, 1457 ss.), in cui si qualifica il contratto di intermediazione nel noleggio da diporto come contratto di mediazione, ricomprendendolo nella categoria del contratto di intermediazione di viaggio disciplinato dalla Convenzione di Bruxelles 23 aprile 1970 sul contratto di viaggio (CCV).

⁽⁷²⁾ Segnalavano opportunamente, come peculiarità di questo particolare segmento di mercato, la «tendenziale convergenza delle attività di intermediazione turistiche verso quelle (riservate) tipiche della mediazione marittima, con il rischio di sfociare nell'abusivismo», M.M. COMENALE PINTO - E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 446.

di viaggio e gli organizzatori turistici che operano nel settore della locazione e del noleggio di unità da diporto possono legittimamente esercitare l'attività solo se al loro interno operano professionisti in possesso del titolo di mediatore marittimo o di mediatore del diporto.

4. *Qualche spunto di riflessione* – La tipizzazione del noleggio «a cabina», al pari di quella relativa agli altri sottotipi di noleggio esaminati (noleggio parziale di natanti e, da ultimo, noleggio a itinerario) è sicuramente un segnale positivo di apertura verso le esigenze di un mercato dinamico e innovativo, che può aiutare ad allargare la platea dei fruitori del turismo nautico anche a soggetti che non possiedono una «barca» e la cui capacità di spesa non consente di noleggiarne una in esclusiva, favorendo così lo sviluppo della nautica da diporto, anche in un contesto di mercato caratterizzato negli ultimi anni da una progressiva flessione del numero degli armatori privati e delle unità iscritte nei registri nazionali ⁽⁷³⁾.

L'unica perplessità riguarda la riconducibilità della nuova fattispecie alla tradizionale nozione di noleggio «unitario», come la si è generalmente intesa anche nel diporto. Nel noleggio di nave, infatti, è il noleggiatore a decidere e determinare l'uso commerciale della nave, impartendo al comandante gli ordini relativi a tale utilizzo. Nel noleggio di unità da diporto, invece, al noleggiatore spetta il diritto di determinare l'uso diportistico, decidendo cioè la modalità di impiego dell'imbarcazione durante il periodo di vigenza del contratto.

Nel noleggio «a cabina» tale potere non c'è o è praticamente insignificante perché il noleggiatore della singola cabina non può decidere nulla senza il consenso degli altri noleggiatori. Non a caso l'itinerario di viaggio è programmato a priori dal noleggiante.

⁽⁷³⁾ Le statistiche elaborate da Confindustria nautica sulla base dei dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (*Il Diporto nautico in Italia – anno 2023*), ci dicono che il parco nautico immatricolato in Italia è passato dalle 103.584 unità del 2014 alle 80.480 del 2023 (lanauticaincifre.it). Occorre avvertire però che sul dato influisce anche il fenomeno, piuttosto diffuso in questi anni, relativo all'iscrizione di imbarcazioni in registri di altri stati da parte di armatori italiani (c.d. *flagging out*). Il nuovo art. 26-ter del cod. dip., introdotto dalla l. n. 70/2026, intenderebbe contrastare tale fenomeno, obbligando le imbarcazioni di proprietà di cittadini italiani battenti bandiera straniera a dimostrare la navigabilità mediante le certificazioni previste dallo stato di bandiera o, in mancanza di quelle, con un attestato rilasciato da un organismo tecnico notificato con validità quinquennale.

La messa a disposizione dell'unità è limitata alla concessione di uno spazio a bordo in esclusiva (la cabina) a ciascun noleggiatore a cabina, mentre gli spazi comuni disponibili (pozzetto, *dinette*, servizi, tuga, ponti, ecc.) sono da condividere con gli altri ospiti.

Inevitabilmente la figura del noleggio finisce per sfumare in quella del trasporto o, essendo previsti pernottamenti a bordo ed altri servizi complementari (vitto, escursioni, visite, attività sportive e ricreative, ecc.), verso forme più simili al contratto di crociera turistica e, quindi, al contratto di viaggio ⁽⁷⁴⁾.

