

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE  
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma  
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI  
ANNO XXXIV - N. 2



# DIRITTO DEI TRASPORTI 2021



ISSN 1123-5802

LUCA ANCIS

## ESERCIZIO E RESPONSABILITÀ ARMATORIALE FRA I PRINCIPI GENERALI E LA RIFORMA DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

*The Legislative Decree of November 3 of 2017, n. 229, has deeply changed the «pleasure craft code» of 2005. Among other things, the reform provides the new article 24 bis, which extended some classical institutes of commercial sector to pleasure boating. Now the owner's declaration is required also for yachting, but above all the shipowner is entitled to limit his liability for damages. The new text of the craft code of 2005 seems to end a long discussion on the opportunity to extend to yachting principles that have developed and spread in commercial navigation. This paper analyzes the evolution of the Italian yachting legislative discipline and the best way to make the new art. 24 bis compatible with the general principles governing the shipowner's activity and his responsibility.*

SOMMARIO: 1. Introduzione — 2. Evoluzione della disciplina in materia di diporto nautico — 3. Il nuovo art. 24 bis del codice della nautica da diporto — 4. La nozione generale di esercizio — 4.1. Evoluzione del concetto — 4.2. Significato e portata — 4.3. La definizione di Gabriele Pescatore — 4.4. Critica — 4.5. Esercizio come organizzazione, coordinamento e direzione della navigazione in vista dell'assunzione del rischio tipico — 5. La nozione di esercizio alla prova dell'art. 24 bis c. dip. — 6. La dichiarazione di armatore di unità da diporto — 7. La responsabilità dell'armatore dell'unità da diporto e la sua limitazione — 7.1. Criteri di imputazione — 7.1.1. Obbligazioni contratte per l'esercizio dell'unità da diporto — 7.1.2. Obbligazioni contratte per l'utilizzo dell'unità — 7.1.3. Obbligazioni da fatto illecito — 7.2. Il beneficio della limitazione — 8. Conclusioni.

1. *Introduzione* — La nautica da diporto ha assunto negli ultimi decenni un'importanza crescente, perdendo l'originario carattere elitario e divenendo via via accessibile ai più larghi strati della popolazione. Le sue origini vengono generalmente fatte coincidere con la consuetudine, affermatasi negli ambienti di corte e dell'alta aristo-

crazia inglese del XVII secolo, di commissionare mezzi destinati alle sole competizioni sportive oppure ai tentativi di record di velocità <sup>(1)</sup>.

La diffusione di materiali plastici adatti alla produzione su larga scala rese possibile qualche secolo più tardi un significativo abbattimento dei costi generali, creando un ambiente particolarmente propizio allo sviluppo di un comparto che, soprattutto in relazione alla unità da diporto più grandi, da tempo costituisce uno dei fiori all'occhiello della manifattura italiana <sup>(2)</sup>.

L'approccio seguito dal legislatore nel regolare la materia non è tuttavia sempre stato ottimale, per quanto l'esigenza di un sistema più snello rispetto a quello generale sia stata avvertita sin dal principio. Dopo il primo intervento organico sul settore, ad opera della l. 11 febbraio 1971, n. 50, cominciarono infatti a convergere sul diporto decine di leggi speciali, decreti legislativi, regolamenti ministeriali, quando non addirittura disposizioni inserite in leggi relative a tutt'altra materia.

Ne derivò un quadro altamente frammentario, spesso di complessa lettura anche da parte degli operatori del settore. Cercò di porvi rimedio il d.lg. 18 luglio 2005, n. 171, il cosiddetto codice della nautica da diporto, la cui entrata in vigore segnò l'inizio di un periodo di relativa stabilità <sup>(3)</sup>.

---

(1) Per A. CAMURRI, *La navigazione da diporto*, in *Riv. mar.* 1895, II, 29 ss., la prima unità da diporto moderna deve considerarsi il *cutter* che Carlo II d'Inghilterra si fece costruire nel 1660 e che l'anno dopo venne impiegato per una regata sul percorso Greenwich-Gravesand. Sulle origini storiche del fenomeno v. anche M. GRIGOLI, *Contributo alla disciplina della navigazione da diporto*, Padova, 1974, 1 s.; E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 1969, 273; D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, in *Riv. dir. nav.* 1972, 21, nonché *Il nuovo ordinamento della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 1992, 339 ss.; P. ROSSI, *Navigazione da diporto*, in *Enc. dir.* XXVII/1977, 743 ss.; M. MALATESTA, *Le élites e la vela*, in *A vela e a vapore: economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento* (a cura di P. Frascani), Roma, 2001, 267 ss. e E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria dal regio codice della marina mercantile al codice del diporto*, in *Trasp.* 2006, n. 98, 51.

(2) V. Centro Studi della Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa (CNA), *Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto*, 2019, Roma, 15 s., da cui risulta che nel 2018 la produzione di unità di grandi dimensioni ha avuto un elevatissimo tasso di crescita, con un incremento del 14,2%, rispetto all'esiguo 0,9% della manifattura italiana in generale. Anche le esportazioni hanno segnato un significativo balzo in avanti, registrando un tasso positivo del 7,9% rispetto al 2017.

(3) Sulle complesse vicende evolutive del settore si ritornerà fra breve, v. però fin d'ora P. FULCINITI, *Decodificazione e ricodificazione: materiale per un approccio al codi-*

Dopo qualche tempo, però, ricominciarono a moltiplicarsi gli interventi, talvolta effettivamente necessitati dal bisogno di rendere l'ordinamento interno conforme a quello comunitario. Anche per questo il Parlamento optò per una nuova e complessiva revisione del sistema, poi realizzata attraverso il d.lg. 3 novembre 2017, n. 229 <sup>(4)</sup>.

Quasi a conferma dell'immanente instabilità delle norme sulla nautica, il quadro ha subito di recente un'ulteriore significativa evoluzione. A fronte della discutibile prassi del Parlamento di estendere la delega legislativa alle misure correttive e di emendamento che si rendessero necessarie entro un certo termine dall'entrata in vigore di un decreto legislativo, il Governo ha emanato il d.lg. 12 novembre 2020, n. 160, che ha inciso in modo significativo su alcuni aspetti della riforma appena varata <sup>(5)</sup>.

---

*ce della nautica da diporto*, in *Dir. trasp.* 2006, 715, secondo il quale nel giro di poco più di mezzo secolo si è passati «dal monocentrismo sistemico, costituito dal codice marittimo, al pluricentrismo sistemico, rappresentato dalla legislazione speciale; per poi ritornare, attraverso l'inverso processo, all'originario assetto, ossia alla codificazione (o ricodificazione, che dir si voglia) della materia, imposta dal bisogno di semplificazione delle procedure all'uopo previste e dall'obbligo di dare attuazione alla normativa comunitaria». Sul punto v. anche E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria*, cit., 54 ss.; A. RAIOLA, *L'evoluzione normativa della nautica da diporto e i nuovi sbocchi professionali del settore*, in *Dir. trasp.* 2007, 801 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Navigazione da diporto e porti turistici*, in *Il diporto come fenomeno diffuso. Problemi e prospettive del diritto della navigazione* (a cura di M.M. Comenale Pinto-E.G. Rosafio), Ariccia, 2015, 148 ss. e M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 435 ss. Sul codice della nautica v., fra gli altri, A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 736 ss. e E. ROMAGNOLI, *La disciplina del diporto nel codice della nautica*, Trieste, 2008. Per un approccio più generale alla materia cfr. C. ANGELONE, *Il nuovo regime della navigazione da diporto*, Milano, 1987 e M. GRIGOLI, *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005, nonché *Contributo alla disciplina della navigazione da diporto*, cit.

<sup>(4)</sup> Il nuovo provvedimento è entrato in vigore il 13 febbraio 2018. Sull'argomento v. E. ROMAGNOLI, *La riforma del codice della nautica: prime osservazioni sulla l. n. 167/2015*, in *Dir. mar.* 2015, 768 ss.; 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, 745 ss. e *La riforma del codice della nautica da diporto. Commentario aggiornato al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, alla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167 e alla legge 27 dicembre 2017 n. 205* (a cura di R. Caragnano), Tricase, 2018.

<sup>(5)</sup> Il provvedimento è in vigore dal 22 dicembre 2020. L'estensione della delega ad eventuali successive misure di emendamento era prevista dall'art. 1, comma quinto, l. 7 ottobre 2015, n. 167. In realtà il termine per l'adozione di uno o più decreti correttivi era stato originariamente fissato in diciotto mesi a decorrere dall'entrata in

Esaminate le complesse vicende evolutive della disciplina sul diporto nautico, col presente studio si cercherà di dissipare parte delle difficoltà interpretative, talvolta non prive di implicazioni di carattere dogmatico, sollevate dal nuovo art. 24 *bis* c. dip., e soprattutto di verificare la tenuta del sistema a seguito dell'estensione al settore della nautica di due istituti classici della navigazione commerciale come la dichiarazione d'armatore e il beneficio della limitazione della sua responsabilità.

2. *Evoluzione della disciplina in materia di diporto nautico* — Il testo unico del codice della marina mercantile, r.d. 24 ottobre 1877, n. 4146, conteneva solo alcuni sporadici riferimenti alla navigazione per finalità lusorie. Si limitava infatti a sottoporre i navicelli da diporto presenti all'interno dei porti, delle rade e dei canali, alla vigilanza dell'Autorità pubblica e ad ammettere la loro conduzione con la sola licenza, da rilasciarsi da parte dell'ufficio di porto (art. 187).

La successiva l. 11 aprile 1886, n. 3781, modificò sensibilmente il sistema. All'art. 57 dello stesso codice della marina mercantile, relativo al comando delle navi italiane, venne infatti aggiunto un capoverso con l'intento di consentire a tutti i soggetti maggiorenni proprietari di unità da diporto a vela o a vapore, iscritti in società sportive riconosciute, di assumerne il comando per ogni tipo di viaggio.

Già qualche anno prima, comunque, il regolamento per l'esecuzione dello stesso codice aveva dedicato ai «Bastimenti da diporto cui è fatto obbligo di carte di bordo» un significativo gruppo di disposizioni, che distinguevano i bastimenti da diporto, soggetti ad una disciplina semplificata rispetto alle navi mercantili, dalle barche o navicelli, il cui regime si esauriva nella previsione di una licenza e nell'estensione delle norme su talune tipologie di galleggianti (art. 461-465) <sup>(6)</sup>.

---

vigore della riforma. Sarebbe pertanto spirato il 14 agosto 2019. Come spesso accade, tuttavia, a pochi giorni dalla sua scadenza il Parlamento intervenne ulteriormente, con la l. 6 agosto 2019, n. 84, sostituendo il termine precedente con quello di trenta mesi. Destinato a scadere nuovamente il 14 agosto 2020, quest'ultimo è rientrato nella proroga generale di tre mesi dei termini legislativi prevista dall'art. 1, comma terzo, l. 24 aprile 2020, n. 27, di conversione in legge del d.l. 17 marzo 2020, n. 27, recante misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, e proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi.

(6) Il Regolamento fu approvato col r.d. 20 novembre 1879, n. 5166. Le nuove norme introdussero novità anche su i documenti da portare a bordo, sulla bandiera

Per lungo tempo tale sistema venne considerato esaustivo, tanto che solo nei primi anni Trenta il legislatore avvertì l'esigenza di un nuovo intervento, realizzato col r.d.l. 9 maggio 1932, n. 813, sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore <sup>(7)</sup>.

---

da inalberare e sulle abilitazioni al comando. Fra le altre cose venne prevista la figura del *capitano onorario*, consentendo al proprietario privo di abilitazione professionale di comparire nel ruolo di equipaggio, seppure senza effetti sugli obblighi e le responsabilità del comandante. Si riporta per semplicità il contenuto integrale delle disposizioni in questione. «Art. 461. I bastimenti da diporto a vela od a vapore che imprendono viaggi, pei quali ai bastimenti mercantili nazionali è fatto obbligo delle carte di bordo, devono provvedersi dell'atto di nazionalità, e del ruolo di equipaggio secondo i particolari modelli espressamente stabiliti. Art. 462. Caso che il proprietario di un bastimento da diporto, e se vi sieno più proprietari, taluno di essi non abbia grado ovvero abilitazione a poter comandare bastimenti della marina mercantile, il comando dovrà essere assunto da un marino avente il grado o la abilitazione che si richiede per la classe dei viaggi che vogliono imprendere. Tuttavia il proprietario, dove ne faccia istanza, potrà essere iscritto sul ruolo di equipaggio nella qualità di capitano onorario. Tale iscrizione non altera la responsabilità attribuita dalle leggi e regolamenti a chi assume il comando effettivo del bastimento. Art. 463. Il ministero della marina potrà concedere in casi speciali ai bastimenti da diporto la autorizzazione d'inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le regie navi da guerra. I detti bastimenti porteranno per distintivo un gagliardetto della forma e colore che saranno determinati con disposizione ministeriale. Art. 464. Ai bastimenti da diporto che imprendono la navigazione sono comuni tutte le regole e discipline relative a bastimenti mercantili nazionali, salve le eccezioni contenute negli articoli precedenti. Art. 465. Quanto alle barche e navicelli da diporto che si armano con licenza, si osserveranno le disposizioni contenute nella sezione III capo VI del presente titolo». Il successivo r.d. 4 ottobre 1934, n. 1780, riformulò completamente l'art. 463, sostituendolo col testo seguente «Le navi da diporto dovranno inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le navi del commercio. Tuttavia le navi da diporto iscritte al Regio Yacht Club Italiano potranno inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le regie navi da guerra. Tutte le dette navi porteranno inoltre per distintivo, all'albero di maestra, un gagliardetto azzurro con un'ancora bianca al centro, della forma e con le modalità che saranno stabilite dal ministero delle comunicazioni, di concerto con quello della marina». La norma venne riscritta ancora una volta dal r.d. 12 ottobre 1939, n. 1669: «Le navi da diporto dovranno inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le navi del commercio. Tuttavia le navi da diporto iscritte al Regio Yacht Club Italiano e quelle iscritte alla Lega Navale italiana, limitatamente, per queste ultime, alle unità di stazza lorda non inferiore alle 12 tonnellate, potranno inalberare la bandiera nazionale conforme al modello stabilito per le regie navi da guerra. Tutte le dette navi porteranno, inoltre, per distintivo, all'albero di maestra, un gagliardetto azzurro con un'ancora bianca al centro, della forma e con le modalità che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni, di concerto con quello della marina». Sull'argomento v. in particolare E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria*, cit., 53.

