

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 22 LUGLIO 2024 N. 20170

Pres. DE STEFANO - Rel. GIANNITI

Capponi Roberto (avv. G. Natale) c. *Lops Andrea* (avv. C. Rizzica), *Groupama Assicurazioni S.p.A.* (avv. F. D'Orsi)

Turismo – Diporto – Trasferimento unità – Responsabilità solidale cantiere – Art. 2049 c.c. – Nesso occasionalità necessaria – Sussiste.



RIASSUNTO DEI FATTI – Nel luglio 2008, l'unità da diporto di cui A.L. era utilizzatore in locazione finanziaria affondò in seguito ad un incendio scoppiato a bordo dell'unità mentre questa veniva trasferita da F.C. e F.I. dal porto del Circeo a quello di Fiumaretta di Sarzana. A.L. agì per risarcimento dei danni (patrimoniali e non, quantificati nella somma di oltre 480.000,00 euro) contro F.C. e F.I. nonché contro R.C., titolare del cantiere che, in tesi attorea, avrebbe affidato a F.C. e F.I. l'incarico ricevuto direttamente da A.L. di trasferire l'unità. Fu chiamato in causa l'assicuratore dell'unità, il quale documentò di aver pagato un indennizzo di 250.000 euro corrispondente al valore assicurato. Sulla scorta di tale transazione, le parti avevano pattuito che l'assicurato era libero di agire, nei confronti dei responsabili, per l'ottenimento del rimborso delle spese sostenute per il recupero, lo stazionamento del relitto ed il risarcimento di tutti i danni, ulteriori rispetto al valore dell'imbarcazione. L'assicuratore spiegava domanda riconvenzionale (ex art. 1916 c.c.) per l'importo di 250.000,00 euro nei soli confronti di F.C. e F.I., ma non anche del titolare del cantiere, R.C. Il Tribunale di Latina condannò F.C. a corrispondere a A.L. la somma di 59.715,17 euro (al netto, quindi, dell'ulteriore somma di € 250.000,00, per la quale accertava il difetto di legittimazione attiva) e, in accoglimento della domanda riconvenzionale dell'assicuratore condannò F.C. a corrispondere alla compagnia assicurativa la somma di 250.000,00 euro, respingendo le domande di A.L. contro R.C. La Corte d'appello di Roma, accogliendo parzialmente l'appello di A.L. affermò la responsabilità solidale di R.C. ex art. 2049 c.c. condannandola al risarcimento del danno riqualficato in euro in 87.575,75 euro. R.C. propose ricorso per cassazione della sentenza d'appello.

Al rapporto tra cantiere incaricato del trasferimento di un'unità da diporto e le persone che hanno eseguito il trasferimento pur non essendo alle dipendenze del primo è applicabile l'art. 2049 c.c. con conseguente responsabilità solidale del cantiere per i danni derivanti dall'affondamento dell'unità durante il trasferimento (1).

(1) V. la nota di A. CARDINALI, a p. 418.

2. Passando al c.d. «merito cassatorio», la corte territoriale, nella sentenza impugnata, oltre a confermare la responsabilità diretta del comandante Coghe e del marinaio Iaboni, in parziale riforma della sentenza di primo grado, ha accolto la domanda *ex art. 2049 c.c.* (che era stata proposta dal Lops nei confronti della Motonautica, ma che era stata rigettata in primo grado), condannando la Motonautica, in solido con Iaboni e Coghe, al pagamento in favore del Lops del rimborso delle anticipazioni dallo stesso sostenute per il trasporto del natante e per il recupero del relitto per un importo complessivo di euro 87.575,73, oltre accessori, al netto del valore dell'imbarcazione alla data del naufragio, riconosciuto in euro 250 mila, da restituirsi alla compagnia assicuratrice.

La corte di merito infatti ha ritenuto provato che il Coghe e lo Iaboni erano stati incaricati dalla Motonautica per il trasporto dell'imbarcazione del Lops, con conseguente responsabilità della Motonautica *ex art. 2049 c.c.* per il rapporto di preposizione di fatto esistente con il comandante e con il marinaio adibiti al trasferimento dell'imbarcazione.

3. Orbene, a fronte di tale pronuncia, l'impresa individuale Motonautica Capponi articola in ricorso sei motivi.

3.1 Con il primo motivo (p. 8 ss.) l'impresa ricorrente denuncia: «Violazione o falsa applicazione dell'art. 1173 c.c., nella parte in cui il Collegio territoriale assumeva l'esistenza di un vincolo tra il dott. Lops e la Motonautica, sostanziantesi nell'incarico asseritamente conferito da quest'ultimo ai due marinai patentati, Sig.ri Coghe e Iaboni, per il trasferimento dell'imbarcazione del dott. Lops, sebbene, in realtà, alcuna obbligazione veniva assunta dall'odierno ricorrente, giacché quest'ultimo – per mera cortesia, oltreché a titolo gratuito – si era esclusivamente limitato ad indicare all'armatore il nominativo dei detti marinai, pacificamente reperiti al di fuori dei dipendenti e collaboratori operanti nel suo cantiere e dell'attività professionale dal medesimo svolta (*error in iudicando ex art. 360, comma 1, n. 3, c.p.c.*)».

In sintesi, parte ricorrente contesta l'errata applicazione dell'art. 1173 c.c. in quanto non sussisterebbe tra il Lops ed il Capponi, titolare della omonima impresa individuale, un valido contratto scritto.

3.2. Con il secondo motivo (p. 11 ss.) l'impresa ricorrente denuncia: «Violazione o falsa applicazione dell'art. 2729 c.c., laddove la Corte d'Appello di Roma affermava che la prova del conferimento dell'incarico della Motonautica ai due marinai patentati deriverebbe dalla presunzione che il Notaio Lops conoscesse solo il ricorrente e non anche i Sigg.ri Coghe e Iaboni, tant'è che il loro "compenso" veniva corrisposto dall'armatore direttamente al Sig. Capponi, che poi emetteva fattura,

sebbene, però, tale documento contabile, oltre a contenere il saldo di alcune opere eseguite dal ricorrente sul natante, si riferiva, espressamente, al mero rimborso dei costi del carburante caricato nei serbatoi dell'imbarcazione e del rimborso (non "compenso") delle spese per vitto, altro gasolio e trasferta che avrebbero sostenuto i marinai, in riferimento al trasferimento del natante dal porto di San Felice Circeo a quello di Viareggio (*error in iudicando ex art. 360, comma 1, n. 3, c.p.c.*)».