Ci si chiedeva se i tempi non fossero ormai maturi per una qualche forma di riconoscimento di un contratto di trasporto mediante unità da diporto, attraverso la tipizzazione di forme negoziali in cui l'imbarcazione viene noleggiata ad una pluralità di clienti, con contratti individuali separati (o per piccoli gruppi di persone), per effettuare escursioni giornaliere (*day trip*), con itinerario prestabilito, tappe e soste programmate, pasti e aperitivi a bordo, orari di partenza e di arrivo ben definiti, prezzo forfettario o quota individuale onnicomprensiva ⁽⁷⁵⁾. In parte, come si è visto, questo riconoscimento è avvenuto per quanto riguarda il noleggio di natanti, che ammette la possibilità di noleggio con pluralità di noleggiatori o noleggio parziale del natante; e, da ultimo, con la modifica dell'art. 47 cod. dip., che ha introdotto la nuova fattispecie del noleggio «a itinerario concordato», cioè una sorta di noleggio a viaggio, sostanzialmente assimilabile al trasporto ⁽⁷⁶⁾.

È evidente che in tali forme di noleggio – «*cabin charter*», «noleggio-escursione con pluralità di noleggiatori» e noleggio «a itinerario» – la linea di confine tra noleggio e trasporto sia veramente sottile, essendo

⁽⁷⁴⁾ Appare significativa, al riguardo, la posizione di A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130, secondo il quale l'introduzione del noleggio con pluralità di noleggiatori e del noleggio a cabina «conferma la riconducibilità del contratto in esame al trasporto di persone (o a un contratto di pacchetto turistico, nel caso di pluralità di prestazioni turistiche) più che al noleggio, essendo la suddetta messa a disposizione di uno spazio sull'unità da diporto strumentale rispetto alla prestazione di trasferimento».

⁽⁷⁵⁾ G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 178.

⁽⁷⁶⁾ Anche se sempre con le caratteristiche del viaggio circolare, tipico della crociera, con partenza ed arrivo nel medesimo luogo, diverso, quindi da trasporto di linea con orari prestabiliti tra due o più località predefinite, che resta l'unica fattispecie espressamente esclusa dalle utilizzazioni commerciali delle unità da diporto in forza del secondo comma dell'art. 47 cod. dip. (cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 130).

tutt'altro che agevole distinguere tra obbligo di messa a disposizione «in navigazione» e obbligo di trasferimento vero e proprio.

Ciò che in effetti caratterizza questi nuovi contratti rispetto al trasporto meramente «commerciale» (inteso come semplice trasferimento da un luogo ad un altro), è che nelle fattispecie descritte lo scopo perseguito dal trasportato non è quello di spostarsi da un luogo ad un altro, ma coincide con il viaggio stesso, cioè con l'esperienza di trascorrere una o più giornate di riposo e di svago a bordo di una «barca», esplorando la costa e visitando località di mare.

Il connotato essenziale del contratto di noleggio in tutti i suoi sotto-tipi, unitari o parziali, statici o dinamici, resta lo scopo turistico-ricreativo che il noleggiatore singolo o i noleggiatori delle cabine, intendono perseguire, a prescindere dallo spostamento materiale da un luogo ad un altro, che risulta puramente strumentale rispetto alla fruizione della vacanza. Con la conseguenza che la mancanza dello scopo di piacere (della finalità diportistica) dovrebbe far venir meno la causa in concreto del contratto con la sua conseguente risoluzione per impossibilità sopravvenuta a ricevere la prestazione.

Un corollario di tale considerazione riguarda quindi le ulteriori obbligazioni a carico del noleggiante, che non può limitarsi, per le caratteristiche del rapporto, alla semplice messa a disposizione in perfetta efficienza dell'unità equipaggiata, con tutte le dotazioni ed i documenti, l'assicurazione obbligatoria, ecc., ma comprende anche l'obbligo di effettuare una serie di prestazioni (assistenza ai passeggeri, preparazione di pasti, organizzazione di escursioni e visite guidate, ecc.), a cui è difficile pensare che non si accompagnino dei veri e propri obblighi contrattuali di vigilanza e di protezione dell'incolumità delle persone ospitate a bordo, tipici del trasporto ⁽⁷⁷⁾.