(7) Il r.d.l. 9 maggio 1932, n. 813, venne convertito nella l. 20 dicembre 1932, n. 1884.



Dopo qualche tempo il codice della navigazione cercò di semplificare ulteriormente il quadro attraverso le norme del Capo I, Titolo VIII, Libro I, della Parte Prima sulla navigazione marittima e interna (art. 213-218).

Ad ogni modo la disciplina sui motoscafi e le imbarcazioni rimase in vigore, tanto che la relazione ministeriale di accompagnamento ammetteva esplicitamente la sua utilizzazione come modello di base <sup>(8)</sup>.

Al codice va ascritto, fra gli altri, l'importante merito di aver fatto chiarezza una volta per tutte sulla possibilità di inquadrare nella categoria di nave anche i mezzi destinati al diporto (art. 136 c. nav.).

Semplificò in modo significativo anche il regime delle abilitazioni al comando, con prescrizioni differenziate in funzione delle dimensioni, della tipologia e motorizzazione dell'unità. Si decise infatti di escludere la necessità di un particolare titolo abilitativo, oltre che per i battelli del tutto privi di motorizzazione, anche per il comando di navi a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate. Anche per quelle superiori, se entro le venticinque tonnellate, quando impegnate in competizioni sportive. Per tutte le altre unità, sempre entro le venticinque tonnellate, l'abilitazione venne considerata superflua solo in caso di motorizzazione non superiore ai cinquecento centimetri cubici o agli undici cavalli vapore (art. 213-215 c. nav.).

Le medesime esigenze di semplificazione furono alla base della successiva l. n. 50/1971, con la quale si cercò di fornire una risposta all'ormai impellente necessità di un approccio organico alla materia. Vennero introdotte nuove regole, fra le altre cose, sulla costruzione delle unità (art. 2-4); sulla loro iscrizione e abilitazione alla navigazione (art. 5-17); sulla conduzione e comando (art. 18-38) e sulle responsabilità per danni derivanti dalla loro circolazione (art. 47) <sup>(9)</sup>.

---

<sup>(8)</sup> Sul punto v. E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria*, cit., 60. Nel n. 123 della Relazione ministeriale al codice della navigazione, presentata dal guardasigilli al Re nell'udienza del 30 marzo 1942, si legge «Mi è parso opportuno riunire in uno speciale Capo le norme relative alla navigazione da diporto, che ho estratto in parte, per quanto concerne i motoscafi e le imbarcazioni a motore, dal r.d.l. 9 maggio 1932 n. 813, inquadrandole nella disciplina generale del codice».

<sup>(9)</sup> Per una dettagliata analisi delle novità introdotte dal d.lg. n. 50/1971 cfr. D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, cit., 21 ss. e M. GRIGOLI, *Contributo alla disciplina della navigazione da diporto*, cit., 1 ss. Parte della dottrina, in particolare E. ROMAGNOLI, *La navigazione lusoria*, cit., 58, ha ritenuto il r.d.l. 9 maggio 1932, n. 813,

La nuova legge fornì anche una compiuta definizione di diporto, riconducendovi ogni navigazione per scopi esclusivamente sportivi o ricreativi dai quali esulasse il fine di lucro (art. 1, comma secondo).

Venne anche introdotta una classificazione delle unità in funzione delle dimensioni, caratteristiche costruttive e motorizzazione, con prescrizioni via via più agili col passare dalle navi, alle imbarcazioni e ai natanti (art. 1 e 13) <sup>(10)</sup>.

Il sistema risultò molto più armonico e per qualche tempo la disciplina della navigazione lusoria riuscì a mantenersi stabile. Ben presto però ancora una volta decine di emendamenti e più o meno significative riforme, sovente accompagnate da regolamenti di attuazione e circolari amministrative non sempre concordanti, resero la situazione nuovamente confusa.

Per questo la l. 8 luglio 2003, n. 172, conferì al Governo la delega per un nuovo intervento legislativo, che trovò attuazione appunto con l'emanazione del d.lg. n. 171/2005, il codice della nautica da diporto <sup>(11)</sup>.

---

tacitamente soppresso dalla l. n. 50/1971. In effetti, pur non fornendo un elenco delle fonti da considerarsi abrogate al momento della sua entrata in vigore, l'art. 55 l. n. 50/1971 prevedeva la soppressione di tutte le disposizioni «contrarie ed incompatibili». La l. n. 50/1971 venne però a sua volta abrogata dal d.lg. n. 171/2005. La reviviscenza del r.d.l. n. 813/1932, inizialmente considerata del tutto opinabile, è stata però inaspettatamente confermata dallo stesso legislatore. Tale provvedimento, infatti, compariva fra quelli espressamente abrogati dall'art. 2, d.l. 22 dicembre 2008, n. 200, Allegato n. 1, voce 16.962. Tale previsione venne però modificata in sede di conversione, ad opera della l. 18 febbraio 2009, n. 9. Anzi, nel corso dello stesso anno l'art. 1, comma primo, d.lg. 1° dicembre 2009, n. 179, Allegato n. 1, voce 377, incluse il r.d.l. n. 813/1932, in particolare i suoi art. 1-23, fra gli atti normativi da considerare vigenti.

<sup>(10)</sup> Deve osservarsi che nella sua originaria formulazione il d.lg. n. 50/1971 non considerava i natanti alla stregua di una specifica categoria di unità. Vi facevano infatti riferimento soltanto gli art. 13, 14, 46 e 47. Il primo escludeva dall'obbligo di iscrizione nei pubblici registri le unità prive di motorizzazione denominate jole, pattini, sandolini, mosconi o simili. Analogo trattamento veniva riservato alle cosiddette lance e lancette, ai canotti pneumatici e a ogni altra imbarcazione di lunghezza non superiore ai cinque metri con motore di potenza non superiore ai venti cavalli, oltre a quelle con superficie velica non superiore ai 14 metri quadrati. Per le stesse unità, e per quelle a remi, l'art. 14 escludeva la necessità di una formale abilitazione al comando. La definizione di natante venne introdotta dall'art. 1, l. 6 marzo 1976, n. 51, per essere ancora modificata dall'art. 1, d.l. 16 giugno 1994, n. 378. Per effetto di tali emendamenti la categoria finì per comprendere ogni unità con lunghezza fuori tutto non superiore a metri 7,50 se a motore, e ai 10 se a vela ancorché con motore ausiliario.

<sup>(11)</sup> La dottrina tendenzialmente concorda sull'impropria utilizzazione della denominazione di codice. Sul punto v., fra gli altri, P. FULCINITI, *Decodificazione e rico-*



Il nuovo provvedimento riconobbe esplicitamente la possibilità di impiegare le unità anche per attività di carattere economico, in particolare per la locazione, il noleggio, l'insegnamento della navigazione e lo svolgimento di attività ricreative o sportive di pratica subacquea (art. 2) <sup>(12)</sup>.

Introdusse anche un'apposita disciplina sui contratti di utilizzazione, in particolare sulla locazione (art. 42-46) e sul noleggio (art. 47-49) <sup>(13)</sup>.

Il d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, vi aggiunse un'ulteriore fattispecie, quella del noleggio occasionale, destinata a consentire ai soggetti diversi dagli operatori professionali del diporto un limitato impiego

---

*dificazione*, cit., 710 s. e A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto nel sistema del diritto della navigazione*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 27. In termini simili, seppure per implicito, A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 11 e 246.

<sup>(12)</sup> In realtà la l. 8 luglio 2003, n. 172, Disposizioni per il riordino e rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, nel modificare l'art. 1, l. 11 febbraio 1971, n. 50, aveva anticipato tale novità, prevedendo la possibilità di utilizzare le unità da diporto «mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo». Il testo originario dell'art. 1, comma primo, c. dip., venne successivamente modificato dall'art. 3, comma settimo, d.l. 13 maggio 2011, n. 70, che incluse nella categoria le unità di cui all'art. 3 l. 8 luglio 2003 n. 172, ovvero le navi da diporto destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche. Sul tema cfr. F. PELLEGRINO, *L'utilizzazione a fini commerciali delle unità da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), IV, Milano, 2013, 109 ss.; E. ROMAGNOLI, *La disciplina delle navi da diporto iscritte nel registro internazionale per essere destinate al noleggio per finalità turistiche e le modifiche operate dalla l. n. 349/1991 in tema di parchi marini*, in *Dir. mar.* 2005, 681 ss. e M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 826. Come si vedrà la categoria delle unità da diporto utilizzate a fini commerciali ha subito due ulteriori integrazioni. La prima, ad opera dell'art. 2, comma primo, lett. b), d.lg. n. 229/2017, che vi ha incluso le unità utilizzate per l'«assistenza all'ormeggio» all'interno delle strutture dedicate alla nautica da diporto (nuovo art. 2, lett. c bis, c. dip) e quelle impiegate «per l'attività di assistenza e di traino» di altre unità (nuovo art. 2, lett. c ter, c. dip). L'ultima, per effetto dell'art. 2, comma primo, lett. a), d.lg. n. 160/2020, che vi ha inserito anche quelle impiegate «nel rispetto della normativa europea, nazionale e regionale di settore, per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e di bevande e di commercio al dettaglio» (art. 2, lett. c quater, c. dip).

<sup>(13)</sup> Sulle due figure di contratto esiste ormai ampia letteratura, v. fra gli altri M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 103 ss.; M. DEIANA, *Il noleggio delle unità da diporto*, in *Dir. mar.* 2007, 115 ss.; M.M. COMENALE PINTO-E.G. ROSAFIO, *Evoluzione della disciplina sul diporto e contratti*, cit., 449 ss.; S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 485 ss. e L. TULLIO, *Il noleggio nel codice della nautica da diporto*, in *Il diporto come fenomeno diffuso*, cit., 501 ss.

delle proprie navi o imbarcazioni per attività che, se espletate nel rispetto di determinati criteri, non avrebbero dato luogo ad uso commerciale, garantendo un regime fiscale particolarmente favorevole (art. 49 *bis* c. dip.)<sup>(14)</sup>.

Per fornire un nuovo impulso al settore, e soprattutto per semplificare ulteriormente l'articolato regime amministrativo della nautica, con la l. 7 ottobre 2015, n. 167, il Parlamento attribuì al Governo una nuova delega, attuata appunto con d.lg. n. 229/2017, che ha realizzato una nuova e profonda revisione del sistema.

Nel suo ambito sono state incluse le navi di lunghezza superiore ai 24 metri iscritte nell'apposito registro internazionale e adibite esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (art. 1, comma primo, cod. dip. nuovo testo); sono state individuate due ulteriori tipologie di unità destinate ad uso commerciale (art. 2, lett. *c. bis* e *c ter*); per le navi è stata prevista la classificazione in unità maggiori, unità minori e unità minori storiche (art. 3, lett. *c-e*); sono state semplificate le modalità di iscrizione e pubblicità attraverso l'istituzione dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e dello Sportello telematico del diportista (STED); il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato investito del compito di emanare, entro il 31 marzo di ogni anno, direttive per disciplinare i controlli di sicurezza evitando l'inutile ripetizione degli accertamenti (art. 26 *bis*); è stata aggiornata la disciplina su ricetrasmittenti e dotazioni di sicurezza (art. 29); rivista quella sui titoli professionali del diporto (art. 36 *bis*); in parte modificato il regime del noleggio occasionale (art. 49 *bis*) e completamente riscritto l'apparato sanzionatorio (art. 53-57 *ter*).

Sono stati inoltre introdotti *ex novo* all'interno del Titolo III, il Capo II *bis* sulle figure professionali del mediatore del diporto e dell'istruttore di vela (art. 49 *ter-sexies*); il II *ter* sulle scuole nautiche e i centri di istruzione per la nautica (art. 49 *septies* e *octies*); il II *quater* sulle strutture dedicate alla nautica da diporto (art. 49 *nonies-duodecies*) e il Titolo IV, che ha istituito la Giornata del mare in corrispondenza dell'11 aprile di ogni anno (art. 52)<sup>(15)</sup>.

---

(14) Secondo A. LIARDO, *Il noleggio occasionale di unità da diporto*, in *Dir. trasp.* 2013, 815, la nuova figura realizza «anche una forma di liberalizzazione, in quanto subordina il noleggio occasionale esclusivamente a blande formalità di natura amministrativa e fiscale, collegate ad una tassazione di favore che richiama la cosiddetta cedolare secca sulle locazioni immobiliari».

(15) Per l'analisi di alcune fra le più significative novità introdotte dalla riforma v. A. BORRONI-G. CARUGNO, *La nuova disciplina delle figure professionali per le unità da*

Nei mesi successivi emersero però profonde difficoltà applicative e di interpretazione dei nuovi meccanismi, tanto da costringere l'Amministrazione a rispondere a migliaia di richieste di chiarimenti, talvolta in ordine a problemi di non facile soluzione. Avvalendosi della possibilità offerta dalla legge delega, il Governo è pertanto intervenuto nuovamente col d.lg. n. 160/2020.

Oltre ad aver introdotto significativi miglioramenti in ordine ad alcuni dei nuovi procedimenti, tale provvedimento ha apportato al codice anche numerose modifiche di carattere sostanziale. È stata infatti prevista una ulteriore tipologia di unità destinate ad usi commerciali, quelle per l'esercizio itinerante di attività di somministrazione di cibo e bevande e per il commercio al dettaglio (art. 2, comma primo, lett. *c-quater*); si è demandata ad un successivo regolamento l'adozione di misure a sostegno della cosiddetta *nautica sociale* (art. 2 *bis*, comma secondo); è stata introdotta un'apposita disciplina per i mezzi a controllo remoto (art. 27 *bis*) e sono state riviste le norme sul noleggio (art. 47-49) <sup>(16)</sup>.

Nonostante le numerose sollecitazioni della dottrina, tale ultimo intervento non ha però minimamente inciso sulle scelte a suo tempo

---

*diporto*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 281 ss.; A. BOVE, *Il regime sanzionatorio della nautica da diporto e le violazioni commesse con unità da diporto*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 404 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 823 ss.; V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, in *Manuale di diritto del turismo* (a cura di V. Franceschelli-F. Morandi), Torino, 2019, 294 ss.; M.R. DUSCONI, *Gli sportelli del diportista e il sistema telematico centrale*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 226 ss.; M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 545 ss. e C. POZZI, *Le modifiche al codice della nautica da diporto: regime amministrativo delle unità e semplificazioni*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 24 ss.

