

SuperYacht24

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Anche il charter nautico nella legge per la valorizzazione della risorsa mare

Nicola Capuzzo · Monday, May 11th, 2026

*Avv. Giuseppe Marino **

** managing associate Gianni & Origoni*

La legge approvata dalla Camera dei deputati il 29 aprile 2026 introduce nel Codice della nautica da diporto un insieme di figure contrattuali di significativa portata innovativa: la locazione con nomina di comandante, il noleggio a itinerario concordato e una disciplina riformata del noleggio occasionale, con contestuale intervento sulle spese di esercizio e sul contrasto al re-flagging. Il presente contributo ne esamina i profili qualificatori e operativi, con particolare attenzione all'impatto sulla prassi contrattuale internazionale del charter nautico e alle questioni sistematiche che la riforma lascia aperte.

Blue economy: “varata” la legge per la valorizzazione della risorsa mare

La legge per la valorizzazione della risorsa mare – approvata con 149 voti favorevoli, 32 contrari e 63 astensioni dalla Camera dei deputati il 29 aprile 2026, a prima firma del Ministro per la protezione civile e le politiche del mare Nello Musumeci – rappresenta l'intervento legislativo più rilevante sulla **nautica da diporto** dal 2005, anno di promulgazione del Codice della nautica da diporto (“CND”). Il provvedimento si aggiunge alla recente legge sulla subacquea (legge 26 gennaio 2026, n. 9), confermando l'attenzione del legislatore per le sfide e le opportunità della *blue economy*.

La legge, suddivisa in 37 articoli e 7 Capi, si propone di valorizzare la risorsa mare attraverso misure che investono la *governance* marittima, gli spazi marini, la navigazione da diporto e commerciale, la cantieristica, il turismo subacqueo, la pesca, la ricerca e l'ambiente. Il Capo IV, dedicato alla nautica da diporto, apporta modifiche interviene su alcune delle **lacune** più dibattute dell'ordinamento della nautica da diporto, offrendo un fondamento normativo esplicito a fattispecie già ampiamente praticate nel mercato internazionale.

L'occasione è da valorizzare nella sua prospettiva di lungo periodo: la prassi del *charter* nautico si è storicamente sviluppata secondo **modelli negoziali anglosassoni** – in particolare il formulario *MYBA Charter Agreement* – in larga misura ignoti al legislatore italiano; la legge appena approvata dal Parlamento ha il merito di ricondurre almeno alcune di queste prassi all'interno dell'ordinamento interno, riducendo il rischio di incertezza qualificatoria.

La locazione con nomina di comandante

La legge introduce nel Codice della nautica da diporto il nuovo art. 42-bis, che disciplina il contratto di «locazione con nomina di comandante». Il sistema normativo previgente non contemplava la possibilità per un locatario – privo della necessaria abilitazione alla conduzione – di esercitare la navigazione attraverso la nomina di un comandante fiduciario, pur mantenendo la qualità di conduttore. Tale struttura, invalsa nella prassi internazionale sotto il nome di *bareboat charter with skipper*, era ritenuta **giuridicamente incompatibile** con il paradigma della locazione nautica, giacché l'art. 42 CND presuppone che il conduttore acquisisca la detenzione dell'unità ed eserciti personalmente la navigazione con propria responsabilità.

Con il nuovo istituto, il locatario – persona fisica, nel limite massimo di dodici passeggeri escluso il comandante – può nominare un comandante professionalmente abilitato per la conduzione dell'unità, mantenendo la propria **qualità di conduttore-armatore** e la responsabilità derivante dalla temporanea detenzione. Il comandante nominato, pur operando su istruzione del locatario, conserva le prerogative tecnico-nautiche che gli sono proprie, incluse le valutazioni in materia di sicurezza della navigazione: in questo senso, la riforma non altera la distinzione strutturale tra ordini «commerciali» e conduzione tecnica, da sempre cardine della differenziazione tra noleggio e locazione.

La portata competitiva della riforma è significativa: i principali ordinamenti marittimi europei concorrenti ammettevano da tempo il *skippered bareboat charter* come pratica legale e consolidata. La nuova norma è destinata ad avere impatto immediato sulle operazioni di charter di fascia media, ove il locatario è sovente un cliente privo della patente nautica richiesta per la conduzione autonoma.

Il noleggio a itinerario concordato

L'innovazione di maggiore rilevanza sistematica sul versante del noleggio consiste nella fattispecie del «noleggio a itinerario concordato», che integra il comma 1 dell'art. 47 CND, affiancando alla struttura del noleggio a tempo determinato la possibilità di strutturare l'obbligazione del noleggiante attorno a un percorso previamente concordato con il noleggiatore.

Nella fattispecie tradizionale, il noleggio da diporto si definisce esclusivamente per la sua **dimensione temporale**: il noleggiante mette a disposizione l'unità «per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta». La nuova fattispecie consente, invece, di vincolare la prestazione del noleggiante a un **itinerario prestabilito**, avvicinando la struttura contrattuale al modello dell'*itinerary charter* diffuso nella prassi internazionale, in particolare nel segmento delle crociere private su superyacht.

Sul piano della qualificazione giuridica, la legge per la valorizzazione della risorsa mare mantiene invariata la distinzione con il **contratto di trasporto**: il noleggio a itinerario concordato non implica l'assunzione di un'obbligazione di risultato in senso trasportistico – il trasferimento di

persone o cose da un luogo a un altro – bensì la conformazione della prestazione di disponibilità dell'unità a un percorso predefinito, con il noleggiante che conserva la disponibilità materiale dell'imbarcazione e il controllo tecnico dell'equipaggio. La distinzione è concettualmente chiara, ma potrebbe risultare più incerta in sede applicativa.