Le perplessità sulla mancata assunzione di specifici obblighi di vigilanza da parte del noleggiante diventano ancora più giustificate nelle

⁽⁷⁷⁾ G. BENELLI, *Il contratto di noleggio di unità da diporto*, cit., 109 s., che richiama la posizione di G. ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979, 186, il quale, proprio con riferimento al noleggio di *yacht*, affermava che sul noleggiante grava la responsabilità per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero *ex art.* 409 c. nav., essendo a suo carico l'obbligazione di vigilanza e di protezione dell'incolumità del passeggero che caratterizza il contratto di trasporto; il noleggiante, infatti, in quanto titolare della gestione nautica e tecnica del veicolo è l'unico soggetto su cui possa farsi ricadere l'obbligo di vigilanza e di protezione dell'incolumità dei passeggeri (*Profilo del noleggio*, cit., 81).

forme di noleggio con pluralità di noleggiatori come il *cabin charter*, in cui i noleggiatori, spesso privi di esperienza nautica, confidano in un grado elevato di diligenza da parte del noleggiante e dei suoi preposti a bordo, idoneo ad evitare o ad affrontare in sicurezza situazioni di pericolo durante la navigazione e, ove necessario, nelle soste ⁽⁷⁸⁾.

Sotto questo aspetto sarebbe forse opportuno riflettere sulla possibilità di inserire uno specifico profilo di responsabilità a carico del noleggiante relativamente ai sinistri che colpiscano il passeggero/noleggiatore, così come per perdita o avaria dei bagagli, al di là della copertura assicurativa già prevista dall'art. 48 in favore dei noleggiatori e dei passeggeri per gli infortuni e danni subiti «in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio».

È un fatto che con la tipizzazione del noleggio «a cabina», del noleggio «individuale» dei natanti e con quella recentissima del noleggio «a itinerario concordato», diventa irreversibile il distacco dalla fattispecie disciplinata dal codice della navigazione, a conferma dell'opinione secondo la quale non si tratta di un sottotipo del modello in uso nella navigazione commerciale, avendo tutte le caratteristiche per essere considerato un tipo a sé ⁽⁷⁹⁾.

Il tipo legale del noleggio del diporto appare ormai come un ampio contenitore al cui interno trovano spazio diversi sottotipi quali il noleggio «da fermo», il noleggio «a cabina», il noleggio di natanti con pluralità di noleggiatori, il noleggio «a itinerario» e, per certi versi, lo stesso noleggio «occasionale» (che a sua volta può articolarsi nelle diverse varianti tipiche del noleggio professionale), fatte salve in ogni caso le condizioni previste dall'art. 49-*bis* per l'esercizio legittimo di tale attività da parte di privati proprietari di imbarcazioni e di navi da diporto ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁷⁸⁾ Per L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, cit., 509, se «il noleggiatore è a bordo, sussiste certo una sorta di obbligo di protezione da parte del noleggiante, ma nei limiti della messa dell'unità in perfetta efficienza ai sensi dell'art. 48 c. naut. dip.», cosicché il noleggiante risponderebbe contrattualmente dei danni subiti dal noleggiatore per l'inefficienza dell'unità, con applicazione delle norme di diritto generale in materia di responsabilità o dell'art. 386, secondo comma, c. nav., per analogia.

⁽⁷⁹⁾ Cfr., sulla diversità delle fattispecie, A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, cit., 423.

⁽⁸⁰⁾ La disciplina del noleggio «occasionale» venne introdotta dall'art. 59-*ter* del d.l. 4 gennaio 2012, n. 1 (c.d. «decreto salva Italia»), convertito con modificazioni in l. 24 marzo 2012, n. 27. Cfr. A. LIARDO, *Il noleggio occasionale di unità da diporto*, in *Dir. traspt.* 2013,

Viene però sempre più difficile inquadrare nell'ambito del noleggio tutte quelle fattispecie, per lo più atipiche, in cui la navigazione non è centrale o addirittura del tutto assente, come avviene nelle varie forme di utilizzo per finalità ricettive, ristorative o meramente ricreative⁽⁸¹⁾. Non a caso è stato manifestato l'auspicio di un intervento legislativo volto a separare tali forme meno convenzionali di utilizzo, cioè gli usi non prettamente nautici, da quelli più convenzionali diretti ad un impiego tradizionale dell'unità da diporto in navigazione⁽⁸²⁾.

L'introduzione del noleggio a cabina nella disciplina del codice del diporto è stato sicuramente il primo passo verso un percorso di ripensamento della sistematica stessa della contrattualistica del diporto, come naturale evoluzione di un processo che ha portato al definitivo superamento della concezione di una navigazione da diporto «di élite», caratterizzata più dall'assenza dello scopo di lucro che dalla finalità ricreativa o sportiva. Quest'ultima invece deve permanere e consolidarsi come essenziale motivazione del fruitore finale della prestazione o utilizzatore dell'unità da diporto, senza che rilevi l'eventuale uso commerciale del soggetto professionale che fornisca, con le forme contrattuali tipiche o atipiche di cui si è detto, il bene strumentale (unità da diporto) attraverso il quale viene soddisfatta l'esigenza diportistica (turistico-ricreativa o sportiva).