In sintesi, parte ricorrente contesta la valutazione delle prove da parte della corte territoriale in punto di rapporto di occasionalità necessaria.

3.3. Con il terzo motivo l'impresa ricorrente denuncia (p.15 ss): «Violazione o falsa applicazione dell'art. 2049 c.c., nella parte in cui i Giudici di secondo grado ritenevano impegnata la responsabilità oggettiva della Motonautica per il fatto commesso dai marinai, considerandoli come preposti del ricorrente in ossequio al principio, di conio giurisprudenziale, della "occasionalità necessaria", sebbene risultasse pacifico che l'attività (trasferimento imbarcazione) svolta dai Sigg.ri Coghe e Iaboni non fosse stata eseguita per conto, né nell'interesse, né per fini propri, né sotto il potere del Sig. Capponi (*error in iudicando ex art. 360, comma 1, n. 3, c.p.c.*)».

In sintesi, parte ricorrente contesta l'applicabilità al caso di specie dell'art. 2049 c.c.

3.4. Con il quarto motivo (p. 19 ss.) l'impresa ricorrente denuncia: «Nullità della sentenza per violazione degli artt. 132, comma 2, n. 4, c.p.c. e 118 disp.att. c.p.c., in riferimento agli artt. 115 e 116 c.p.c., laddove il Collegio territoriale affermava, con motivazione apparente o perplessa, che la prova del conferimento dell'incarico a trasferire l'imbarcazione – asseritamente intercorso tra il Sig. Capponi ed i due marinai – e la prova della sussistenza del suddetto nesso di "occasionalità necessaria" si ricavasse dalle deposizioni dei testimoni escussi in primo grado, oltreché dai documenti contabili in atti, sebbene, in realtà, l'espletata istruttoria (prove costituite e costituende) avesse dimostrato l'assenza di qualsivoglia accordo tra l'armatore ed il ricorrente, ed il fatto che quest'ultimo non avesse beneficiato di alcuna somma, essendosi viceversa limitato a "girarla" ai marinai, come evincibile dalla fattura (n. 53/2008) allegata in primo grado e mai *ex adverso* contestata (*error in procedendo ex art. 360, comma 1, n. 4, c.p.c.*)».

In sintesi, parte ricorrente chiede dichiararsi la nullità della sentenza impugnata per illogicità e contraddittorietà della stessa rispetto alle risultanze istruttorie sui rapporti tra Coghe e Iaboni, da un lato, e la Motonautica Capponi, dall'altro.

3.5. Con il quinto motivo (p. 24 ss.) l'impresa ricorrente denuncia: «Omesso esame circa un fatto (storico) decisivo per il giudizio che è stato oggetto di discussione tra le parti, laddove la Corte di Appello di Roma riteneva raggiunta la prova del conferimento dell'incarico da parte del Dott. Lops alla Motonautica sulla base di una valutazione (erronea od incompleta) delle prove testimoniali e della fattura versata in atti dal Sig. Capponi, viceversa obliterando completamente l'indubbio valore probatorio, ex art. 232 c.p.c., derivante dalla mancata risposta dell'armatore all'interpello deferitogli dal ricorrente circa l'assenza, tra i medesimi, di qualsivoglia vincolo giuridico in riferimento alla vicenda per cui è lite (*error in iudicando* ex art. 360, comma 1, n. 5, c.p.c.)».

In sintesi, parte ricorrente si lamenta che la corte territoriale non ha considerato che il Lops non era comparso per rendere l'interrogatorio formale, che era stato a lui deferito, con la conseguenza che, in assenza di prove in merito al conferimento dell'incarico al Coghe ed allo Iaboni da parte di essa Motonautica, la corte di merito avrebbe dovuto ritenere provata l'insussistenza del rapporto di preposizione, dovendosi ritenere ammessi i fatti dedotti nell'interrogatorio a cui il Lops non aveva risposto.

3.6. Con il sesto motivo (p. 26 ss.) l'impresa ricorrente denuncia: «Omesso esame circa un fatto (storico) decisivo per il giudizio che è stato oggetto di discussione tra le parti, laddove i Giudici di seconde cure trascuravano di considerare una circostanza rilevante (su cui si è formato un giudicato interno), ossia che l'Assicuratore del natante

(GAN, rimasto contumace in appello), nel formulare, nei riguardi dei due marinai, la domanda di surroga, ex art. 1916 c.c., fino alla concorrenza di € 250.000,00 (oltre interessi), non l'avesse deliberatamente estesa anche nei confronti del Sig. Capponi, giacché palesemente estraneo, in fatto ed in diritto, alle colpe imputate ai Sigg.ri Coghe e Iaboni (*error in iudicando* ex art. 360, comma 1, n. 5, c.p.c.)».

In sintesi, parte ricorrente si duole del fatto che la corte territoriale non ha considerato che la mancata estensione nei suoi confronti della domanda di surroga proposta dalla compagnia, avendo dovuto di contro considerare detta mancata domanda nei suoi confronti come argomento di prova della sua estraneità all'evento dannoso occorso alla imbarcazione del Lops.

4. I motivi dal primo al quinto – che sono qui trattati unitariamente, in quanto tutti relativi alla parte della sentenza impugnata con la quale la corte territoriale ha riconosciuto la Motonautica e, quindi, il suo titolare responsabile del naufragio causato dal Coghe e dallo Iaboni – sono tutti inammissibili.

Invero, parte ricorrente, attraverso le censure articolate con i motivi in esame, si è inammissibilmente spinta a prospettare la rinnovazione, in questa sede di legittimità, del riesame nel merito della vicenda oggetto di lite, come tale sottratto alle prerogative della Corte di cassazione. Invero, al di là del formale richiamo, contenuto nell'esposizione dei motivi, ad uno dei vizi previsti dall'art. 360 primo comma c.p.c., le censure sollevate sono tutte dirette a denunciare la congruità dell'interpretazione fornita dalla corte territoriale del contenuto rappresentativo degli elementi di prova complessivamente acquisiti.

Deve qui ribadirsi che, da un lato, il giudice di merito non è tenuto a valutare singolarmente tutte le risultanze processuali e a confutare tutte le argomentazioni prospettate dalle parti, ma è sufficiente che, dopo avere vagliato le une e le altre nel loro complesso, indichi gli elementi sui quali intende fondare il proprio convincimento, dovendosi ritenere disattesi, per implicito, tutti gli altri rilievi e circostanze che, sebbene non menzionati specificamente, sono logicamente incompatibili con la decisione adottata; e, dall'altro, non rientra nel sindacato di questo giudice di legittimità la facoltà di riesaminare e valutare il merito della causa, essendo stato demandato dal legislatore a questa Corte il controllo della sentenza impugnata sotto l'esclusivo profilo della insussistenza di errori di diritto nell'applicazione delle norme processuali o sostanziali.