<sup>(16)</sup> Ai sensi del nuovo art. 2 *bis*, comma primo, d.lg. n. 171/2005 nella cosiddetta nautica sociale rientrano «*a*) la navigazione da diporto effettuata in acque marittime o interne per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, mediante natanti da diporto con qualsiasi propulsione e con scafo di lunghezza fino a sei metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666; *b*) il complesso delle attività finalizzate a diffondere la conoscenza e la pratica della nautica da diporto a favore degli studenti degli istituti scolastici di ogni ordine e grado di età non inferiore a nove anni, oppure, anche a scopo di ausilio terapeutico, a favore delle persone con disabilità di cui all'art. 3, comma primo, l. 5 febbraio 1992, n. 104, o con disturbi psicologici, dell'apprendimento o della personalità». È significativo il fatto che il Consiglio di Stato, nel parere espresso il 26 marzo 2020, n. 1206, suggerì al Governo di impiegare una formulazione «meno evanescente» per una nozione che, si affermava, allo stato risulta identificata «sulla base di finalizzazioni del tutto eterogenee e non sempre comprensibili».

operate dal d.lg. n. 229/2017 in ordine all'estensione della dichiarazione d'armatore e del beneficio della sua limitazione.

3. *Il nuovo art. 24 bis del codice della nautica da diporto* — Il nuovo art. 24 bis c. dip. assume un'importanza fondamentale non solo per il fatto di aver introdotto nel sistema meccanismi pressoché inediti per la nautica, ma soprattutto perché sembrerebbe presupporre una posizione netta del legislatore su una serie di questioni da tempo controverse. La volontà della riforma è stata infatti quella di estendere alla nautica la dichiarazione di armatore e predisporre una serie di regole specifiche sulla sua responsabilità <sup>(17)</sup>.

Sui rapporti fra navigazione commerciale e quella da diporto si discute sin dai tempi dei lavori preparatori al codice della navigazione. In occasione delle riunioni della Sottocommissione delle assemblee legislative, chiamata a fornire un parere sul progetto della Parte marittima, Antonio Scialoja ebbe a sostenere con vigore l'esigenza di inserire nel nuovo provvedimento alcune specifiche norme sul diporto. Di fronte alle contrarie argomentazioni di Santi Romano e Sergio Panunzio, che ritenevano sarebbe stato più opportuno dedicarvi una legge autonoma, Scialoja obiettava che trattandosi per lo più di deroghe «ad altre norme del codice, è bene che se ne parli in questa sede. Una legge speciale dovrebbe contenere un grande numero di ripetizioni e rinvii» <sup>(18)</sup>.

Alla fine si optò per inserire nel codice soltanto un esiguo gruppo di disposizioni, nella volontà di sottrarre la navigazione lusoria alle regole e agli obblighi funzionali alle sole attività commerciali <sup>(19)</sup>.

Si ammise anche la possibilità di ricorrere per la nautica alle norme generali sull'armamento commerciale, tanto più dopo la scelta di

---

<sup>(17)</sup> Per una sommaria esposizione degli aspetti più significativi della riforma v. C. Pozzi, *Le modifiche al codice della nautica da diporto*, cit., 24 ss.

<sup>(18)</sup> V. Atti della Sottocommissione delle assemblee legislative, costituita a norma della l. 30 dicembre 1923 n. 2814 e l. 24 dicembre 1925 n. 2260, chiamata a dare il proprio parere sul Progetto del codice della navigazione, Volume Primo, Della navigazione marittima ed interna, riunione del 30 luglio 1940, verbale n. 19, Roma, 1940, 493. Per Sergio Panunzio, infatti, «Nella codificazione occorrerebbe stabilire i capisaldi giuridici della navigazione, ma non già quelle norme che mirano a favorire il diporto», che sarebbe stato meglio includere in una legge speciale per il dopolavoro.

<sup>(19)</sup> In questi termini G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, in *Scritti in onore di Salvatore Pugliatti*, II, Milano, 1978, 777.

includere nella categoria di nave ogni manufatto destinato al trasporto per acqua, compresi quelli impiegati per fini di diporto (art. 136, comma primo, c. nav.) <sup>(20)</sup>.

D'altronde, si aggiungeva, quando il legislatore intende sottrarre un settore alla disciplina generale di solito lo prevede in termini espliciti, come accaduto per esempio riguardo all'esclusione di ogni abilitazione per i battelli da diporto a remi (art. 215 c. nav., testo previgente).

Non emersero particolari dubbi neppure sulla possibilità di riferire alla navigazione lusoria il concetto tecnico di esercizio, sebbene molti ne avessero messo in luce qualche differenza rispetto a quello delle unità commerciali <sup>(21)</sup>.

Qualche perplessità venne invece sollevata sulla limitazione. Secondo alcuni, infatti, non sarebbe stato equo estendere al diporto un beneficio nato e sviluppatosi per rispondere a esigenze squisitamente commerciali. Si obiettò che in molti paesi l'istituto operava ormai da tempo e che, avendo il codice della navigazione inquadrato la nave da diporto alla stregua di una qualsiasi altra unità, solo arbitrariamente avrebbe potuto essere esclusa <sup>(22)</sup>.

Con il rapido sviluppo economico degli anni Sessanta la nautica finì per assumere una diffusione e una rilevanza di gran lunga superiori rispetto al passato. Cominciò così ad avvertirsi la necessità di

---

<sup>(20)</sup> Per G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 783 ss., «Il trasporto a scopo di diporto caratterizza, fra gli altri elementi, la destinazione della nave, in base all'art. 136, comma primo, c. nav. Vale ad integrare la fattispecie anche questo elemento; è nave anche quella che opera il trasporto per finalità da diporto. Il regime di nave, in base al codice della navigazione, si applica *naturaliter*».

<sup>(21)</sup> Sulla nozione di esercizio si ritornerà diffusamente più avanti. Sulla riferibilità del concetto alle unità da diporto v. comunque fin d'ora E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, cit., 275 e G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 790 s., per il quale la limitata consistenza dell'elemento organizzativo di tipo personale, la semplicità della struttura di talune unità e la circoscritta sfera territoriale del loro utilizzo avrebbero potuto anche risultare decisivi, se non fossero «stati riconosciuti del tutto irrilevanti per la qualificazione dell'armatore sulla base della disciplina del codice». Diversamente S. FERRARINI, *Responsabilità per l'esercizio delle imbarcazioni da diporto e assicurazione obbligatoria*, in *Arch. resp. civ.*, 1969, 285, secondo cui dal punto di vista dell'esercizio la situazione delle unità da diporto presenta più elementi di contatto con l'impiego degli autoveicoli a terra che con quello delle navi. Sull'argomento cfr. M. GRIGOLI, *Contributo alla disciplina della navigazione da diporto*, cit., 97 ss.

<sup>(22)</sup> Sulla questione si ritornerà diffusamente nel par. 7.2.

andare oltre la sintetica impostazione del codice, anche se si discusse a lungo sul migliore approccio da seguire <sup>(23)</sup>.

La mancata affermazione di un'opinione dominante finì per rendere oltremodo prudente il legislatore che, con una presa di posizione chiara quanto assolutamente lineare, dichiarò radicalmente inapplicabile, tanto ai natanti quanto alle imbarcazioni da diporto, la disciplina generale sulla responsabilità armatoriale e sulla relativa limitazione (art. 46 l. n. 50/1971) <sup>(24)</sup>.

---

<sup>(23)</sup> Il 28 e 29 ottobre 1967 si tenne, in località Santa Margherita Ligure, la seconda tavola rotonda internazionale sulla navigazione da diporto. Alcuni fra i più illustri giuristi dell'epoca discussero sulle linee che il futuro, e ormai prossimo, intervento del legislatore avrebbe dovuto seguire. Si confrontarono le opinioni di Sergio Ferrarini, che escludeva nel diporto la configurabilità di quel minimo di organizzazione indispensabile per la sussistenza di un vero e proprio esercizio, e Eugenio Spasiano, per il quale invece si sarebbe dovuto accettare una volta per tutte che l'organizzazione assume caratteri e dimensioni diverse a seconda del tipo di attività espletata. V. *Atti ufficiali della seconda tavola rotonda internazionale sulla navigazione da diporto e sui porti turistici*, Santa Margherita Ligure, 1967, 57 ss.

<sup>(24)</sup> Per D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, cit., 45 ss., il legislatore non riuscì affatto a trarre profitto dalle ragioni espresse dalla dottrina. La l. n. 50/1971 non avrebbe infatti dovuto escludere l'applicazione, nei confronti delle imbarcazioni da diporto, dell'art. 274 c. nav., non facendo altro quest'ultima disposizione che applicare i principi generali sul rapporto di commissione e sulla rappresentanza. L'esclusione delle imbarcazioni e natanti dalla limitazione, aggiungeva, scontava una fiducia eccessiva verso l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile. Sul punto cfr. P. ROSSI, *Navigazione da diporto*, cit., 758 s. Come si è accennato l'art. 1, l. n. 50/1971 definiva navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi, dai quali esulasse il fine di lucro. La stessa norma, ripetutamente aggiornata e rimodulata, nel testo vigente al momento della sua abrogazione, ad opera dell'art. 66, d.lg. n. 171/2005, recitava «1. Le disposizioni della presente legge si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime e in quelle interne. 2. È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro. 3. Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate: a) unità da diporto: ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto; b) nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; c) imbarcazione da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza da 10 a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; d) natante da diporto: le unità individuate ai sensi dell'art. 13 della presente legge. 4. Le unità da diporto possono essere utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo. 5. Ai fini della presente legge, per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio, come definita dalla norma armonizzata adottata con decreto del Ministro delle attività produttive ai sensi dell'all. II, p. 4, d.lg. 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni. 6. Per ogni singolo motore il costruttore, ovvero il suo legale rappresentante o rivenditore autorizzato stabilito nell'Unione europea, rilascia la dichiarazione di potenza su modulo



Quanto ai rapporti con le altre norme di diritto della navigazione, prevalse l'idea di considerare speciale l'ordinamento del diporto. Nella sua formulazione originaria, tuttavia, la l. n. 50/1971 cercava di temperarne le conseguenze rinviando al codice della navigazione per tutti gli aspetti non espressamente disciplinati (art. 1, comma terzo) <sup>(25)</sup>.

La completa riscrittura della norma, ad opera della l. 8 luglio 2003, n. 172, ebbe l'effetto di ricondurre il rapporto fra le due discipline nei termini di una del tutto normale specialità <sup>(26)</sup>.

L'entrata in vigore del codice della nautica da diporto segnò un ulteriore cambio di prospettiva. Per gli aspetti non regolati, infatti, il nuovo sistema, derogando ai principi generali, accorda prevalenza alle fonti specificamente inerenti alla materia diportistica, ormai da preferire alle norme del codice della navigazione (art. 1, comma terzo) <sup>(27)</sup>.

In ordine alla responsabilità civile per i danni provocati a terzi nella circolazione delle unità da diporto si optò invece per confermare, seppure con alcuni aggiustamenti, il richiamo operato dalla disciplina previgente all'art. 2054 c.c. (art. 40, d.lg. n. 171/2005) <sup>(28)</sup>.

---

conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili». L'art. 13, primo comma, aggiungeva «Sono natanti: *a*) le unità da diporto a remi; *b*) le unità da diporto di lunghezza dello scafo pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; *c*) ogni unità da diporto di cui alle lett. *a*) e *b*), destinata dal proprietario alla sola navigazione in acque interne».

<sup>(25)</sup> Per D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, cit., 27, l'utilizzo dell'avverbio espressamente mirava a precludere l'applicazione analogica delle nuove norme al solo settore del diporto, mentre non si poteva escludere che venissero «applicate per analogia alla navigazione che non sia da diporto». Sul punto cfr. G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 780.

<sup>(26)</sup> Così A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 21 s.

<sup>(27)</sup> Per A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 247, ciò non esclude comunque «la connaturale attitudine del codice della navigazione a colmare le lacune della legge speciale sul diporto, in virtù del suo imprescindibile carattere di legge generale in materia di navigazione». In termini simili A. ANTONINI, *La responsabilità nell'esercizio degli sport nautici*, in *Riv. dir. nav.* 2020, 644, per il quale l'applicazione residuale di cui all'art. 1, comma terzo, c. dip., attiene ai soli aspetti che in materia di navigazione «formano oggetto di regolazione specifica, laddove quella generale è diversa (es. locazione, trasporto, assicurazione, urto), o assente (es. avaria comune, soccorso, polizza di carico, comandante)».

<sup>(28)</sup> I miglioramenti consistevano nella previsione che il conduttore dell'unità locata avrebbe risposto in solido col proprietario, mentre in caso di rapporti di locazione finanziaria a rispondere col conducente sarebbe stato, in luogo del proprietario,

Del tutto nuovo fu invece l'approccio nell'affrontare la questione della applicabilità della disciplina generale sulla responsabilità armatoriale e sulla relativa limitazione. Nell'intento di semplificare ulteriormente il quadro non venne infatti riprodotta la norma che escludeva dal loro ambito di operatività imbarcazioni e natanti. Quasi a voler ancora una volta confermare l'andamento ondivago che da sempre contraddistingue la materia, il legislatore finì così per riprodurre una situazione del tutto simile a quella esistente all'indomani dell'entrata in vigore del codice della navigazione.

Tornò dunque a non potersi pregiudizialmente escludere l'applicazione al diporto delle norme generali sulla responsabilità per fatti dell'equipaggio e per le obbligazioni contratte per la nave e la spedizione, oltre che di quelle sul beneficio della limitazione (art. 274-277) <sup>(29)</sup>.

Come si è detto, a soli dieci anni dall'entrata in vigore del codice della nautica, il legislatore ritenne maturi i tempi per un'ulteriore riforma. Nel conferire al Governo la delega legislativa il Parlamento esplicitò, fra gli altri, i seguenti criteri direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità, coniugando la semplificazione degli adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo;

b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali (art. 1, comma secondo, l. n. 167/2015).