In questo senso allora sarebbe auspicabile, per la valorizzazione degli usi delle unità da diporto orientati a soddisfare esigenze di natura ricreativa, ristorativa e di soggiorno, piuttosto che un'ulteriore estensione della fattispecie del noleggio, un intervento del legislatore sul contratto di locazione meno ambiguo di quello attuato dalla legge sulla valoriz-

815 e S. VERNIZZI, *L'impiego promiscuo delle unità da diporto*, ne *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 511 ss.

⁽⁸¹⁾ Cfr. A. ANTONINI - F. PRADA, *Turismi del mare e nuove utilizzazioni delle unità da diporto*, cit., 423, i quali rilevano l'inadeguatezza della tendenza a valorizzare il contratto di noleggio come modello in cui far rientrare tutte le utilizzazioni commerciali delle unità da diporto, comprese le nuove forme che implicano impieghi a scopo ricreativo, di ristorazione o di intrattenimento non espressamente contemplati.

⁽⁸²⁾ A. ANTONINI - F. PRADA, *loc. cit.*, indicano come via «maestra» un intervento legislativo sul codice della nautica da diporto che estenda, da una parte, «l'utilizzazione non strettamente ricreativa o sportiva delle unità da diporto a tutte le attività commerciali», e, dall'altra, che consenta «l'utilizzazione occasionale per tutte le predette attività e non solo per il noleggio».

zazione della risorsa mare ⁽⁸³⁾, che ammetta, ad esempio, forme di locazione «da fermo» (di tutta l'unità o anche «a cabina), esclusivamente dirette a consentire al conduttore, o agli eventuali co-conduttori delle singole cabine, il godimento dell'unità ormeggiata (o di parte di essa) per pernottamento, colazione e soggiorno, per usufruire di eventuali servizi di ristorazione o di intrattenimento a bordo, senza assunzione di comando e/o di condotta dell'unità stessa in navigazione e delle relative responsabilità in capo al conduttore ⁽⁸⁴⁾.

A completare il quadro, analogamente a quanto già accade con il noleggio, si potrebbe estendere l'opportunità di ricorrere a tali nuove modalità di locazione anche ad armatori non professionali, consentendo la locazione «occasionale» dell'unità (sia in navigazione che da fermo), alle medesime condizioni previste per il noleggio dall'art. 49-bis ⁽⁸⁵⁾.

In questo modo, con la locazione «da fermo» (anche «a cabina») e la locazione «occasionale», sarebbe meno problematico coordinare la disciplina della nautica da diporto e degli usi commerciali delle unità con le disposizioni regionali che hanno già istituito strutture e attività ricettive come il *boat and breakfast* e l'albergo (o alloggio) nautico diffuso, ma anche regolamentare altre fattispecie atipiche (il *floating restaurant*, ad esempio), emergenti nel mercato del turismo nautico, ma che attualmente risultano difficili da inquadrare nei modelli legali fin qui tipizzati.

⁽⁸³⁾ Tale appare, all'occhio di chi scrive, la disposizione che sostituisce l'assunzione dell'esercizio della navigazione con l'assunzione della «temporanea detenzione» e dei «rischi derivanti dalla sua condotta», volta verosimilmente ad impedire che il conduttore assuma la qualifica e le responsabilità dell'armatore. Sarebbe più opportuno, probabilmente, distinguere tra locazioni brevi (ad esempio, fino a quattordici giorni, come previsto dall'art. 939-ter c. nav.), senza assunzione dell'esercizio dell'unità, e locazioni più lunghe, in cui invece il conduttore assume l'esercizio dell'imbarcazione o della nave da diporto, e con esso i relativi rischi e responsabilità.

⁽⁸⁴⁾ Sulla nozione di comando e di condotta di unità da diporto cfr. art. 24-*quater* del Regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, come modificato dal d.m. 17 settembre 2024, n. 133.

⁽⁸⁵⁾ Obblighi di comunicazione all'Agenzia delle entrate ed alla Capitaneria di porto, durata complessiva non superiore a quarantadue giorni, ecc.