Al rilievo che precede, valido per tutti e cinque i motivi, si aggiungono i rilievi che seguono:

a) quanto al motivo primo, che il rapporto abbia in concreto ecceduto la mera cortesia è valutazione di merito insindacabile in sede di legittimità;

b) quanto al motivo secondo, parte ricorrente denuncia il vizio di cui all'art. 360, n. 3, c.p.c., ma sostanzialmente sollecita questa Corte ad una nuova rivalutazione delle risultanze istruttorie;

c) quanto al motivo terzo, la ricostruzione in fatto del rapporto intercorso tra le parti sfugge al sindacato riservato a questa Corte;

d) quanto al motivo quarto, parte ricorrente prospetta la violazione delle disposizioni di cui agli artt. 115 e 116 c.p.c. senza rispettare i criteri fissati dalle Sezioni Unite con sentenza n. 11892/2016 (cfr. paragrafo 14);

e) quanto al motivo quinto, l'art. 360, comma 1, n. 5, c.p.c. (nella formulazione risultante dalle modifiche introdotte dal d.l. n. 83 del 2012, conv. dalla l. n. 143 del 2012, applicabile *ratione temporis*), riferisce l'omesso esame ad un preciso accadimento o una precisa circostanza in senso storico naturalistico (Sez. U, n. 8053/2014, Cass. n. 24035/2018),

non assimilabile in alcun modo alle «questioni» o alle »argomentazioni» (Cass. n. 2268/2022, n. 22397/2019, n. 14802/2017), rese invece oggetto della censura in esame.

Occorre aggiungere che l'applicabilità dell'art. 2049 c.c. al rapporto tra la ricorrente Motonautica Capponi ed i marinai convenuti Coghe e Iaboni è stata affermata dalla corte di merito in conformità del consolidato principio di diritto, affermato da questa Corte (cfr. tra le tante Cass. n. 4298/2019), per cui «Il soggetto che, nell'espletamento della propria attività, si avvale dell'opera di terzi, ancorché non alle proprie dipendenze, assume il rischio connaturato alla loro utilizzazione nell'attuazione della propria obbligazione e, pertanto, risponde direttamente di tutte le ingerenze dannose, dolose o colpose, che a costoro, sulla base di un nesso di occasionalità necessaria, siano state rese possibili in virtù della posizione conferita nell'adempimento dell'obbligazione medesima rispetto al danneggiato e che integrano il "rischio specifico" assunto dal debitore, fondando tale responsabilità sul principio *«cuius commoda eius et incommoda»*».

Donde l'esistenza di un ulteriore profilo di inammissibilità in relazione al disposto di cui all'art. 360-*bis*, numero 1, c.p.c.

* * *

Giudizi di inammissibilità e inammissibili incertezze in materia di diporto

SOMMARIO: 1. Trasferimento delle unità da diporto, preposizione e regime della navigazione temporanea. – 2. Il contratto per il trasferimento del veicolo è trasporto? – 3. Configurabilità e titolarità dell'esercizio. – 4. Conseguenze dell'esercizio sul trasferimento di unità da diporto. – 5. L'art. 31 del codice della nautica da diporto. – 6. Conclusioni.

1. *Trasferimento delle unità da diporto, preposizione e regime della navigazione temporanea* – La pronuncia della Cassazione che si annota riguarda una controversia sorta in conseguenza di un sinistro avvenuto durante il trasferimento di un'unità da diporto, operazione comunemente svolta nella prassi per mettere a disposizione di proprietari o utilizzatori le loro unità in un certo luogo da raggiungersi mediante il compimento di un viaggio con l'unità stessa.

Si tratta di una fattispecie già sottoposta all'attenzione del giudice di legittimità, seppur rispetto ad un profilo specifico: la riconducibilità della navigazione finalizzata al trasferimento dell'unità ad un uso diverso da quello di diporto (situazione in quel caso prevista dalla polizza come esclusa dall'ope-

ratività della copertura per i danni all'unità) ⁽¹⁾.

Il giudizio di cui all'ordinanza in commento, invece, verteva sulla responsabilità per i danni derivanti da un sinistro occorso durante il trasferimento di un'unità, danni subiti dal conduttore in locazione finanziaria e per cui in appello erano stati ritenuti responsabili in solido le due persone impegnate nel trasferimento e il cantiere che, prima del sinistro, aveva ricevuto l'unità dall'utilizzatore danneggiato per eseguire alcune riparazioni.

L'ordinanza ha confermato la correttezza della decisione di appello, ritenendo inammissibile il ricorso del cantiere. Con particolare riferimento alla responsabilità di quest'ultimo, la Cassazione ha sostenuto che il provvedimento impugnato fosse conforme, sul punto, alla sua precedente giurisprudenza, con conseguente declaratoria di inammissibilità *ex art. 360-bis c.p.c.* del motivo incentrato sull'insussistenza di un rapporto di preposizione tra il cantiere e le persone impegnate nel trasferimento dell'unità ⁽²⁾. Come espressione di tale giurisprudenza, è riportata una massima estratta da una sentenza in materia di responsabilità del debitore per fatto dell'ausiliario ⁽³⁾. In detta sentenza era stato affermato che «la responsabilità per fatto dell'ausiliario (e del preposto) prescinde invero dalla sussistenza di un contratto di lavoro subordinato, irrilevante essendo la natura del rapporto tra i medesimi intercorrente ai fini considerati, fondamentale rilievo viceversa assumendo la circostanza che dell'opera del terzo il debitore comunque si sia avvalso nell'attuazione della propria obbligazione, ponendo la medesima a disposizione del creditore, sicché la stessa risulti a tale stregua inserita nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio» ⁽⁴⁾.

Il cantiere, nel caso in commento, aveva contestato, non solo di aver ricevuto l'incarico di trasferire l'unità, ma anche di aver incaricato a sua volta, le persone che avevano causato il sinistro. Proprio a tale secondo aspetto sembra alludere la Cassazione nel richiamare la sua precedente giurisprudenza per riaffermare l'irrelevanza di un formale rapporto di preposizione con il debitore. L'irrelevanza della natura di tale secondo rapporto (tra debitore e ausiliario), tuttavia, presuppone l'esistenza di un primo rapporto in cui vi è un debitore che si avvale di altri per l'adempimento dell'obbligo assunto di altri per l'adempi-

⁽¹⁾ Cass. 23 luglio 1997 n. 6876, in *Dir. mar.* 1999, con nota critica di G. DUCA, *Navigazione da diporto ed impiego commerciale di una imbarcazione: brevi riflessioni su una clausola di inoperatività della copertura assicurativa per uso diverso dal diporto*. La sentenza affermò che la navigazione effettuata per il trasferimento dell'unità non rientrava nell'utilizzazione per finalità di diporto, alludendo piuttosto ad un «uso neutro», che, secondo l'autore del commento, non ricade parimenti nell'alternativa dell'uso con fine di lucro («perché in quel momento non era in esecuzione alcun contratto di utilizzo»).