Col d.lg. n. 229/2017, che diede attuazione alla delega, furono apportati al codice una serie di significativi miglioramenti, sui quali purtroppo non è possibile in questa sede soffermarsi nel dettaglio. Fra le novità di maggiore interesse spicca però proprio l'introduzione del nuovo art. 24 *bis* c. dip., con il quale si è venuti ancora una volta ad incidere sulla questione dei rapporti fra esercizio e navigazione lusoria.

---

l'utilizzatore. Occorre inoltre rilevare che nel suo testo originario la l. n. 50/1971 riferiva il richiamo ai soli danni a terzi derivanti dalla circolazione dei natanti e delle imbarcazioni. Fu l'art. 1, lett. n), l. n. 172/2003 ad estenderne l'applicazione anche alle navi da diporto. Sugli aspetti di novità della nuova disciplina v. in particolare A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, cit., 419 ss. Sul tema v. anche A. ALOI, *Come cambia la responsabilità civile a mare - Lo sport velico e il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. e giust.* 2006, 61 e R. FRAU, *La responsabilità civile nella navigazione da diporto*, in *Resp. civ. prev.* 2010, 1734 ss.

<sup>(29)</sup> Sul punto v. A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 41 ss.

La norma prevede che chiunque assume l'esercizio di un'unità da diporto debba presentare la dichiarazione d'armatore presso l'Ufficio di conservatoria centrale (UCON), avvalendosi dello Sportello telematico del diportista (STED) (comma primo) <sup>(30)</sup>.

Sostanzialmente riproducendo la disciplina generale, si aggiunge che se l'armatore non formalizza la dichiarazione potrà procedervi direttamente il proprietario; che se l'esercizio è assunto da comproprietari mediante società di armamento la dichiarazione non occorrerà, dovendo considerarsi sufficienti gli adempimenti previsti dalla disciplina generale; infine che quando nessuno vi abbia provveduto armatore si presumerà il proprietario, almeno fino a prova contraria (comma primo e ottavo).

In linea con le regole generali sono anche le previsioni secondo cui la dichiarazione dovrà riportare le generalità dell'armatore e gli elementi di individuazione dell'unità e, quando l'esercizio è assunto da una persona diversa dal proprietario, anche le generalità di quest'ultimo, l'indicazione del titolo che ha attribuito la dispo-

---

<sup>(30)</sup> Il nuovo sistema telematico ha iniziato la sua prima fase di sperimentazione il 1° aprile 2019, ed è entrato definitivamente a regime il 1° gennaio 2020, data a partire dalla quale tutte le operazioni relative alle navi e alle imbarcazioni da diporto vengono effettuate attraverso lo STED. Istituito dal d.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152, il nuovo sistema ha inteso significativamente semplificare gli adempimenti formali richiesti all'utenza, e soprattutto la registrazione e gestione delle informazioni sulle unità in circolazione. Fortemente voluto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, realizzerà la progressiva informatizzazione dei registri di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni, oltre alla digitalizzazione dei relativi documenti. Il sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE), istituito presso gli uffici del Ministero, dovrebbe riuscire a sgravare definitivamente gli Uffici marittimi periferici e le Motorizzazioni civili dagli adempimenti e dalle procedure svolti finora su supporti cartacei. Le fondamenta del nuovo sistema sono rappresentate dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), destinato a gestire le operazioni di carattere tecnico, giuridico e amministrativo; da un Archivio telematico centrale (ATCN), destinato a raccogliere e conservare le informazioni sulle unità in circolazione e appunto dallo Sportello telematico del diportista (STED), accessibile attraverso le agenzie, i raccomandatari marittimi e gli stessi uffici dell'Autorità marittima, attraverso cui l'utenza potrà svolgere tutte le pratiche amministrative. La completa digitalizzazione dei dati della proprietà navale da diporto è stata programmata dal 1° gennaio 2021. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 829, nt. 21, segnala che il legislatore tentò di introdurre un registro informatico per le unità da diporto anche con l'art. 1, commi 217-222, l. 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), ma il necessario regolamento di attuazione non vide mai luce. Sul nuovo registro cfr. M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 546 ss.; V. CORONA, *I contratti del diporto nautico*, cit., 295 e M.R. DUSCONI, *Gli sportelli del diportista e il sistema telematico centrale*, cit., 226 ss.

nibilità del mezzo e la sua copia autentica (comma terzo, quarto e quinto).

La norma aggiunge, poi, che in caso di locazione finanziaria armatore si presume, sempre fino a prova contraria, l'utilizzatore dell'unità (comma ottavo) <sup>(31)</sup>.

Profondamente innovative le disposizioni sugli adempimenti pubblicitari. La dichiarazione di armatore e la relativa revoca potranno perfezionarsi per atto scritto, con sottoscrizione autenticata dagli addetti degli uffici comunali oppure degli sportelli telematici dell'automobilista (STA). Ma anche verbalmente, attraverso lo sportello telematico del diportista (STED), nel qual caso si redigerà processo verbale nelle forme prescritte dalla disciplina d'attuazione (comma secondo).

L'atto verrà trascritto nell'archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e annotato sulla licenza di navigazione. Naturalmente in caso di discordanze dovranno considerarsi prevalenti le indicazioni dell'archivio elettronico (comma sesto e settimo).

Del tutto inedita è la disciplina in materia di responsabilità, che fa dell'armatore il centro di imputazione delle obbligazioni contratte sia per quanto riguarda l'utilizzo che l'esercizio dell'unità. Per quelle assunte in occasione e per i bisogni del viaggio, oppure originate da atti o fatti compiuti nel corso del medesimo, l'armatore di mezzi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate che non sia incorso in dolo o colpa grave potrà comunque limitare la propria responsabilità in misura corrispondente ad una somma da determinarsi con riferimento al valore del mezzo, all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio (comma nono) <sup>(32)</sup>.

---

<sup>(31)</sup> Tipizzata dall'art. 1, comma 136, l. 4 agosto 2017, n. 124, la locazione finanziaria ha la funzione di consentire ad un soggetto di avvalersi di un bene, nonostante la mancanza delle risorse finanziarie per acquistarlo direttamente. Il concedente (*lessor*), di solito una banca o un intermediario, si obbliga ad acquistare o a far costruire l'unità da diporto, per cederla poi all'utilizzatore (*lessee*) per un dato tempo, dietro il pagamento di un canone periodico. Alla scadenza questi può decidere di acquistarla ad un prezzo precedentemente concordato, oppure di riconsegnarla al concedente. Sul significato e sulle delicate problematiche applicative dell'art. 24 *bis*, comma ottavo, c. dip. si tornerà diffusamente più avanti, v. però sin d'ora L. SACCHETTI-D. PARISI, *Iscrizione di navi e imbarcazioni da diporto: noleggio, locazione, leasing e profili fiscali*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 72. Sull'istituto in generale v. invece A. BERLINGERI, *Il leasing di nave e la protezione del credito del lessor*, in *Dir. mar.* 1998, 16 ss. e C. DE MARZI, *Leasing di nave*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), II, Milano, 2008, 25 ss.

<sup>(32)</sup> In modo sostanzialmente speculare all'art. 275, comma secondo c. nav., si aggiunge che «Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i

La disposizione si chiude con un richiamo generale al Titolo III, Capi I e II, del codice della navigazione e alle relative norme di attuazione, da considerarsi applicabili al diporto «per quanto non previsto espressamente nel presente articolo» (comma decimo) <sup>(33)</sup>.

Tale disciplina sollevò da subito numerose perplessità. Naturalmente nessuno contestò l'opportunità di semplificare i meccanismi della pubblicità, tanto meno di adattare i suoi contenuti ai nuovi sistemi di registrazione elettronica. Non del tutto positivi furono invece i giudizi espressi sul fatto che non si fosse, nell'introdurre i nuovi istituti, prevista alcuna differenziazione fra le varie tipologie di unità <sup>(34)</sup>.

Ma soprattutto si contestò l'opportunità di estendere due meccanismi, quelli della dichiarazione d'armatore e il beneficio della limitazione della sua responsabilità, concepiti e da sempre modellati sulle esigenze della navigazione commerciale. Il nuovo sistema, si aggiunse, avrebbe anche potuto sollevare delicati problemi di coordinamento con il regime della responsabilità per danni da circolazione di cui all'art. 40 c. dip., e soprattutto lasciare scoperte numerose fattispecie a causa della mancata previsione di una cifra minima da garantire in ogni caso <sup>(35)</sup>.

Su tutti questi aspetti si ritornerà fra breve, dato però che la norma in esame sembrerebbe riferire l'esercizio a qualsiasi tipo unità occorrerà soffermarsi su tale concetto e sulla sua attinenza al settore della navigazione da diporto.

4. *La nozione generale di esercizio* — Sulla nozione di esercizio e sui suoi possibili contenuti non vi è mai stata in dottrina particolare concordia. Deve osservarsi, però, che il concetto sembrerebbe co-

---

creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore» (comma nono).

<sup>(33)</sup> Probabilmente per un semplice errore materiale, peraltro non corretto dal d.lg. n. 160/2020, nell'operare il suddetto rinvio si è ommesso di fare riferimento al Libro II, sulla proprietà e l'armamento della nave, Parte prima del codice della navigazione, dove le norme richiamate sono collocate. Sul punto cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit. 836 e M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 548.

<sup>(34)</sup> Sul punto v. M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 836.

<sup>(35)</sup> V. M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552 e 556 s.

munque assumere valenza unitaria, cioè non presentare caratteristiche diverse a seconda del tipo di navigazione espletata <sup>(36)</sup>.

Con ciò non si vuole affermare che l'impiego per finalità sportive o ricreative dia sempre luogo ad esercizio in senso tecnico, ma soltanto che quest'ultima nozione presenta grossomodo gli stessi requisiti a prescindere dal tipo di attività, precludendo una contrapposizione netta fra la gestione commerciale e quella rivolta ad altri scopi <sup>(37)</sup>.

4.1. *Evoluzione del concetto* — La soluzione di non fornire una precisa definizione formò oggetto di lunghe discussioni durante i lavori preparatori al codice della navigazione, soprattutto perché si trattava di una opzione in netta controtendenza rispetto alle scelte precedentemente effettuate del legislatore.

Il codice della marina mercantile, r.d. 25 giugno 1865, n. 2360, ne identificava infatti il significato nell'attività di chi «impiega la nave per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessari, ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia egli o no il proprietario della nave» (art. 52).

Concepita con l'intento risolvere una serie di questioni di carattere essenzialmente pubblicistico, tale previsione finì ben presto per assumere portata generale. Non si tardò tuttavia a segnalarne l'imperfetta formulazione, precisando che fra i due requisiti richiesti, l'impiego per uno o più viaggi e la predisposizione dell'occorrente per compierli, avrebbe dovuto considerarsi essenziale soltanto il primo, proprio perché incentrato sulla nozione più basilare di esercizio <sup>(38)</sup>.

---

<sup>(36)</sup> Sul punto, seppure con riferimento specifico alla categoria dei natanti da diporto, v. G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale*, cit., 790, per il quale nella gestione delle unità di più piccole dimensioni «non si rinviene alcunché di diverso da quello che caratterizza l'impiego delle altre costruzioni che attuano il trasporto». In termini ancora più netti F.M. DOMINÈDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, in *Studi in onore di Pietro de Francisci*, II, Milano, 1956, 94, «è lecito affermare che, concettualmente, non esiste se non una sola figura di armatore».

<sup>(37)</sup> Secondo G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale*, cit., 799, la nozione di esercizio ha, infatti, carattere di «autonomia sul piano tecnico, sia che si svolga per diporto o per ragioni scientifiche, sia che si indirizzi allo scambio di servizi, sia che venga esercitato con carattere professionale o non».

<sup>(38)</sup> In questi termini già A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, Roma, 1929, 290, che giudicava essenziale «che la nave sia impiegata in viaggi, e che questi viaggi siano fatti per conto e nell'interesse dell'armatore. Non è quindi armatore, o cessa di esserlo, chi equipaggi una nave per cederne l'esercizio ad altri». Sul punto v. anche E. SPASIANO, *Esercizio della nave o dell'aeromobile ed impresa*, in *Riv. dir. nav.*



Anche per questo, nell'elaborare il progetto di codice marittimo del 1931, si scelse di abbandonare il riferimento duale a armamento ed esercizio, preferendosi definire armatore chi «impiega la nave munita dell'attrezzatura, degli oggetti e dell'equipaggio necessari per i viaggi o comunque per fini attinenti alla navigazione sotto la direzione di un comandante» (art. 219) <sup>(39)</sup>.

La soluzione del codice fu quella di limitarsi a prescrivere la dichiarazione d'armatore a chiunque avesse assunto l'esercizio della nave o del galleggiante <sup>(40)</sup>.

A prima vista il quadro sembrò essere divenuto molto più lineare. La scelta di non offrire indicazioni sul significato di esercizio finì però per aprire lunghe e a dire il vero ancora non completamente sopite discussioni sui suoi requisiti minimi, sui suoi possibili contenuti e soprattutto sul suo ambito di operatività <sup>(41)</sup>.

---

1950, cit., 170. F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore tra limitazione e assicurazione della responsabilità per crediti marittimi*, Napoli, 2018, 24, giudica tale definizione «un punto fondamentale su cui il legislatore dell'800 informò tutta la disciplina marittimistica».

<sup>(39)</sup> Il progetto rientrava fra gli obiettivi della Commissione Reale per la riforma dei codici, istituita nel giugno 1924. I lavori, condotti dalla Sottocommissione presieduta da Raffaele Perla, vennero portati a compimento nel 1931. Il progetto venne poi inviato alle Corti giudiziarie, al Consiglio di Stato e alle Università per la formulazione di osservazioni e proposte. Sull'argomento v. in particolare *I lavori preparatori dei codici italiani* (a cura del Ministero della Giustizia-Biblioteca centrale giuridica), Roma, 2013, 109. I pareri sul progetto sono pubblicati in *Osservazioni e proposte sul progetto di Codice Marittimo*, I, Roma, 1936, 550 ss. Per S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano, 1945, 111, la sintesi operata dai commissari sarebbe comunque risultata inutile a causa del successivo art. 220 del progetto, che al criterio basato sull'impiego della nave aggiungeva quello formale della qualità di armatore sulla base dei pubblici registri, col paventato effetto di potersi avere «due distinti armatori per la stessa nave».