In quest'ottica, la strutturazione del regolamento contrattuale – in particolare la precisazione che il corrispettivo remunera la disponibilità dell'unità e non il risultato del trasporto – assume un rilievo difensivo che gli operatori del settore faranno bene a non sottovalutare. L'esperienza dei formulari *MYBA*, che distinguono nettamente tra *charter fee* (corrispettivo per il godimento dell'unità) e *APA* – *Advance Provisioning Allowance* (costi variabili di viaggio anticipati dal noleggiatore e gestiti dal comandante), offre un modello operativo di riferimento per tale strutturazione contrattuale.

Il ribaltamento del regime di default per le spese di esercizio

Una delle modifiche di maggiore impatto operativo introdotte dalla legge per la valorizzazione della risorsa mare riguarda la nuova formulazione dell'art. 49 CNL in materia di spese di esercizio. Nel regime previgente, la provvista di combustibile, acqua e lubrificanti era posta a carico del **noleggiatore**, salvo diverso accordo contrattuale. Tale regime di default viene radicalmente invertito dal provvedimento appena approvato: nel noleggio a tempo determinato – e nel noleggio a itinerario concordato, ove non diversamente pattuito – tali spese sono poste ora a carico del **noleggiante**.

Questa inversione allinea il diritto interno italiano alla **prassi internazionale** del *crewed charter*, nella quale le spese di carburante sono tipicamente incluse nella gestione del noleggiante attraverso il meccanismo dell'APA: il noleggiatore anticipa una somma gestita dal comandante per le spese variabili di viaggio (carburante, cambusa, ormeggi, tasse portuali), con rendicontazione finale e reintegro in caso di insufficienza. Il legislatore italiano ha, pertanto, preso atto della prassi di settore e ne ha fatto il regime legale suppletivo, invertendo la posizione del CNL previgente che – all'opposto – poneva il carburante tra i costi variabili a carico del noleggiatore.

Sul piano sistematico, tale scelta produce una **discontinuità** rispetto al regime del Codice della navigazione, applicabile alle unità superiori a ventiquattro metri: l'art. 387 cod. nav. pone ancora a carico del noleggiatore le spese di combustibile, acqua e lubrificanti nel *time charter* commerciale. Il disallineamento tra le due discipline richiede un'attenta opera di coordinamento interpretativo per le grandi unità da diporto che operano al confine tra la disciplina del CNL e quella del Codice della navigazione e, in particolare, per le operazioni di charter internazionale che coinvolgono superyacht di lunghezza prossima o superiore alla soglia dei ventiquattro metri.

Il noleggio occasionale e il contrasto al re-flagging

La legge appena approvata interviene, altresì, sul noleggio occasionale (art. 49-bis CNL): le unità adibite a noleggio occasionale devono esporre in maniera ben visibile, su ciascuna murata, un **contrassegno** recante la scritta «noleggio occasionale» (dimensioni minime: 100 × 20 centimetri). La disposizione persegue un **obiettivo di tracciabilità**: rendere immediatamente riconoscibili agli organi di vigilanza le unità non adibite a uso commerciale che effettuano attività di noleggio, così contrastando il ricorso fraudolento alla fattispecie occasionale per mascherare l'esercizio sistematico di attività commerciale.

Sul versante del *re-flagging*, viene introdotto il nuovo art. 26-ter CNL, in forza del quale le unità

fino a ventiquattro metri battenti bandiera straniera, ma di proprietà di cittadini italiani o di persone giuridiche con sede in Italia, devono – qualora navighino o stazionino nelle acque interne, nel mare territoriale o nella zona di protezione ecologica italiane – dimostrare la propria idoneità alla navigabilità attraverso le **certificazioni previste dallo Stato di bandiera** ovvero, in mancanza, mediante attestato rilasciato da un organismo tecnico notificato con validità quinquennale. Per i fondi e le società che strutturano operazioni di *ownership* di imbarcazioni di lusso attraverso veicoli esteri, la norma impone una revisione delle strutture contrattuali e delle politiche di utilizzo degli asset nelle acque italiane, con impatto immediato sulle strategie di *flag shopping* fino ad oggi praticate per sottrarsi agli oneri amministrativi dell'ordinamento italiano.

Un bilancio

La legge per la valorizzazione della risorsa mare ha **colmato alcune delle lacune** più evidenti del sistema – introducendo fondamento normativo per fattispecie già ampiamente praticate – ed ha **allineato il diritto interno alla prassi internazionale** del charter su alcuni punti qualificanti. Restano, tuttavia, **aperte questioni sistematiche** non secondarie: la delimitazione del noleggio a itinerario concordato rispetto al pacchetto turistico organizzato; il coordinamento tra il nuovo regime di default delle spese di esercizio e la disciplina codicistica per le unità superiori a ventiquattro metri; la ripartizione della responsabilità nella locazione con nomina di comandante in presenza di condotte illecite del comandante nominato.

L'auspicio è che i decreti attuativi e le circolari ministeriali attesi in sede di implementazione della legge affrontino tali nodi, nella consapevolezza che la competitività del sistema-charter italiano dipende, in misura non trascurabile, dalla certezza del quadro normativo e dalla prevedibilità della sua interpretazione.



This entry was posted on Monday, May 11th, 2026 at 8:30 am and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.