⁽²⁾ Punto 4 lett. e).

⁽³⁾ Segnatamente, Cass.14 febbraio 2019, n.4298, in *Foro it.* 2019, 5, I, 1613, con nota di DI ROSA.

⁽⁴⁾ Cass.14 febbraio 2019, n. 4298, cit.

mento di tale obbligo ⁽⁵⁾.

L'ordinanza non si sofferma su quale fosse l'obbligazione di cui il danneggiato era creditore, apparentemente sul presupposto che si trattasse di un accertamento di fatto estraneo al sindacato riservato alla Corte di cassazione ⁽⁶⁾. Dai riferimenti alla motivazione della sentenza impugnata contenuti nell'ordinanza, tuttavia, sembra alludersi ad un trasporto ⁽⁷⁾.

La configurabilità di un trasporto e la struttura di una possibile preposizione, nel caso di specie, riguardante la navigazione di unità da diporto, meritano alcune riflessioni, che non sembrano circoscritte ad una ricostruzione in fatto, ma sollevano alcuni quesiti rilevanti in diritto.

Si tratta di questioni di cui l'ordinanza non sembra tenere conto, al pari del fatto che il trasferimento di unità da diporto ad opera di un cantiere è oggetto di un'apposita disciplina, attualmente contenuta nel codice della nautica da diporto, segnatamente dagli art. 31 e 32 ⁽⁸⁾, norme che regolano la cosiddetta navigazione temporanea ⁽⁹⁾.

2. *Il contratto per il trasferimento del veicolo è trasporto?* – Inquadrando l'operazione alla base dei fatti di causa nell'ambito dell'esecuzione di un contratto di trasporto, si ha la peculiarità per cui l'unità da diporto andata perduta sarebbe stata al tempo stesso oggetto e strumento del trasferimento.

Tale doppia veste del mezzo non sembrerebbe di per sé problematica, se si considera che «contenuto specifico ed essenziale del contratto di trasporto è l'obbligazione del vettore [...] di dislocare da un luogo ad un altro persone o cose» ⁽¹⁰⁾. Al contrario, non è essenziale che il trasferimento avvenga con un mezzo di proprietà del vettore ⁽¹¹⁾ e il mezzo non è ritenuto un elemento caratterizzante, potendo essere il più svariato ⁽¹²⁾.

⁽⁵⁾ Nel caso di Cass., 14 febbraio 2019, n. 4298, cit, tale rapporto obbligatorio derivava dal contratto di garanzia, il quale impegnava anche il garantito a rivolgersi ad una determinata categoria di terzi (le officine della rete del produttore).

⁽⁶⁾ Cfr. il punto 4 lett. c) dell'ordinanza.

⁽⁷⁾ Punto 2.

⁽⁸⁾ Gli art. 31 e 32 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 (codice della nautica da diporto) sono stati modificati dal decreto legislativo 3 novembre 2017 n. 229 (rispettivamente con gli art. 24 e 25), il quale è intervenuto anche sull'art. 33, abrogandolo (con l'art. 26).

⁽⁹⁾ La navigazione temporanea fu considerata già dalla legge 11 febbraio 1971 n. 50, il cui art. 16 fu modificato dal decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378 (con l'art. 2 comma 1-bis) e successivamente abrogato, insieme al resto della legge n. 50 del 1971, con l'entrata in vigore del codice della nautica da diporto (art. 66, comma 1, lett. e).

⁽¹⁰⁾ P. GONNELLI - G. MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, in *Enc. dir.* XLI/1992, 1174.

⁽¹¹⁾ P. GONNELLI - G. MIRABELLI, *loc. cit.*

⁽¹²⁾ A. LEFEBVRE - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 474.

Si tratterebbe di un trasporto marittimo, in ragione dell'ambiente nel quale avviene il trasferimento; di un trasporto di cose – in ipotesi – essendo l'unità da diporto l'oggetto del contratto.

Senonché la possibilità di impiegare un'unità da diporto per l'esecuzione di contratti di trasporto marittimo è in realtà questione assai controversa⁽¹³⁾. Un simile impiego sembrerebbe anzitutto sanzionato dall'art. 55 c.dip.⁽¹⁴⁾. L'accordo che lo prevedesse potrebbe quindi essere ritenuto nullo, perché contrario a norme imperative. Il trasferimento dell'unità, ad ogni modo, se anche fosse inquadrato come trasporto, rappresenterebbe comunque un impiego – come si vedrà *infra* §4 – entro certe coordinate consentito. Inoltre, si tratterebbe di un impiego eccezionale che non distoglie l'unità dall'attività cui è adibita, se si ammette che, anche quando il proprietario non sia a bordo dell'unità e la affidi ad un equipaggio assunto *ad hoc*, comunque «il motivo per cui la imbarcazione naviga resta quello del divertimento, del diporto, del proprietario, con ogni conseguenza sul piano della qualificazione giuridica della navigazione»⁽¹⁵⁾.

Escluso che un simile trasporto sia affetto da un vizio genetico che ne precluda la validità, rimane il problema di individuare la disciplina a questo applicabile, atteso che il codice della nautica da diporto non contempla il trasporto. Si potrebbe così giungere a conclusione analoga a quella di quanti, con riferimento al trasporto passeggeri, ritenendo che il regime sanzionatorio dell'art. 55 c.dip. non condizioni la libertà contrattuale delle parti, hanno sostenuto che il contratto sarebbe regolato dal codice della navigazione e dalle altre norme speciali⁽¹⁶⁾.

Le norme del codice della navigazione sul trasporto marittimo di cose sono evidentemente dettate avendo a mente come oggetto del trasporto la merce ca-

⁽¹³⁾ In particolare, il problema è stata affrontato in relazione al trasporto di persone. Cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Impiego del mezzo nautico e profili di responsabilità*, in *Diporto e turismo tra autonomia e specialità: un'occasione per un incontro interdisciplinare* (a cura di U. La Torre - A.M. Sia), Roma, 2014, 111, 120.