<sup>(40)</sup> Durante i lavori preparatori l'assenza di una precisa definizione venne fortemente stigmatizzata, nell'ambito della Sottocommissione delle assemblee legislative, soprattutto da Sergio Panunzio. Il Presidente Scialoja rispose così alle obiezioni «È stata soppressa in generale ogni definizione: chi gestisce la nave per suo conto è armatore», aggiungendo che una formula diversa «non sarebbe perspicua in un articolo di codice, né è facile trovarne una più idonea. La nozione d'armatore risulta dall'insieme delle norme in materia». V. ancora *Atti della sottocommissione delle assemblee legislative*, cit., 489.

<sup>(41)</sup> La definizione di esercizio che continua ad avere più largo seguito si deve a G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, I, Bologna, 1952, 202 s. Sul significato del concetto si sono lungamente confrontati i più illustri studiosi del diritto della navigazione, v. fra gli altri A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 345 ss.; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 119 ss.; F.M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 91 ss.;

Nonostante il diverso approccio rispetto alle fonti immediatamente precedenti, la soluzione del codice segnava in un certo senso un ritorno alle origini. Nel diritto romano, infatti, alla figura dell'*exercitor* si tendeva a ricondurre chiunque avesse diritto a percepire i ricavi dell'impiego della nave, anche a prescindere dalla materiale disponibilità del mezzo e persino dal fatto di esserne l'effettivo proprietario<sup>(42)</sup>.

L'intento fu certamente quello di eliminare ogni dubbio, ponendo al centro il fattore dinamico dell'attività gestoria piuttosto che l'aspetto statico della proprietà. Più precisamente il codice, prescrivendo la dichiarazione ad ogni armatore, ammettendo senza limiti la prova che quest'ultimo fosse persona diversa dal proprietario, e più in generale imputandogli il complesso di diritti e doveri derivanti dall'esercizio, volle portare al centro dell'attenzione l'attività organizzativa necessariamente presupposta dall'impiego di una nave o di un galleggiante<sup>(43)</sup>.

In realtà il progetto originario prevedeva che la dichiarazione dovesse essere formalizzata prima di assumere «l'impresa di navigazione», concetto che le osservazioni ministeriali esplicative facevano coincidere con la gestione di una singola nave (n. 228)<sup>(44)</sup>.

---

E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 181 ss.; A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, Milano, 1964, 9 ss.; G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970, 88 ss.; E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 447 ss.; D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, in *Dir. mar.* 1981, 513 ss.; F. BERLINGERI, *Armatore ed esercente di aeromobile*, in *Dir. mar.* 1986, 274 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 2, Milano, 1987, 1457 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Armatore ed esercente di nave e di aeromobile*, in *Enc. giur.* II/1988, 1 ss.; L. TULLIO, *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. dir.*, XXXIX/1988, 1426 ss.; G. OPPO, *L'impresa di navigazione (cinquant'anni dopo)*, in *Dir. trasp.* 1992, 327 ss.; M.M. COMENALE PINTO-G. ROMANELLI, *Impresa di navigazione*, in *Enc. dir.*, Agg. VI, 2002, 498 ss.; C. MEDINA, *L'armatore*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), I, Milano, 2007, 119 ss. e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 323 ss. Sull'argomento v., da ultimo, F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 13 ss.

(42) Per Ulpiano infatti «*exercitor autem eum dicimus ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxerit vel in perpetuum*» (D. 14,1,1,15). Sul punto D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 511 s.

(43) Sul punto cfr., fra gli altri, A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 345; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 148; E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 170; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1462 e M.M. COMENALE PINTO-G. ROMANELLI, *Impresa di navigazione*, cit., 500.

(44) *Progetto ministeriale del codice della navigazione*, Roma, I, 1949, 95. Sul punto v. in particolare A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 345; E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 170 ss. e S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 119.

Nel testo definitivo, però, la nozione di impresa venne correttamente sostituita con quella di esercizio, anche se il riferimento alla prima rimase nell'intestazione del relativo Titolo, finendo per essere riprodotta anche nella Parte aeronautica (art. 265 e 874 c. nav.).

4.2. *Significato e portata* — L'impresa di navigazione è stata spesso considerata come una *species* del *genus* impresa di diritto comune. Molti, tuttavia, cercarono di precisarne gli aspetti peculiari, magari osservando che mentre la prima ha ad oggetto l'esercizio di unità destinate al trasporto, la nozione di cui all'art. 2082 c.c. è destinata più in generale ad abbracciare tutte le attività economiche professionalmente organizzate <sup>(45)</sup>.

La dottrina più recente è convinta però che la questione sia stata sopravvalutata. Nel sistema di diritto speciale, si è infatti argomentato, il concetto di impresa di navigazione sembrerebbe potersi riferire ad ogni esercizio. Quando quest'ultimo dovesse presentare anche i caratteri dell'impresa di diritto comune si tratterà semplicemente di aggiungere la disciplina generale a quella del codice della navigazione <sup>(46)</sup>.

---

<sup>(45)</sup> Per S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 4, non è accettabile l'idea che il codice della navigazione abbia utilizzato la denominazione di impresa di navigazione semplicemente come contenitore per raggruppare norme particolari sui soggetti tipici dell'attività marittima. L'impresa di navigazione, si afferma, pur appartenendo al *genus* impresa «si pone come una *species* dai tratti ben definiti, che valgono ad attribuirle una propria particolare fisionomia». In termini simili F.M. DOMINÈDÒ, *Principi di diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 135. Più attenuata la posizione di A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 345 s. che sottolinea la necessità di tenere le due grandezze distinte, dato che «l'uso del termine di impresa nei due casi, con significato differente, può ingenerare errori, dai quali occorre guardarsi». Diversamente A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, cit., 9, secondo cui l'esercizio non dà luogo di per sé stesso ad impresa, ma ciononostante è regolato dal diritto speciale della navigazione. Pertanto, quando tale attività presenta anche i connotati dell'impresa di diritto comune, alla disciplina speciale dovrà aggiungersi «quella posta dal codice civile per l'impresa commerciale». Sul punto cfr. F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 39 ss.

<sup>(46)</sup> Sul punto v., fra gli altri, E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 181; D. GAETA, *Basta con la cosiddetta impresa di navigazione!*, in *Dir. mar.* 1993, 624, per il quale la cosiddetta impresa di navigazione non avendo, se considerata di per sé stessa, nulla in comune con l'impresa in senso proprio, si risolve «in un puro *flatus voci*»; F. FARINA, *Dagli atti di commercio di rilevanza marittima all'impresa di navigazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (a cura di L. Tullio-M. Deiana), Cagliari, 1993, 163; G. PESCATORE, *Sintesi conclusiva*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, cit., 460; M.M. COMENALE PINTO-G. ROMANELLI, *Impresa di navigazione*, cit., 497,

L'analisi del concetto tecnico di esercizio venne generalmente condotta dagli stessi studiosi impegnati nell'identificarne i tratti differenziali rispetto all'impresa di diritto comune. Nei primi commenti al codice della navigazione l'espressione venne in particolare riferita a chi, avendo la disponibilità di una nave, si fosse posto a capo dell'impresa di navigazione, assumendone la direzione e i correlativi rischi, e ponendo alle sue dipendenze il personale occorrente <sup>(47)</sup>.

Sostanzialmente sulla stessa linea chi, facendo leva sui lavori preparatori, sovrapponeva esattamente l'impresa di navigazione con la gestione armatoriale della singola nave, ovvero con l'impiego della stessa a prescindere dagli specifici obiettivi economici perseguiti <sup>(48)</sup>.

Altri, cercando di valorizzare i contenuti dell'attività, affermavano che esercitare significa soprattutto far navigare l'unità per proprio conto. L'essenziale presupposto dell'esercizio doveva pertanto identificarsi nella disponibilità del mezzo, mentre il suo momento iniziale veniva fatto coincidere con l'arruolamento dell'equipaggio <sup>(49)</sup>.

---

per i quali nella sistematica del codice della navigazione può, in linea di massima, parlarsi di impresa di navigazione «per il solo fatto che una nave è esercitata» e, più di recente, A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 325 s., secondo i quali l'applicazione della disciplina generale non «assorbirà» comunque quella speciale. Isolata l'opinione di G. OPPO, *L'impresa di navigazione (cinquant'anni dopo)*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, cit., 149 s., secondo il quale la navigazione è «attività economica organizzata che può di per sé costituire oggetto di impresa», sicché «l'armatore, in quanto esercita la nave, è imprenditore anche ai sensi del codice civile».

<sup>(47)</sup> In questi termini A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 344 s. e 350.

<sup>(48)</sup> Così S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 119, 136 e 148. L'Autore esclude che possano considerarsi decisivi, ai fini dell'assunzione dell'esercizio, l'armamento e l'equipaggiamento dell'unità. Questi ultimi dovrebbero infatti considerarsi atti preparatori della gestione, dato che per aversi impresa è necessaria certamente «qualche cosa di più, che consenta di dire effettivamente iniziato l'esercizio dell'attività per la quale l'organizzazione è creata. E questo qualche cosa non sarà necessariamente l'inizio della navigazione da parte della nave o dell'aeromobile, costituendo già attività dell'impresa la stipulazione, ad esempio, di un contratto di noleggio».

<sup>(49)</sup> Così F. BERLINGERI, *Armatore ed esercente di aeromobile*, cit., 274, per il quale «chi assume l'esercizio della nave è quindi colui il quale la pone in armamento, imbarcando l'equipaggio, qualsiasi sia l'attività a cui la nave viene successivamente destinata», e D. GAETA, *L'impresa di navigazione*, cit., 616 s. Non molto diversa l'impostazione seguita da C. MEDINA, *L'armatore*, cit., 119, che fa coincidere l'esercizio con l'impiego diretto dell'unità nella navigazione che le è propria. La dottrina risulta in verità abbastanza critica sul fatto che l'arruolamento rappresenti in ogni caso il primo atto di esercizio. Sul punto v. per tutti F.M. DOMINÈDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 91, che considera il reclutamento dell'equipaggio un mero «presuppo-

Semplificando eccessivamente si corre però il rischio di banalizzare il problema dell'esatta determinazione del significato di esercizio. L'impiego della nave secondo la sua normale destinazione e i relativi atti preparatori, come l'arruolamento del comandante e dell'equipaggio, presuppongono infatti in ogni caso l'espletamento di una complessa attività organizzativa.

Le difficoltà dipendono dalla circostanza che quest'ultima contraddistingue anche l'impresa. Qui però l'organizzazione assume i connotati della *Unternehmen*, cioè mira a dare vita ad una struttura dinamica unitaria, finalizzata alla realizzazione di un risultato economico. L'esercizio, invece, può essere rivolto anche a finalità scientifiche, se non addirittura al mero piacere personale della navigazione in sé, cosicché il canone organizzativo si presenta sensibilmente più semplice, rispondendo ai connotati del solo *Betrieb*, cioè della attività tecnico-operativa indispensabile per far muovere il mezzo.

Fra le due tipologie di organizzazione può anche esserci una sovrapposizione, come accade quando una compagnia di navigazione effettua trasporti con una sola nave. Dovrà invece escludersi ogni qual volta i mezzi siano più d'uno, perché in questo caso ciascuna unità dovrà essere organizzata per realizzare il proprio scopo tecnico-operativo, mentre l'attività di impresa, anche quando relativa al trasporto di persone o merci, non potrà che avere nel suo complesso una gestione unitaria<sup>(50)</sup>.

Se ne ricava che l'organizzazione tecnica della navigazione, pur potendo costituire uno dei fattori dell'impresa di diritto comune, dovrà considerarsi esercizio ai sensi del codice della navigazione anche quando posta in essere al di fuori di questa.

---

sto tecnico» della gestione. V. anche A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 324, per i quali il concetto di esercizio può prescindere dall'armamento e dall'equipaggiamento della nave. Infatti, se un soggetto vi provvede ma è «un altro ad assumere l'esercizio (come accade nella locazione di nave armata ed equipaggiata), armatore deve considerarsi quest'ultimo».

<sup>(50)</sup> Così A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, cit., 9, per il quale anche nel diritto comune è frequente che le due organizzazioni possano non coincidere, come per esempio accade nell'impresa che operi attraverso vari stabilimenti. Nella materia speciale, tuttavia, tale frazionamento assume una particolare rilevanza e l'attività deve necessariamente articolarsi dato che «ogni nave e ogni aeromobile realizzano un proprio e determinato servizio tecnico». In termini simili G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 201 e da ultimi A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 326 s.

Di qui alla convinzione che quest'ultimo concetto debba essere identificato con quella particolare attività di organizzazione e direzione necessaria per la realizzazione dello scopo tecnico della nave o dell'aeromobile, cioè per il loro movimento per acqua o aria. Armatore e esercente vi provvedono in vista della loro personale finalità, assumendo il rischio dell'eventuale insuccesso operativo, ovvero che fattori esterni perturbatori, naturali o artificiali, ne impediscano la realizzazione.

L'assunzione di questa particolare tipologia di rischio, che è cosa ben diversa dall'insuccesso dell'attività economica eventualmente espletata col mezzo, giustificherà l'applicazione del diritto speciale e soprattutto degli istituti che distinguono la figura dell'armatore da quella di ogni altro imprenditore <sup>(51)</sup>.

4.3. *La definizione di Gabriele Pescatore* — Queste considerazioni sono alla base della definizione che continua in dottrina a riscuotere maggior seguito. Chi vi aderisce identifica l'essenza dell'esercizio in quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave secondo la sua normale destinazione, che è rivolta al perseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente, e accompagnata dall'incidenza del rischio <sup>(52)</sup>.

Tale formula venne elaborata col fine precipuo di precisare l'ambito della materia speciale, determinando l'oggetto del diritto della navigazione. L'intento era quello di affinare l'impostazione fino ad allora dominante, che allo stesso risultato aveva cercato di pervenire ricorrendo alla nozione di trasporto tecnico per acqua o per aria, de-

---

<sup>(51)</sup> In termini simili, fra gli altri, F.M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 96, per il quale l'armatore identifica la figura del «responsabile preposto all'esercizio»; A. TORRENTE, *L'impresa e il lavoro nella navigazione*, cit., 9; E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 182; G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 202, nonché *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 790; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 1462, per il quale è proprio l'assunzione di tale complessa attività che giustifica «l'imputazione legale del rischio tecnico e della corrispettiva limitazione del debito, con svincolo della posizione obbligatoria del proprietario che rimane garante solo per determinati debiti» e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 316 s. Sensibilmente diversa l'impostazione di F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 78, per il quale «la navigazione rilevante per il diritto speciale è il prodotto dell'attività (organizzata) di apprensione delle utilità dirette della nave, caratterizzata da un rischio specifico ad essa connesso».

