

Riforma del Codice: l'armatore

di Aniello Raiola

Con il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229 (Revisione ed integrazione del codice della nautica da diporto) viene introdotta nell'ambito della disciplina della nautica una normativa dedicata all'armatore, cioè a colui che assume l'esercizio dell'unità e che può non essere il proprietario. Se esaminiamo il codice del 2005, noteremo che esso non dettava alcuna norma per l'armatore, facendo un semplice rinvio al codice della navigazione.

Il nuovo articolo 24 bis del codice della nautica (introdotto dal decreto legislativo di riforma), intitolato "dichiarazione di armatore", costituisce un ulteriore passo in avanti nel processo di specializzazione della normativa del diporto, cioè quel processo che vede sempre più tale normativa "autonomizzarsi" rispetto al diritto della navigazione classico e al codice della navigazione.

Anche se l'articolo in gran parte è ripreso dagli articoli 265 e seguenti del codice della navigazione, esso per alcuni aspetti reca importanti innovazioni.

Innanzitutto, rileviamo che oltre alla dichiarazione d'armatore viene regolamentata anche la revoca di armatore, cioè l'atto uguale ed opposto con cui si pone termine all'esistenza di un armatore per una determinata unità, atto che il codice della

navigazione invece non disciplina. Inoltre, nella definizione della dichiarazione di armatore (comma 1) viene volutamente omissivo l'avverbio "preventivamente", usato invece dall'art. 265 del codice della navigazione, il che significa che viene sancito a livello legislativo il concetto che la dichiarazione di armatore (cioè la sua pubblicità sui registri navali) non è obbligatoria. È quella che i giuristi definiscono "pubblicità notizia": serve soltanto a rendere a tutti gli interessati più agevole la conoscenza dei fatti trascritti nei registri navali, ma non impedisce la prova contraria, cioè la prova che i fatti trascritti nei registri non corrispondano a realtà oppure che, pur in mancanza di dichiarazione di armatore trascritta, un armatore comunque ci sia.

Infatti, in caso di mancata dichiarazione di armatore interviene la cosiddetta presunzione di armatore, che prevede che armatore sia comunque il proprietario del mezzo nautico, salva sempre la prova contraria. Quindi, sia che venga presentata una dichiarazione di armatore, sia che non avvenga ciò, l'armatore o il proprietario potranno sempre dimostrare (provare) chi è realmente l'armatore.

Quanto alla forma che deve rivestire la dichiarazione d'armatore, poi, oltre all'atto scritto con sottoscrizione

autenticata a cura dei pubblici ufficiali a ciò autorizzati (notai), viene aggiunta la possibilità di autenticazione da parte degli uffici comunali - come già era in virtù di una circolare ministeriale del 2008 - e dei titolari degli sportelli telematici dell'automobilista e, quando saranno attuati, degli sportelli telematici del diportista.

Infine, l'innovazione più rilevante della disciplina in esame è costituita dal comma 8, che nella prima parte ripete l'art. 272 del codice della navigazione (in mancanza di dichiarazione di armatore, armatore si presume il proprietario), mentre nella seconda parte introduce, in caso di unità in leasing, la presunzione di armatore in capo all'utilizzatore del mezzo nautico (e non al proprietario). In passato, infatti, la società di leasing proprietaria del mezzo, la cui funzione è solo quella di finanziare l'utilizzatore e che resta totalmente estranea all'utilizzo della barca, si ritrovava - se non veniva fatta la dichiarazione d'armatore - armatrice dell'unità (per la presunzione di armatore) con i connessi aspetti di responsabilità.

Pare più corretto, invece, che le responsabilità connesse con l'uso della barca gravino su chi utilizza effettivamente la stessa e tale accollo di responsabilità avviene attribuendo comunque la qualifica di armatore all'utilizzatore del bene in leasing.