⁽¹⁴⁾ L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso: problemi e prospettive di diritto della navigazione* (a cura di M.M. Comenale Pinto - E.G. Rosafio), Roma, 2015, 501, 509.

⁽¹⁵⁾ G. DUCA, *Navigazione da diporto ed impiego commerciale di una imbarcazione*, cit., 342. V. anche E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 1969, I, 272, 274: «anche se vi è attività economica (forniture di bordo, arruolamento dell'equipaggio, etc.), tale attività è puramente strumentale di fronte al fine che è quello di diporto».

⁽¹⁶⁾ Così, M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 435, 477-478. Con riferimento a tale fattispecie, si noti che il legislatore è intervenuto più incisivamente nel 2017, introducendo espressamente tra le condotte sanzionate, accanto a quella di chi «utilizza unità da diporto per attività diverse da quelle cui sono adibite», il comportamento di chi «esercita con unità da diporto le attività di trasporto di persone a titolo oneroso di cui agli articoli da 396 a 418 del codice della navigazione».

ricata sulla nave⁽¹⁷⁾. Si ha perciò qualche difficoltà a interpretare le norme intendendo l'oggetto del trasporto (la nave) non come cosa caricata su una nave, ma in movimento grazie alla navigazione propria.

Rispetto al caso deciso dalla Cassazione, si dovrebbe parlare di responsabilità del vettore per perdita delle cose consegnategli per il trasporto (art. 422, primo comma, c.nav.) e qualche perplessità sorgerebbe rispetto alla possibilità per il cantiere-vettore di avvalersi del pericolo eccettuato dell'incendio (art. 422, secondo comma, c.nav.) e della limitazione di cui all'art. 423 c.nav., strumenti che trovano la propria giustificazione nelle dinamiche degli impieghi commerciali della nave. Tali norme sarebbero derogabili, escludendo che per il trasferimento dell'unità siano emesse polizze di carico o altri documenti negoziabili, ma, non sempre, come nel caso dell'ordinanza in commento, l'accordo è formalizzato in modo da offrire facilmente prova della volontà delle parti di derogare a tali norme⁽¹⁸⁾.

Se si sposta l'attenzione dall'unità da diporto come oggetto all'unità come mezzo di trasporto, tuttavia, è opportuno chiedersi se ha senso parlare di trasporto quando il presunto vettore, per il trasferimento, si avvale della nave non di un terzo, ma del creditore della prestazione.

L'anomalia, che non sembra estendersi a qualunque forma di trasporto (ad esempio non a quello terrestre), è riconducibile al fatto che, nella navigazione commerciale, impiegare la nave in un viaggio (attraverso il quale realizzare il trasporto di cose via mare) presuppone l'assunzione dell'esercizio dell'unità da parte di qualcuno. E dall'esercizio scaturiscono fondamentali conseguenze. L'esercizio, entro certi (o meglio, come si vedrà, incerti) limiti attiene anche alla navigazione da diporto⁽¹⁹⁾.

È allora determinate per la soluzione del problema stabilire se, rispetto ad un'unità da diporto, è configurabile un esercizio e, in caso di risposta affermativa, chi ne sia titolare.

3. *Configurabilità e titolarità dell'esercizio* – Determinare se rispetto ad una specifica unità sia configurabile o meno l'esercizio non è una questione di poco conto, se si considera che l'esercizio nel diporto è stato oggetto di dibattiti e in-

⁽¹⁷⁾ La nozione generale di nave è pacificamente considerata comprendere anche le unità da diporto. Cfr. G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, in *Scritti in onore di Salvatore Pugliatti*, II, Milano, 1978, 777, 783; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, 823, 833. Con particolare riferimento alle unità destinate alla navigazione da diporto come rientranti nell'ambito dell'art. 515 c.nav., U. LA TORRE, *Unità da diporto e assicurazione R.C.*, in *Diporto e turismo*, cit., 155.

⁽¹⁸⁾ Ovviamente non si può escludere l'emissione di documenti di trasporto se si pensa ad un'unità trasferita via mare in quanto caricata su un'altra nave, situazione riconducibile a un comune trasporto marittimo di cose.

⁽¹⁹⁾ V. *infra* §5.

certezze, alimentati da un andamento ondivago della normativa ⁽²⁰⁾.

La posizione maggioritaria in dottrina da tempo sembra non escludere la rilevanza dell'esercizio all'interno della navigazione da diporto ⁽²¹⁾. Piuttosto se ne è discussa l'estensione alle unità più piccole, i natanti. Dopo l'introduzione dell'art. 24-*bis* c.dip., accanto a chi ha sostenuto la portata estensiva della disposizione, fino a prescindere da ogni livello, anche minimo, dell'organizzazione ⁽²²⁾, vi è chi ha comunque ribadito l'esclusione dell'esercizio rispetto alle unità minime ⁽²³⁾. Per altri, l'esercizio rimane circoscritto alle unità registrate ⁽²⁴⁾, navi e imbarcazioni da diporto, con esclusione quindi dei natanti.

Quando vi è esercizio, questo è assunto dall'armatore.

Nel caso di specie, non vi sono elementi per stabilire se l'unità in questione fosse un natante o un'imbarcazione da diporto, né l'entità dell'organizzazione richiesta per la sua navigazione. Si può affermare che, se per tale unità fosse stato configurabile l'esercizio, armatore sarebbe stato l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, come appare attualmente confermato dalla disposizione dell'art. 24-*bis* c.dip. ⁽²⁵⁾. In tale ipotesi, dovrebbe verificarsi poi se l'armatore, quando l'unità era detenuta o utilizzata da altri (come può anche avvenire in altri contesti, come ad esempio accade quando l'unità è oggetto di un contratto di locazione) avesse conservato la qualità di armatore.

⁽²⁰⁾ L. ANCIS, *Esercizio e responsabilità armatoriale fra i principi generali e la riforma del codice della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.* 2021, 481. Prima dell'introduzione dell'art. 24-*bis*, cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 57: «Il problema maggiormente delicato nella ricostruzione della disciplina della navigazione da diporto è quello dell'esercizio».

⁽²¹⁾ G. PESCATORE, *op. cit.*, 799. Similmente, E. SPASIANO, *op. cit.* 275, anche se lo stesso autore più avanti, 277, afferma che «La distinzione fra proprietà ed esercizio, che è stata faticosamente delineata dalla dottrina e che ha rilievo nel caso di esercizio della nave per un'attività economica ha scarso rilievo invece in tema di navigazione da diporto».