<sup>(52)</sup> G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 202 s.



finito autarchico per esprimere quella particolare situazione di isolamento e autonomia in cui vengono a trovarsi il mezzo, e tutte le persone presenti a bordo, mentre si muovono in un ambiente tendenzialmente ostile<sup>(53)</sup>.

L'esigenza di superare quest'ultima posizione venne giustificata soprattutto con riferimento alla necessità di non lasciare fuori dal diritto della navigazione le norme relative ad una serie di vicende precedenti, se non addirittura del tutto indipendenti dal trasporto. Gli esempi erano quelli della disciplina sulla nave e sull'aeromobile come beni mobili registrati, di quella sulla formazione dell'equipaggio e più in generale di tutte le norme relative a negozi causalmente distinti dal trasferimento di cose o persone<sup>(54)</sup>.

Per questo, si proseguiva, sarebbe stato molto più conveniente delimitare l'oggetto del diritto speciale attraverso una definizione in grado di abbracciare tutti i fenomeni e le vicende che normalmente presuppongono, precedono e accompagnano il trasporto stesso.

4.4. *Critica* — Acquisito che l'esercizio non deve obbligatoriamente costituire uno dei fattori organizzativi dell'impresa di diritto comune, la definizione in esame rischia di perdere linearità nel momento in cui allude alla necessità di un risultato economico.

L'obiettivo era certamente quello di valorizzare i punti di contatto fra l'impresa e l'attività gestoria, senza tuttavia rinunciare all'idea della loro autonomia. Il loro *trait d'union* venne così identificato appunto nel risultato economico, considerato pertinente anche agli impieghi non commerciali. Nella navigazione da diporto, si argomentava infatti, l'armatore produce un servizio rivolto a sé stesso, perché se dovesse impiegare un mezzo altrui occorrerebbero spese maggiori, ma anche a parità di spese risulterebbe certo assai meno soddisfatto.

Anche l'impiego di una nave per finalità esclusivamente pubblicitarie o propagandistiche, si aggiungeva, pur non essendo in grado di produrre direttamente un utile potrebbe contribuire all'aumento delle vendite del bene o servizio reclamizzato, oppure incrementare i proventi delle iscrizioni ad una manifestazione sportiva. Persino la navigazione per finalità scientifiche, si concludeva, è produttiva in

---

(53) Così A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., 9 ss.

(54) G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 199.

termini economici, potendo agevolare l'acquisizione di nuovi beni oppure fornire l'occasione per attività future.

Il punto di caduta era l'idea che l'esercizio non avrebbe potuto essere considerato nella sua sola dimensione tecnico-organizzativa, dovendo tendere anche ad un obiettivo economico, da intendersi non come attività lucrativa ma quale soddisfazione di un bisogno proprio dell'esercente <sup>(55)</sup>.

Una volta individuata la differenza fra esercizio e impresa, però, la preoccupazione di rintracciarne ad ogni costo un elemento comune potrebbe anche risultare ingiustificato. Accostare il risultato economico ad un bisogno personale del gestore, inoltre, non solo complica le cose, ma soprattutto finisce per innestare nella definizione un elemento tutt'altro che oggettivo, non potendosi formulare previsioni sulle modalità e le ragioni per cui qualcuno possa considerarsi appagato.

In realtà chi affronta l'organizzazione e le spese necessarie per far navigare una nave o un aeromobile cerca sempre di soddisfare un proprio interesse. Anzi è evidente che se ha deciso di operare direttamente lo ha fatto ritenendo insoddisfacente avvalersi di altri. Ma tale elemento si presenta talmente fluido da non poter trovare spazio in una definizione generale, non potendosi per esempio escludere che qualcuno possa ritenersi soddisfatto solo dalla circostanza di impiegare un mezzo costruito da un certo cantiere, o per assurdo, dipinto in una particolare maniera.

Ma è stata soprattutto l'esperienza degli ultimi anni ad aver dimostrato quanto l'elemento economico possa risultare influente. Non può escludersi, infatti, che l'esercizio venga assunto per finalità puramente ideali, come per esempio sta accadendo negli ultimi anni per le navi gestite da organizzazioni non governative unicamente per dispendiose e rischiose attività di salvataggio in mare di migranti.

In passato, inoltre, le attività pubblicitarie miravano in effetti soprattutto a incrementare la vendita di un bene o di un servizio. Oggi invece non è raro che un mezzo possa essere utilizzato anche solo per sensibilizzare l'opinione pubblica su determinate problematiche, per esempio l'inquinamento ambientale. Considerazioni simili valgono per la navigazione per finalità scientifiche, che potrebbe tendere a risultati economici, ma anche più semplicemente a migliorare la conservazione degli oceani o la qualità della nostra vita.

---

<sup>(55)</sup> G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 202 s.

4.5. *Esercizio come organizzazione, coordinamento e direzione della navigazione in vista dell'assunzione del rischio tipico* — Il fulcro dell'esercizio deve identificarsi nell'attività organizzativa funzionale al fatto tecnico-operativo della navigazione. Venuta meno l'esigenza di precisarne il significato per delimitare l'ambito del diritto speciale, e soprattutto abbandonato il requisito del risultato economico connesso ad un bisogno proprio dell' esercente, tale concetto potrà ben più semplicemente essere fatto coincidere con l'attività di direzione, coordinamento e organizzazione indispensabili per l'impiego tecnico della nave o dell'aeromobile. Cioè per la loro utilizzazione in navigazione da parte di un soggetto che sia correlativamente disposto a sopportarne il rischio.

In questa prospettiva l'armamento presuppone:

a) che il soggetto in questione disponga giuridicamente dell'unità. Al di là del fatto di esserne anche il proprietario, dovrà cioè trovarsi in condizione di poter legittimamente intraprendere, con quel particolare mezzo, la navigazione;

b) la realizzazione di quella complessa attività di direzione, coordinamento e organizzazione necessaria perché ogni unità complessa possa essere impiegata secondo la sua normale destinazione.

Sul primo requisito, quello della disponibilità giuridica del mezzo, vi è ormai concordia anche se non sono mancate in passato voci dissonanti. Parte della dottrina, infatti, muovendo dalla convinzione che l'esercizio non presupponesse affatto una vera e propria organizzazione, non esitò a ritenerlo sussistente ogni qual volta ricorresse una volontaria attività di impiego della nave o dell'aeromobile. Si giunse addirittura a ritenere esercizio quello dell'utilizzatore temporaneo oppure del tutto abusivo<sup>(56)</sup>.

Tali soluzioni, tuttavia, prendevano le mosse da una nozione del tutto singolare di gestione, quella fatta propria da alcune fonti di diritto internazionale uniforme, prima fra tutte la Convenzione di Roma del 1952 sulla responsabilità per danni a terzi sulla superficie,

---

<sup>(56)</sup> Secondo G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit., 107 e 113, per ipotizzare un esercizio sarebbe sufficiente «la pura attività da cui deriva il fatto tecnico della navigazione del veicolo, non essendo necessaria né un'utilizzazione di carattere economico, né il costituirsi di apposita organizzazione». Per questo il possesso o la detenzione del veicolo sono solo dei normali presupposti, essendo del tutto sufficiente «la disponibilità di fatto». Sulla stessa linea E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, cit., 444. Diversamente G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., 202 e D. GAETA, *Appunti di diritto marittimo*, cit., 616.

nel dichiarato intento di ampliare il più possibile la portata applicativa dei relativi istituti, e con essa della tutela degli incolpevoli danneggiati<sup>(57)</sup>.

Nel diporto tale posizione potrebbe però condurre a risultati paradossali. Si pensi in primo luogo all'ipotesi, non del tutto infrequente nella pratica, di un'unità messa a disposizione, insieme al relativo equipaggio, a favore di un altro soggetto per ragioni di mera cortesia o comunque per consentirgli di effettuare un'unica gita.

A parte la poca logica di un esercizio limitato ad una sola giornata, se costui divenisse temporaneamente e del tutto occasionalmente armatore potrebbe senz'altro dispensare il comandante senza che il comodante, ancorché proprietario, possa impedirlo in qualche modo. Nominandone uno di sua fiducia diventerebbe l'unico soggetto abilitato a decidere sull'impiego del mezzo, almeno fino al momento della sua riconsegna.

Inoltre, nel caso di piccole unità acquistate, messe in attività e mantenute da una associazione velica per la loro utilizzazione da parte dei soci, questi ultimi finirebbero per assumere collegialmente la qualifica di armatori al momento stesso di salire a bordo, per per-

---

(57) In termini simili già A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., 348. L'art. 2 della Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 stabilisce in particolare «1. *The liability for compensation contemplated by article 1 of this Convention shall attach to the operator of the aircraft.* 2. (a) *For the purposes of this Convention the term "operator" shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused, provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from whom the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall be considered the operator.* (b) *A person shall be considered to be making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft in the course of their employment, whether or not within the scope of their authority.* 3. *The registered owner of the aircraft shall be presumed to be the operator and shall be liable as such unless, in the proceedings for the determination of his liability, he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit, takes appropriate measures to make that other person a party in the proceedings*». Correttamente A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 662, sottolineano la notevole distanza fra la figura dell'esercente (o armatore) e quella dell'*operator* di cui alla Convenzione di Roma del 1952. L'esercizio, infatti, presuppone «l'assunzione dell'attività organizzativa finalizzata all'attuazione dell'esercizio della navigazione (profilo teleologico)», mentre la qualifica di *operator* unicamente la «materiale attività di attuazione dell'esercizio stesso (profilo effettuale)». Sull'istituto v. fra gli altri G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, cit., M. GRIGOLI, *Danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. giur.* X/1988; L. TULLIO, *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1420 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Dig. comm.* XII/1996, 406 ss.

derla una volta sbarcati. Assai diversamente accade, però, nell'ipotesi dell'utilizzo di piccoli aeromobili di un aeroclub, che avviene nell'ambito del rapporto associativo e almeno secondo la soluzione più accreditata non priva assolutamente il club stesso della qualifica di esercente<sup>(58)</sup>.

Anche in relazione al secondo requisito, quello dell'attività organizzativa, non esiste uniformità di giudizio.

In dottrina non manca chi è convinto che l'elemento in esame sia stato addirittura sopravvalutato, non trovando riscontro nel diritto positivo. Si è sostenuto, in particolare, che una organizzazione effettivamente ricorre nella maggior parte dei casi, ma non si proietta mai all'esterno e non sarebbe comunque in grado di coinvolgere l'interesse di terzi<sup>(59)</sup>.

Corrisponde certamente al vero il fatto che il codice della navigazione, diversamente dalla definizione di imprenditore offerta dal codice civile, non fa alcun riferimento al canone organizzativo. Esattamente come accade nell'impresa di diritto comune, però, è proprio questo ulteriore fattore a segnare una cesura netta rispetto alla situazione statica della proprietà. In entrambi i casi l'ordinamento ha ritenuto infatti doveroso predisporre una disciplina specifica a favore di chi non si sia accontentato delle facoltà dominicali, magari limitandosi a percepire il reddito procurato dall'aver reso il mezzo disponibile ad altri, ma abbia intrapreso attività complesse e fortemente rischiose.

Non si capisce poi come l'organizzazione, che generalmente si esprime proprio attraverso la costituzione di una miriade di rapporti giuridici, possa considerarsi inidonea a spiegare effetti esterni.

Al contrario l'organizzazione esprime proprio il fulcro dell'esercizio, anche se non è affatto detto che debba sempre assumere la stessa intensità. Il punto diventa allora quello di identificare gli elementi indispensabili in presenza dei quali un esercizio possa considerarsi senz'altro assunto.

---

<sup>(58)</sup> Sull'argomento v. per tutti G. SILINGARDI, *Profili di responsabilità degli aeroclubs*, in *Dir. trasp.* 1993, 339. Per la giurisprudenza v. l'ormai risalente Cass. 9 dicembre 1976, n. 4856, in *Giust. civ.* 1977, I, 446 ss.

<sup>(59)</sup> Così D. GAETA, *Appunti di diritto marittimo*, cit., 619 s. Nel successivo *Basta con la cosiddetta impresa di navigazione!* cit., 625, lo stesso Autore sembrerebbe aver sensibilmente modificato la sua posizione, affermando che «la fattispecie concreta nella quale va rinvenuto il requisito dell'organizzazione non è costituita dal solo esercizio nautico, bensì da quella più complessa attività, che mira ad utilizzare l'esercizio nautico nel conseguimento di un risultato economico».

Del tutto incongruo sarebbe affermare che un minimo di attività organizzativa sarebbe implicito nell'impiego di un qualsiasi mezzo nautico e che, per quanto a prima vista possa sembrare eccessivo, siano armatori in senso proprio anche il pescatore sportivo o il velista che, magari in perfetta solitudine, si dedicano al proprio svago con mezzi di ridottissime dimensioni se non addirittura privi di propulsione meccanica <sup>(60)</sup>.

Altrettanto non condivisibile è l'idea di chi, sostanzialmente aggirando il problema, sostiene che fuori dalla navigazione commerciale la figura dell'armatore possa ipotizzarsi soltanto in relazione alle navi da diporto. Le loro dimensioni, si è affermato, non sono di molto inferiori a quelle di talune navi minori, ma soprattutto presuppongono sempre la presenza a bordo di personale professionale. Nel caso delle imbarcazioni e natanti, invece, proprietario e conducente normalmente confluiscono nella stessa persona, così da non lasciar spazio alla figura dell'armatore <sup>(61)</sup>.

In realtà la nozione dinamica di esercizio mira proprio ad evitare sovrapposizioni con l'istituto della proprietà navale. Le due figure possono certamente trovarsi a coincidere, anzi questo è quello che accade più di frequente soprattutto per le unità più piccole. Non si può negare, però, che la sistematica del codice della navigazione, e nella maggior parte dei casi anche del diritto internazionale uniforme, abbia avuto come obiettivo proprio quello di creare centri di imputazione diversi per le obbligazioni derivanti dall'uno o dall'altra.