⁽²²⁾ M. MENICUCCI, *Prime riflessioni sull'esercizio e sul regime limitativo nel diporto dopo gli interventi legislativi del 2017*, in *Dir. mar.* 2018, 545,

⁽²³⁾ L. ANCIS, *op. cit.*, 514; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit. 832.

⁽²⁴⁾ A. LEFEBVRE - G. PESCATORE - L. TULLIO, *op. cit.*, 251; A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 59-60, e *L'esercizio della navigazione marittima*, cit., 91

⁽²⁵⁾ Per A. LEFEBVRE - G. PESCATORE - L. TULLIO, *op. cit.*, 249, la norma «è inapplicabile perché, in assenza di dichiarazione di armatore, i terzi che abbiano interesse a individuare l'armatore, potranno farlo soltanto consultando il registro d'iscrizione dell'unità, dove figura il nome del solo proprietario (che è il locatore finanziario e non l'utilizzatore)». Tuttavia, l'art. 16 c.dip. prevede l'annotazione sia nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto sia sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto (e della data di scadenza del relativo contratto). Il problema permane quindi rispetto alle ipotesi di locazione finanziaria senza facoltà di acquisto e per le locazioni finanziarie di unità non registrate.

Si tratta di un problema che è stato affrontato nel diporto aeronautico ⁽²⁶⁾ dove la questione appare positivamente risolta dall'art. 939-ter c.nav. nel senso per cui l'esercizio non risente di utilizzazioni occasionali da parte di altri cui è conferito un uso dell'aeromobile non superiore a quattordici giorni. La disposizione è considerata da alcuni applicabile in via analogica anche all'esercizio di nave, evidenziandone la rilevanza pressoché esclusiva nell'ambito della navigazione da diporto ⁽²⁷⁾.

Se ne può ricavare che ove vi sia esercizio di un'unità da diporto questo rimanga in capo all'armatore originario nell'ipotesi di collaudo del mezzo sottoposto a manutenzione e anche in quella di attività finalizzate alla maggior parte dei trasferimenti di unità da diporto.

Nel caso deciso dall'ordinanza che si annota, quindi, non sarebbe stato armatore né il cantiere, né tanto meno colui che stava materialmente compiendo il viaggio, ma la figura dell'armatore sarebbe da individuarsi nell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, ossia il danneggiato.

4. *Conseguenze dell'esercizio sul trasferimento di unità da diporto* – Dunque, se, nel caso deciso dall'ordinanza che si annota, qualcuno ha assunto il trasporto, egli nel momento in cui ha pattuito che il trasporto avvenisse attraverso la navigazione dell'unità stessa, avrebbe dovuto ottenere dall'armatore un titolo per utilizzare tale unità.

Ipotizzare che parallelamente e simultaneamente all'accordo per il trasferimento dell'unità, vi fosse un accordo tra le stesse parti per la messa a disposizione dell'unità appare una finzione giuridica piuttosto complessa e a tratti improbabile. Vi sarebbe un'operazione complessa ⁽²⁸⁾, forse riconducibile al collegamento negoziale ⁽²⁹⁾, che però, avendo l'effetto di rendere l'armatore al

⁽²⁶⁾ Trib. Sassari 5 aprile 1991, in *Dir. trasp.* 1993, 129, con nota di G. SILINGARDI, *Osservazioni in materia di responsabilità degli aeroclub e di scarsa fantasia di un collegio giudicante*. In dottrina, cfr: G. CAMARDA, *Scuole di volo e relative responsabilità*, in *Dir. trasp.* 1997, 709, 724; D. BOCCHESI, *Gli aeroclub e l'Aeroclub d'Italia*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit. 217.

⁽²⁷⁾ A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima*, cit. 92. La soluzione dall'art. 939-ter c.nav. «non trova corrispondenza nella parte relativa alla navigazione per acqua» secondo S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2023, 187.

⁽²⁸⁾ La prestazione assunta dall'armatore potrebbe essere ricondotta alternativamente a quella del trasporto o a quella del noleggio a viaggio. L'applicabilità in via analogica della disciplina del codice della navigazione sul noleggio di nave in quanto compatibile, dato che il codice della nautica da diporto prevede il solo noleggio a tempo, è ipotizzata da G. BENELLI, *Contratto di noleggio di unità da diporto*, Milano, 2022, 171-172. L'applicazione al diporto dei contratti della navigazione commerciale rappresenta comunque una questione da tempo aperta e rimasta irrisolta anche dopo la riforma del 2017, come rilevato da M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit. 832.

⁽²⁹⁾ Come recentemente ribadito da Cass. 4 febbraio 2025 n. 2612, in *dejure.it* «af-

contempo debitore e creditore delle prestazioni della nave, presenta più di un dubbio circa la sussistenza di una «causa del collegamento»⁽³⁰⁾ o comunque di un suo possibile apprezzamento sotto il profilo della meritevolezza della sua tutela.

In ogni caso, si andrebbe incontro ad una situazione per cui il fatto del comandante che ha provocato il danno sofferto dal creditore del trasporto, sarebbe infine imputabile all'armatore, ossia al danneggiato. Infatti, la preposizione al comando è fatta dall'armatore⁽³¹⁾, come risulta dall'art. 273 c.nav., norma ritenuta applicabile alla nautica da diporto, quanto meno con riferimento alle unità per le quali è configurabile l'esercizio⁽³²⁾. Il potere direttivo, che è presupposto della responsabilità *ex art.* 2049 c.c.⁽³³⁾, nel caso del comandante, appartiene all'armatore, anche se il soggetto ha un rapporto di lavoro con un'altra persona.

La situazione appare non dissimile da quella del lavoratore somministrato che provoca un danno mentre è in missione presso l'utilizzatore che lo ha inserito presso la sua organizzazione imprenditoriale. Con riferimento a tale fattispecie, la Cassazione ha avuto modo di affermare che, nell'ipotesi in cui il lavoratore cagioni danni a terzi la responsabilità *ex art.* 2049 c.c. non ricade sul somministratore, bensì sull'utilizzatore e soprattutto che «se il fatto illecito danneggia invece l'utilizzatore, è ovvio che l'utilizzatore non può rivestire sia il ruolo del danneggiato sia il ruolo del responsabile *ex art.* 2049 c.c. Il che però non significa che la responsabilità extracontrattuale di cui all'art. 2049 c.c. si sposti sul somministratore, poiché il fatto illecito viene compiuto esattamente come nel caso precedente: nell'ambito dell'inserimento concreto che

finché possa configurarsi un collegamento negoziale in senso tecnico, che impone la considerazione unitaria della fattispecie, è necessario che ricorra sia un requisito oggettivo, costituito dal nesso teleologico tra i negozi, volti alla regolamentazione degli interessi reciproci delle parti nell'ambito di una finalità pratica consistente in un assetto economico globale ed unitario, sia un requisito soggettivo, costituito dal comune intento pratico delle parti di volere non solo l'effetto tipico dei singoli negozi in concreto posti in essere, ma anche il coordinamento tra di essi per la realizzazione di un fine ulteriore, che ne trascende gli effetti tipici e che assume una propria autonomia anche dal punto di vista causale».

⁽³⁰⁾ L'espressione è impiegata da Cass. 13 novembre 2024 n. 29288, in *dejure.it*, che ne sottolinea l'autonomia e, al contempo, la sovrapposizione rispetto alla causa propria dei singoli contratti collegati.

⁽³¹⁾ G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I-2, Milano, 1987, 1721. Cfr. U. LA TORRE, *Comando e comandante*, Napoli, 1997, 23; S. ZUNARELLI - M.M. COMENALE, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit. 218.

⁽³²⁾ In tal senso, A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima: l'armatore e il proprietario della nave*, in *Dir. trasp.* 2020, 87, 92. Ciò non varrebbe, secondo l'autore, per le unità non soggette a registrazione, quindi per i natanti. Similmente, ritiene che «la figura del comandante non esiste nei natanti da diporto» G. RIGHETTI, *op. cit.*, 1726. In giurisprudenza, Cass. pen. 5 ottobre 1983, in *Giust. Pen.* 1984, II, 425.

⁽³³⁾ C. M. BIANCA, *Diritto civile*, V, Milano, 1994, 732.

l'utilizzatore ha determinato per il lavoratore nella sua struttura organizzativa, assegnando al lavoratore le direttive specifiche. L'art. 2049, pertanto, non può dunque in tal caso ricadere su nessuno dei due imprenditori: né sul danneggiato utilizzatore, né sul somministratore anche se è il datore di lavoro»⁽³⁴⁾.

Tale ultima ipotesi appare particolarmente affine a quella del caso di specie, in cui l'armatore dell'unità andata perduta ponendo al comando di essa una persona, pur in qualche modo legata al cantiere, si è trovato in una posizione analoga a quella dell'utilizzatore che ha inserito nella propria organizzazione il lavoratore assunto dal somministratore.

In applicazione della giurisprudenza sopra citata si dovrebbe concludere che ove si possa parlare di esercizio e di comando, l'azione dell'armatore contro un cantiere che abbia fatto eseguire il trasferimento dell'unità a propri incaricati per i danni da questi causati all'armatore non potrebbe fondarsi sull'art. 2049 c.c.

Da quanto sopra emerso consegue che, se un'unità è oggetto di esercizio, il comandante è persona nominata dall'armatore (art. 273 c.nav.), al più da un mandatario di quest'ultimo. Ma il mandatario, in tale prospettiva, non potrà che rispondere in base alle norme sul mandato.

Nel caso che ci riguarda l'attività del comandante sarebbe quindi riferibile all'armatore e non al cantiere.

Le considerazioni sin qui svolte non riguardano l'ipotesi in cui per l'unità in questione non fosse stato configurabile l'esercizio. In tal caso, appare corretta l'impostazione data dalla Cassazione e la questione può essere effettivamente accostata a quella dell'autoveicolo danneggiato durante le riparazioni in officina di cui alla massima richiamata nell'ordinanza. Del resto, lo stesso concetto di comandante sarebbe estraneo alle unità per cui non è configurabile l'esercizio, ma vi sarebbe un semplice conducente⁽³⁵⁾.

Se ne ricava che, ammettendo che la navigazione nel corso della quale è avvenuto l'incendio non integrasse l'esercizio dell'unità, il danno a questa inferito dalla persona in nesso di occasionalità necessaria con l'attività del cantiere avrebbe potuto essere trattato indistintamente sia che il danno fosse stato cagionato all'unità mentre l'unità era ricoverata presso il cantiere sia che questa si trovasse in mare.

5. *L'art. 31 del codice della nautica da diporto* – Per completare il quadro tracciato, occorre menzionare un altro aspetto non preso in considerazione dall'ordinanza in commento. Il riferimento è alla disciplina della cosiddetta navigazione temporanea, che contempla tra le sue fattispecie il trasferimento delle unità da diporto (art. 31, comma 1 lett. a, c.dip.) e i cantieri navali tra i soggetti

⁽³⁴⁾ Cass. 6 dicembre 2019 n. 31889, *dejure.it*, punto 4.7.

⁽³⁵⁾ A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima*, cit., 92.

che possono essere autorizzati a svolgerla (art. 31, comma 2, c.dip.).

Le disposizioni relative alla navigazione temporanea del codice della nautica da diporto sembrano, almeno in principio, rispondere ad un'istanza ben specifica, ossia l'abilitazione alla navigazione di unità in una fase anteriore al loro ingresso nel regime amministrativo.

Ciò si evince dalla collocazione delle disposizioni nella sistematica del codice⁽³⁶⁾ e dal fatto che, originariamente, esse riguardavano solo navi e imbarcazioni da diporto, ossia le unità soggette a registrazione⁽³⁷⁾ e tenute ad avere una licenza di navigazione per essere ammesse a navigare⁽³⁸⁾. Inoltre, fino alla già citata riforma del codice della nautica da diporto del 2017, la navigazione temporanea poteva essere consentita solo «ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini e alle aziende di vendita». Con l'intervento del 2017, forse come ulteriore espressione di una rilevata «tendenza a non distinguere tra situazioni ontologicamente diverse»⁽³⁹⁾, la disciplina della navigazione temporanea è stata allargata alle unità da diporto, quindi, anche ai natanti e si è previsto che potessero essere autorizzati a tale navigazione anche i mediatori del diporto e le aziende di assemblaggio e di allestimento di unità da diporto.

In ogni caso, già dall'emanazione del codice della nautica da diporto, nella prima formulazione dell'art. 31, il regime della navigazione temporanea era associato non solo a «unità da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti», ma anche a unità da diporto «abilitate e provviste di documenti di bordo ed a loro affidate in conto vendita o per riparazioni ed assistenza» (comma 2).

Soprattutto, già allora era previsto che la navigazione temporanea fosse attuata «sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione» (art. 31, comma 3).