---

<sup>(60)</sup> Così E. SPASIANO, *Esercizio della nave*, cit., 275, per il quale l'organizzazione avrà una consistenza minima per alcuni tipi di imbarcazioni, come il sandolino od il moscone, o per il canotto di plastica o di gomma, sicché «sempre più netto appare il divario fra il giurista che qualificherà armatore chi impiega l'imbarcazione o il natante ed il comune linguaggio, secondo il quale nessuno userà il termine di "armatore" per indicare chi si avvale di uno di questi mezzi». In termini simili C. ANGELONE, *Il nuovo regime*, cit., 9. Ad analoghe conclusioni perviene, seppure sulla base di un ragionamento diverso basato sull'idea di impresa di navigazione «come organismo a sé stante», S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 101 s. Sull'argomento v. anche F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 86, che distingue fra navigazione come fatto tecnico-naturale e navigazione come fatto giuridico, affermando che il secondo ricorre ogni qual volta «l'attività sia in grado di incidere sulla realtà circostante determinando un rischio nautico», e da ultimo A. ANTONINI, *Esercizio della navigazione marittima: armatore e proprietario della nave*, in *Dir. trasp.* 2020, 92, per il quale non potrebbe in alcun caso ipotizzarsi un esercizio «per i natanti minimi, come quelli da spiaggia».

<sup>(61)</sup> D. GAETA, *Appunti di diritto marittimo*, cit., 619 s.



Si pensi proprio alla dichiarazione di armatore. L'esigenza di tenere distinti i due ambiti è stata considerata così importante da consentire allo stesso proprietario, in caso di inerzia del gestore, di formalizzare una dichiarazione sostitutiva. O comunque di ricorrere ad ogni mezzo di prova per dimostrare la non coincidenza delle rispettive posizioni. Evidentemente tale dimostrazione non potrà che incentrarsi sul fatto che l'intestatario formale della nave si sia limitato ad avvalersi delle proprie prerogative dominicali, astenendosi dal compiere qualsiasi attività gestionale e organizzativa.

Chi si limita ad effettuare, o a far effettuare, la manutenzione di un mezzo stabilmente ormeggiato in porto oppure lo utilizza come piattaforma per l'organizzazione di cerimonie, non fa altro che esercitare un diritto reale. Smetterà le vesti di mero proprietario quando, per realizzare un obiettivo commerciale, scientifico, promozionale, o anche soltanto per appagare un proprio piacere personale, decida di andar oltre il mero sfruttamento del suo spazio galleggiante.

La decisione di assumere tale ulteriore incombenza non potrà però essere istantanea, non coincidendo col semplice gesto di avviare le macchine e mollare gli ormeggi. Chiunque decide di intraprendere la navigazione con un mezzo dotato di un minimo di complessità dovrà infatti necessariamente compiere una serie di operazioni preparatorie e funzionali alla presa del mare. Queste ultime saranno indispensabili non solo per mettere il mezzo in movimento, con l'attuale tecnologia in alcuni casi anche una persona sola potrebbe forse essere in grado di condurre un'unità minore, quanto per assicurare che la navigazione avvenga in condizioni di sicurezza e rischio accettabile <sup>(62)</sup>.

Proprio questo è l'elemento di discriminazione fra la proprietà e l'esercizio.

Nel momento stesso in cui decide di intraprendere la navigazione l'esercente è ben consapevole di assumere rischi qualitativamente diversi da quelli impliciti in ogni altra attività tecnica. Si pensi, fra le altre cose, all'eventualità di essere chiamato a rispondere delle obbligazioni derivanti da fatti illeciti commessi da preposti sul cui

---

<sup>(62)</sup> Sul punto v. A. ANTONINI, *Esercizio della navigazione marittima*, cit., 88, che segnala l'emersione nella pratica di nuove forme di separazione fra la proprietà e l'armamento, come quella che si verifica per effetto del contratto di concessione a titolo oneroso della gestione armatoriale.

operato non vi è la possibilità di un costante controllo (art. 274 c. nav.); alla necessità di dover sospendere ogni attività in caso di operazioni di soccorso ad altre unità (art. 489-490 c. nav.); al fatto di poter essere costretto a rifondere allo Stato le spese sostenute per la pulizia delle acque e degli arenili a seguito dello sversamento di sostanze inquinanti, ancorché nel tentativo di salvare la propria o un'altra nave (art. 21, l. 31 dicembre 1982, n. 979) <sup>(63)</sup>.

Maggiori sono le dimensioni del mezzo, maggiore sarà l'entità dei rischi tipici che solleverà il suo esercizio. Nessuno però sarà disposto a correrli se non assumendo quella complessa attività organizzativa, di direzione e di coordinamento, indispensabile per contenerli entro un livello accettabile.

Se si tratta di una nave occorrerà reclutare un comandante e un equipaggio affidabili, compiere tutte le operazioni indispensabili per garantire il buon funzionamento dello scafo e del suo apparato propulsivo. Più precisamente bisognerà costituire tutti i rapporti giuridici occorrenti per dotare l'unità dei beni e dei servizi necessari, ma soprattutto per garantire il suo corretto impiego nell'interesse delle persone presenti a bordo, degli eventuali aventi diritto alla riconsegna del carico, ma anche degli altri armatori e più in generale di quello collettivo alla regolarità dei traffici marittimi e della salvaguardia ambientale.

In definitiva, dunque, la complessa attività organizzativa in cui si incentra l'esercizio, lungi dal non spiegare effetti all'esterno, è funzionale proprio ad una navigazione in condizioni di rischio contenuto nei confronti di tutti gli altri soggetti, pubblici o privati, potenzialmente coinvolti da tale particolarissima attività.

La presente impostazione ha il pregio di evitare soluzioni aprioristiche. Ha però anche il difetto di richiedere un accertamento da condurre caso per caso, tenuto conto delle caratteristiche operative e delle dimensioni del mezzo.

Sarebbe del tutto fuori luogo, però, affidarsi unicamente a categorie formali. Per esempio, molti natanti hanno appositamente una

---

<sup>(63)</sup> Il fatto che in questo particolare caso l'armatore sia chiamato a rispondere solidalmente col proprietario dimostra che questi, anche quando l'esercizio sia assunto da persona diversa, non rimane del tutto immune da rischi, talvolta anche da quelli direttamente connessi all'esercizio. Soprattutto in passato, infatti, «la nave rappresentava l'unica garanzia per i creditori, i quali pertanto avevano diritto di soddisfarsi su di essa a prescindere dal soggetto che, gestendola, avesse assunto i relativi debiti». Così A. ANTONINI, *Esercizio della navigazione marittima*, cit., 90.

lunghezza di pochi centimetri inferiore a quella delle imbarcazioni. In questo modo possono giovare della mancata registrazione e usufruire di un regime giuridico molto più snello. Si tratta però pur sempre di unità in grado di compiere navigazioni impegnative o di imbarcare attrezzature del tutto simili a quelle delle unità maggiori. Anche un natante, inoltre, potrebbe provocare danni, dover soccorrere, o causare un seppur ridotto danno all'ambiente. Escludere in questi casi un vero e proprio esercizio significherebbe perdere di vista l'elemento organizzativo, finendo per attribuire rilevanza unicamente all'elemento della riconducibilità del mezzo all'una o all'altra delle categorie attraverso cui il legislatore lo ha inquadrato <sup>(64)</sup>.

Non potrà invece ipotizzarsi un esercizio con riferimento alle cosiddette *unità minime*, ovvero ai manufatti galleggianti con una struttura talmente esile da renderli inadatti non solo al trasporto, ma anche alla navigazione in senso proprio, essendo destinati a compiere soltanto brevi spostamenti in acque protette o costiere. Chi in questi casi ha ammesso l'esercizio non ha infatti potuto nascondere un certo disagio nell'assegnare la qualifica di armatore al pescatore che si dedica al suo hobby su una piccola unità a remi, a chi utilizza un catamarano, un windsurf o pagaia a bordo di una canoa, se non addirittura al bambino che gioca sopra un canotto gonfiabile <sup>(65)</sup>.

---

<sup>(64)</sup> Diversamente A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 249 e A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 43.

<sup>(65)</sup> Parzialmente diversa l'impostazione seguita da A. ANTONINI, *La responsabilità nell'esercizio degli sport nautici*, cit., 645, per il quale «Sul piano giuridico, deve essere chiaro che può parlarsi di navigazione, e di trasporto prima ancora di essa, solo in presenza di un mezzo di trasporto, ossia di una struttura idonea al movimento autonomo per acqua, terra, aria; è mezzo di trasporto quello che consente tale movimento o, ancorché abbia la necessità di essere azionato dall'uomo ed eventualmente impiegarne la forza propulsiva; è attrezzo sportivo quello che rappresenta un mero ausilio per la migliore estrinsecazione dell'abilità dell'uomo. Sono mezzi di trasporto le biciclette, i gommoni, i mosconi, i sandolini, le canoe, le barche a remi, le tavole a vela, i monopattini e simili; non lo sono i pattini, gli sci, i canotti, i materassini e simili. Talché, il fenomeno degli sport nautici pertiene al diritto della navigazione, e di esso al campo speciale del diporto, se essi sono esercitati con un mezzo definibile come unità da diporto, ancorché minima (natante da spiaggia), mentre esula dal medesimo e pertiene al diritto comune se lo sono senza impiego di alcun mezzo ausiliario, o con impiego di semplici attrezzi sportivi». L'accoglimento di una nozione ampia di mezzo di trasporto e la sicura riconducibilità al diritto della navigazione degli sport esercitati con le unità più piccole non incidono comunque sulla portata della nozione di esercizio, riferibile ai soli mezzi nautici dotati di un minimo di complessità. Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'esercizio della navigazione marittima*, cit., 92.

Si sbaglierebbe però ad incentrare la valutazione sulla sola consistenza numerica dell'equipaggio o comunque degli occupanti dell'unità. Non è infrequente infatti che, soprattutto nell'ambito di competizioni sportive, vengano impegnate lunghissime navigazioni con imbarcazioni di ridotte dimensioni condotte in solitario.

L'elemento dirimente deve invece ancora una volta considerarsi il collegamento fra organizzazione e rischio tipico. È vero che la struttura elementare di un piccolo natante a vela o di un battello pneumatico riduce grandemente la capacità di inquinare o provocare danni. Ciò non significa, però, che tali mezzi siano del tutto inoffensivi, anche un piccolo motore fuoribordo potrebbe infatti provocare gravi lesioni ad un bagnante.

Il punto è che in questi casi non si tratta affatto dei rischi tipici della navigazione marittima, quanto di quelli ai quali finisce per esporsi ogni conducente di mezzi privi di una guida prestabilita. Non essendoci un rischio tipico da contenere, qui l'attività organizzativa smette di connotare la dinamica dell'esercizio, limitandosi a predisporre le condizioni di fatto indispensabili perché il mezzo venga impiegato.

Chi prepara sulla spiaggia il suo windsurf per un'uscita in mare non organizza alcunché e, lungi dall'assumere un esercizio, dallo svolgere un'attività complessa per contenere rischi particolari, si limita ad avvalersi della facoltà di fruire del bene di cui abbia la disponibilità, salvo naturalmente dover rispondere degli eventuali danni.

Si deve pertanto concludere che, riguardo tanto alla navigazione commerciale che al diporto, per esercizio deve intendersi quella complessa attività di direzione, coordinamento e organizzazione che, chiunque intenda impiegare un'unità in navigazione dovrà assumere, ben prima del suo distacco dalla banchina, per fare il modo che ciò avvenga in condizioni di sicurezza e rischio accettabile. L'esercizio potrà certamente riguardare anche i natanti perché, diversamente da quanto pur sostenuto da autorevole dottrina, la qualità di beni mobili non registrati non vale da sola a poter escludere la possibilità di una loro gestione in senso proprio e tecnico <sup>(66)</sup>.

---

<sup>(66)</sup> In termini diversi E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, cit., 273, secondo il quale per i natanti il problema della configurabilità dell'esercizio neppure si pone, trattandosi di «mobili non registrati, soggetti in conseguenza alle sole norme sulla circolazione». In termini simili A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO,

5. *La nozione di esercizio alla prova dell'art. 24 bis c. dip.* — La l. n. 50/1971 affrontò la questione dei rapporti fra esercizio e diporto in modo assolutamente lineare, le imbarcazioni vennero infatti sottratte dall'ambito di operatività delle norme generali sulla responsabilità dell'armatore e sulla relativa limitazione, i natanti dal più ampio contesto della disciplina su proprietà e armamento (art. 46) <sup>(67)</sup>.

Tale soluzione venne accolta dalla dottrina con sostanziale favore. Qualcuno, però, osservò che le scelte operate dal legislatore non avrebbero dovuto necessariamente leggersi come espressione di incompatibilità assoluta fra esercizio e diporto, quanto nell'ottica della pura semplificazione. La volontà, in altri termini, era stata solo quella di evitare taluni adempimenti non indispensabili <sup>(68)</sup>.

L'entrata in vigore del codice della nautica da diporto ebbe l'effetto di riesumare le perplessità sulla possibilità di estendere ai natanti e alle imbarcazioni la dichiarazione di armatore e soprattutto le norme generali sulla limitazione.

Il d.lg. n. 229/2017 ha segnato sul punto l'ennesima inversione di tendenza. Sulla falsariga della normativa generale del codice della

---

*Manuale di diritto della navigazione*, cit., 249, secondo i quali ai natanti non si applica la disciplina dell'esercizio nautico perché «sottoposti, in quanto non sia diversamente disposto, alla disciplina dei beni mobili», e A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 43, per il quale l'esercizio dovrebbe escludersi «per le unità da diporto non soggette all'iscrizione nei registri tenuti dall'autorità marittima, costituente il presupposto della pubblicità dello stesso». L'esistenza di un rapporto diretto fra la natura di bene mobile, incontestabilmente da attribuire ai natanti, e la configurabilità dell'esercizio era stata contestata dalla dottrina più risalente, v. in particolare G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 788 s., secondo cui è vero che l'esercizio «richiede una formalità che si pone come presupposto generico, ma necessario: l'iscrizione della nave», ma la qualifica di armatore può sempre derivare anche da un esercizio di fatto, cioè del tutto «non formale». Pertanto, se l'assunzione dell'esercizio si incentra sulla complessa attività organizzativa indispensabile per intraprendere la navigazione e neppure per le unità commerciali richiede necessariamente la dichiarazione di armatore, cioè l'adempimento di prescrizioni di tipo pubblicitario che a loro volta presuppongono l'iscrizione, risulterebbe incongruo ritenere che l'impossibilità di effettuare tale pubblicità possa da sola negare la «qualifica di armatore nei soggetti che impiegano "natanti" da diporto».