Premessa la rilevanza della navigazione temporanea sotto il profilo pubblicistico⁽⁴⁰⁾, la norma di cui all'art. 31 codice della nautica da diporto potrebbe non essere priva di effetti sotto il profilo privatistico, come è del resto tipico del

⁽³⁶⁾ Gli art. 31 e 32 del codice della nautica da diporto sono nel capo II («Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto») del titolo II, denominato «Regime amministrativo delle unità da diporto». Anche nel regime della l. n. 50 del 1971 l'art. 16 sulla navigazione temporanea si trovava all'interno del capo III, intitolato «Iscrizione ed abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto».

⁽³⁷⁾ Art. 15 codice della nautica da diporto.

⁽³⁸⁾ Art. 22 codice della nautica da diporto.

⁽³⁹⁾ M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2018, 835, con riferimento alla indiscriminata estensione ai natanti, operata con l'introduzione dell'art. 24-bis codice della nautica da diporto, della disciplina del titolo terzo, capo i e ii, del codice della navigazione.

⁽⁴⁰⁾ Considera disposizioni di diritto pubblico quelle del Capo II titolo II A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Diporto e turismo*, cit., 15, 27.

diritto speciale della navigazione.

In particolare, con riguardo al caso in commento suscita interesse la disposizione di cui al quinto comma ⁽⁴¹⁾, che sembra poter incidere sugli aspetti relativi alla preposizione.

Non è chiaro in che rapporto con il regime dell'imputabilità all'armatore delle obbligazioni derivanti dall'utilizzo o dall'esercizio dell'unità da diporto (art. 24-*bis*, comma 9, c.dip.) e con quello della responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto (art. 40 c.dip.) il legislatore abbia inteso la disposizione.

Da una parte, l'art. 31 c.dip. collega in effetti all'intestatario dell'autorizzazione diversi elementi organizzativi, con riferimento sia alle persone a bordo che alle dotazioni di sicurezza dell'unità (comma 5, ne sono espressione i commi 6 e 6-*bis*) e sembra suggerire il coinvolgimento dell'autorizzato nei rischi della navigazione. Si tratta, dunque, di aspetti caratteristici dell'esercizio ⁽⁴²⁾.

Dall'altra, la navigazione temporanea rappresenterebbe un esempio di utilizzazione occasionale dell'unità, il che comporterebbe il mantenimento della qualità di armatore in capo a colui che ha conferito il diritto di utilizzare, secondo l'applicazione in via analogica della disposizione dell'art. 939-*ter* c.nav. L'attività organizzativa presa in considerazione dall'art. 31 c.dip., inoltre, sembra avere più a che vedere con i doveri di chi è al comando dell'unità da diporto che non con l'esercizio ⁽⁴³⁾.

Ci si trova evidentemente nell'ambito di una disciplina avente carattere eccezionale ⁽⁴⁴⁾, che risponde ad esigenze pratiche e non fondata su particolari premesse teoriche. Né costruzioni teoriche sembrano potersi fondare su di essa.

Senza quindi mettere in discussione quanto sin qui detto in fatto di esercizio, né la portata delle citate norme di cui agli art. 24-*bis* e 40 c. dip., l'art. 31 sembra poter essere letto nel senso di affermare una particolare assunzione del comando in capo al cantiere titolare dell'autorizzazione, che avviene dietro conferimento da parte dell'armatore dell'incarico di riparare la nave. In tal senso, la responsabilità del titolare sarebbe una specificazione della responsabilità

⁽⁴¹⁾ A norma del quale «L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità».

⁽⁴²⁾ E. SPASIANO, *Armatore (diritto della navigazione)*, in *Enc. dir.* III/1958, 13, 14 e *op. cit.*, 274.

⁽⁴³⁾ Cfr. la definizione di comando di unità da diporto recentemente introdotta (con l'art. 26 comma 1 del D.M. 17 settembre 2024 n. 133) all'interno del D.M. 29 luglio 2008 n. 146 (regolamento della nautica da diporto) all'art. 24-*quater* secondo cui il comando «comporta l'assunzione delle responsabilità di tutte le operazioni necessarie alla navigazione, la cui esecuzione materiale può essere affidata a terzi».

⁽⁴⁴⁾ Cfr. D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 1972, I, 21, 32.

dell'appaltatore o del prestatore d'opera.

Una simile responsabilità, che per essere invocata necessiterebbe ovviamente del ricorrere di tutti gli elementi della navigazione temporanea (cosa che nel caso in commento non sembra essere emersa, quanto meno con riferimento al rapporto di lavoro tra cantiere e persona al comando), attenuerebbe la differenza sopra delineata tra la situazione in cui è configurabile l'esercizio dell'unità e quella in cui non lo è.

6. *Conclusioni* – Dall'analisi sopra svolta, emerge come, per rispondere alla questione della responsabilità del cantiere ricorrente nel caso annotato, sarebbe stato determinante accertare la configurabilità nel caso di specie dell'esercizio dell'unità e, forse, in caso affermativo, anche la sussistenza di un'ipotesi di navigazione temporanea.

La controversia, nei suoi vari gradi di giudizio non sembra essersi soffermata su alcuno di tali aspetti. Rispetto all'esercizio, si è visto come sia un istituto particolarmente studiato, cardine del sistema di diritto della navigazione e fonte di numerosi effetti sul piano giuridico. Per questo, con riferimento alla sua configurabilità rispetto alle unità da diporto sono attese le risposte della giurisprudenza a un dibattito che sembra svolgersi a una certa distanza dalle applicazioni pratiche.

Come accennato, la dottrina si divide tra la posizione di quanti ammettono che l'esercizio possa riguardare o meno le unità minori non registrate, ossia i natanti, mentre vi sembra esserci un certo consenso rispetto alla configurabilità dell'esercizio di imbarcazioni da diporto.

Ebbene, nell'ordinanza che si annota (così come in tanti altri provvedimenti e atti giudiziari) si allude all'unità in questione usando indistintamente i termini natante e imbarcazione, quasi fosse giuridicamente irrilevante la distinzione introdotta nell'ordinamento oltre cinquanta anni fa.

La disciplina del diporto pecca forse di un certo tecnicismo e – sebbene sia un paradosso – finisce con il non essere applicata anche quando regola espressamente le fattispecie che vengono in rilievo.

Tutto ciò sembra, almeno in parte, contribuire alle difficoltà alla progressiva costruzione di una sistematica della materia della nautica da diporto⁽⁴⁵⁾, la quale soffre di una normativa per certi lati acerba e che si evolve senza indirizzi giurisprudenziali che vi tengano il passo.

ALESSANDRO CARDINALI

⁽⁴⁵⁾ Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 29.