<sup>(67)</sup> A dire il vero nel progetto di legge originario, elaborato dal Comitato ristretto nominato dal Parlamento, anche in relazione alle imbarcazioni si era prevista l'inapplicabilità dell'intera disciplina su proprietà e armamento della nave. Alla fine prevalse una soluzione di compromesso, che però sollevò numerose perplessità, v. in particolare P. ROSSI, *Navigazione da diporto*, cit., 759.

<sup>(68)</sup> Così G. PESCATORE, *Codice della navigazione e disciplina speciale del diporto nautico*, cit., 790. s.

navigazione il nuovo regime prevede infatti che chiunque assume l'esercizio di un'unità da diporto deve fare dichiarazione di armatore (art. 24 *bis*, comma primo, c. dip.).

Quasi a voler definitivamente archiviare quasi ottanta anni di dibattiti e incertezze, l'ordinamento si è affidato ad una prescrizione di carattere assolutamente generale, ad una disposizione che non differenzia minimamente le navi da diporto dalle unità più piccole, inclusi i mezzi che in precedenza sono stati per semplicità denominati *natanti minimi*.

Con ciò il legislatore sembrerebbe a prima vista aver implicitamente ammesso che il concetto di esercizio possa riferirsi a qualsiasi tipo di mezzo. Questa è anche la posizione assunta da quella parte della dottrina che, nel tentare una prima lettura delle novità legislative, si è detta convinta che la norma in esame abbia finito per toglier linfa alla teoria che esclude un vero e proprio esercizio per le unità minori, stante la mancanza del minimo di attività organizzativa indispensabile <sup>(69)</sup>.

Tuttavia, affermando che chiunque si avvale di un'unità da diporto ne assume senz'altro l'esercizio, si ricade ancora una volta nel paradossale del pescatore o del canottiere che, intenti a praticare il loro hobby con mezzi assai modesti, sarebbero armatori ad ogni effetto di legge.

Tale posizione potrebbe inoltre risultare difficilmente compatibile con gli stessi criteri direttivi della l. n. 167/2015, in particolare quello della semplificazione degli adempimenti formali e del regime amministrativo della nautica (art. 1, comma primo, lett. *a* e *b*).

Ma soprattutto, se il concetto di esercizio fosse stato inteso come sinonimo di semplice impiego o utilizzo del mezzo, ogni contratto di locazione finirebbe per investire il conduttore della qualifica di armatore in senso tecnico. Ciò indipendentemente dal tipo di attività di volta in volta espletata, dunque anche quando questi si sia limitato ad assumere la guida tecnica dell'unità per il periodo in cui ne abbia avuto la disponibilità.

Tale conclusione risulta però esclusa dall'art. 939 *ter* c. nav. che, introdotto dal d.lg. 9 maggio 2005, n. 96, in occasione della riforma

---

<sup>(69)</sup> In questi termini, sostanzialmente, M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 549. Diversamente M.M. COMENALE PINTO, *Utilizzazione commerciale delle unità da diporto*, cit., 836, per il quale rimane fortemente dubbia la «possibilità di configurare l'esercizio rispetto ad unità dimensionalmente minori, come ad esempio i natanti da spiaggia».



della Parte aeronautica del codice, nei casi di comodato o locazione di durata non superiore a quattordici giorni stabilisce che esercente rimane il locatore. Sostenuta dalla più attenta dottrina, la sua applicabilità per analogia alla navigazione marittima in genere, e al diporto in particolare, finisce ancora una volta per confermare che l'esercizio si incentra unicamente sull'attività organizzativa, piuttosto che sulla mera utilizzazione del mezzo. Oltre ad eliminare ogni incertezza sull'identità dell'armatore nella maggior parte delle locazioni di unità da diporto, di solito di breve durata <sup>(70)</sup>.

Se poi la riforma avesse avuto come obiettivo quello di svalutare l'elemento organizzativo, accogliendo una nozione particolare di armamento, avrebbe potuto farlo semplicemente evitando di ricorrere al concetto tecnico di esercizio. In realtà l'art. 24 *bis* c. dip. non ha affatto inteso recepire un significato diverso da quello classico, tanto che la dichiarazione viene pur sempre richiesta a chi *assume l'esercizio*, ancorché di un'unità da diporto.

Abbandonando inutili e artificiose semplificazioni, potrà pertanto considerarsi armatore solo chi abbia posto in essere quella complessa attività di organizzativa che contraddistingue ogni gestione, tanto quella del naviglio commerciale che delle unità da diporto.

Funzionale all'impiego del mezzo secondo la sua normale destinazione, ne garantirà l'espletamento in condizioni di sicurezza e rischio accettabile. È vero che assumerà un'intensità diversa a seconda della tipologia di manufatto utilizzato, ma al di sotto di un certo limite non si potrà comunque andare. Il detentore di una canoa o di un battello pneumatico non dovrà pertanto, ne potrà, presentare la dichiarazione di armatore, per il semplice fatto di non aver mai assunto un esercizio.

Il concetto in esame non dovrà considerarsi incompatibile con le unità minori, in particolare i natanti, i quali talvolta presuppongono un'attività organizzativa difficilmente distinguibile da quella occorrente per tutte le altre. Semplicemente in questo caso la gestione assumerà rilevanza, ai fini della responsabilità e della sua limitazione, in via di mero fatto, cioè escludendo la necessità del suo riscontro

---

<sup>(70)</sup> In questi termini, fra gli altri, A. ANTONINI, *Esercizio della navigazione marittima*, cit., 92 e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 336. Sul punto v. anche M.M. COMENALE PINTO, *La locazione delle unità da diporto*, cit., 112, e S. MAGNOSI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione*, in *Il Diporto come fenomeno diffuso*, cit., 489 ss.

attraverso i meccanismi della pubblicità. Il nuovo sistema prevede infatti che la dichiarazione debba essere trascritta nell'Archivio telematico centrale (ATCN) e annotata sulla licenza di navigazione, ma per i natanti l'iscrizione è puramente facoltativa e la licenza non è affatto prevista (art. 27 c. dip.).

È vero comunque che la riforma sembra velatamente alludere alla necessità di un'iscrizione per i natanti destinati a fini commerciali. In realtà, però, è la stessa legge a precisare che quest'ultimo adempimento dovrà seguire le modalità indicate dalla disciplina di attuazione (art. 2, comma secondo *bis*, c. dip.).

Nel regolamento di attuazione del codice della nautica, adottato col d.m. 29 luglio 2008, n. 146, non si ravvisa però alcuna traccia di un siffatto obbligo, men che meno per i natanti destinati ad uso commerciale. Anzi, il più recente d.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152, regolamento per l'attuazione del nuovo sistema elettronico, effettivamente ammette la possibilità di iscrivere tali unità, ma sempre e solo su base esclusivamente volontaria (art. 1, comma secondo, lett. *r*).

Il fatto che anche nella nautica da diporto il fulcro dell'esercizio sia rappresentato dalla complessa attività occorrente per l'impiego dell'unità in navigazione, sembra trovare ulteriore conferma nella previsione secondo cui, quando si tratta di mezzi in *leasing finanziario* per i quali non sia stata formalizzata alcuna dichiarazione, armatore si presume il *lessee*, almeno fino a prova contraria (art. 24 *bis*, comma ottavo) <sup>(71)</sup>.

Non diversamente da quanto accade nella locazione a scafo nudo di unità commerciali, che di solito presuppone una proprietà disinteressata all'assunzione dei rischi dell'armamento e della navigazione, in questo particolare caso la banca o l'intermediario finanziario che concedono il *leasing* non hanno alcuna volontà né interesse ad assumere la gestione tecnico-operativa del mezzo. Anzi, il ricorso a tale strumento risulta funzionale proprio alla loro assunzione da parte del *lessee*, sul quale si è pertanto logicamente fatta ricadere la presunzione.

Al di là dell'indubbia necessità di responsabilizzare quest'ultimo, deve comunque osservarsi che la previsione in esame solleverà delicatissime problematiche applicative per effetto delle interferenze con la simmetrica presunzione di armatore a carico del proprietario

---

<sup>(71)</sup> Sull'istituto v. ancora A. BERLINGERI, *Il leasing di nave*, cit., 16 ss. e C. DE MARZI, *Leasing di nave*, cit., 25 ss.

dei mezzi da diporto non in *leasing* (art. 24 *bis*, comma ottavo, c. dip.).

Infatti, nell'attuale sistema soltanto in ordine alle navi e alle imbarcazioni che abbiano formato oggetto di rapporti di «locazione finanziaria con facoltà di acquisto» è prevista l'iscrizione nel registro elettronico del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del contratto (art. 16 c. dip.) <sup>(72)</sup>.

In questo particolare caso la scelta del legislatore appare del tutto giustificata e razionale, soprattutto alla luce dalla possibilità di un'agevole identificazione del *lessee* attraverso l'archivio telematico.

La sua applicazione risulterà invece molto complicata quando l'unità da diporto sia stata concessa in *leasing* per finalità diverse dall'acquisto, e soprattutto in relazione ai semplici natanti.

Nel primo caso il nome dell'utilizzatore e la scadenza del rapporto non devono infatti essere necessariamente resi pubblici, essendo la riforma limitata a consentire al *lessee* munito di apposito mandato la possibilità di provvedere all'iscrizione per conto del proprietario (art. 15 *bis* e 19 c. dip.).

Quando ciò non sia avvenuto, gli eventuali creditori dell'esercizio non potranno fare altro che rivolgersi alla banca o all'intermediario finanziario che risultano attualmente titolari del mezzo. Costoro, solo dimostrando l'esistenza di un contratto di locazione finanziaria in corso, potranno rendere operativa la presunzione a carico del *lessee*, trasferendo su quest'ultimo l'onere di fornire la prova contraria al suo personale esercizio.

Ancora più difficile sarà applicare il nuovo sistema in relazione ai natanti in *leasing*, per i quali come si è detto non esiste alcun regime pubblicitario, salvo nelle rare ipotesi di iscrizione volontaria, che ha l'effetto di far assumere al mezzo il regime proprio delle imbarcazioni (art. 27, comma secondo, c. dip.).

Qui gli eventuali creditori non potranno che rivolgersi a chi abbia la materiale disponibilità del mezzo. Questi, però, non avrà alcun interesse ad ammettere l'esistenza del *leasing*, ma si limiterà ad affermare di non essere il proprietario dell'unità, rendendo anche in que-

---

<sup>(72)</sup> Ancorché l'art. 16 c. dip. si riferisca a tutte le unità da diporto, il suo ambito di operatività va circoscritto alle sole navi e imbarcazioni, le uniche per le quali è prescritta la registrazione e la licenza di navigazione. Potrà trovare applicazione anche ai natanti, ma soltanto quando si sia volontariamente provveduto all'iscrizione dell'unità ai sensi dell'art. 27, comma secondo, c. dip.

sto caso necessario rivolgersi alla banca o all'intermediario che a loro volta, per rendere operativo il nuovo meccanismo, saranno costretti a fornire la prova del rapporto in corso.

Al di là delle interferenze con la simmetrica previsione relativa alle unità non in *leasing* e soprattutto della sua infelice formulazione, la norma in esame assume comunque un importante significato, perché conferma l'intenzione del legislatore di considerare, anche nel diporto, fulcro dell'esercizio non la semplice disponibilità materiale, quanto la complessa attività organizzativa generalmente assunta dal *lessee*.

6. *La dichiarazione di armatore di unità da diporto* — Non potendo prescindere da un esercizio in senso tecnico, la dichiarazione di armatore non potrà essere pretesa, né presentata, dagli utilizzatori di unità minime, dal conduttore occasionale o comunque da chi abbia contrattualmente acquisito la disponibilità del mezzo per un periodo inferiore a quattordici giorni.

Del tutto innovative risultano le modalità attraverso cui dovrà effettuarsi la pubblicità. Come si è accennato in precedenza, infatti, la dichiarazione dovrà essere formalizzata presso l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), attraverso lo sportello telematico del diportista (STED). Tutte le dichiarazioni verranno trascritte nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN) e annotate sulla licenza di navigazione <sup>(73)</sup>.

Pur non potendosi in questa sede approfondire le questioni relative alla funzione della dichiarazione e agli effetti della pubblicità che con essa si realizza, deve dirsi che la dottrina generalmente concorda sulla sua finalità di rendere conoscibile ai terzi l'identità dell'armatore, sul fatto che nel nostro ordinamento non formi oggetto di un vero e proprio obbligo giuridico, e sulla sua sostanziale inutilità nei casi di esercizio da parte dello stesso proprietario <sup>(74)</sup>.

---

<sup>(73)</sup> La norma precisa che la dichiarazione e revoca di armatore di unità da diporto potranno essere effettuate, per atto scritto con sottoscrizione autenticata, eventualmente anche preso gli sportelli telematici dell'automobilista (STA) di cui al d.P.R. 19 settembre 2000, n. 358.

<sup>(74)</sup> Sul tema v. per tutti, ancorché senza pretesa di completezza, F.M. DOMINÈDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 96, per il quale la funzione della dichiarazione è quella «di rendere nota, e quindi giuridicamente efficace, così nei confronti del-

Meno concordi sono le posizioni emerse in ordine alla sua efficacia, da taluni ricondotta alla pubblicità dichiarativa, da altri alla mera pubblicità notizia, mentre nella dottrina più recente tende a prevalere chi vi attribuisce valenza sostanzialmente ibrida <sup>(75)</sup>.

Al netto di ogni possibile oscillazione sul valore e sugli effetti dell'adempimento in esame, problematiche che non sembrano presentare elementi di particolare diversità rispetto alla navigazione commerciale, il punto diventa quello di capire quali esigenze abbia cercato di soddisfare il legislatore estendendo l'istituto al diporto.

In via preliminare deve osservarsi che nella l. n. 167/2015 non si ravvisa alcun cenno alla dichiarazione d'armatore di unità da diporto. Anzi, la sua estensione sembrerebbe muoversi in direzione ostinatamente contraria proprio al criterio della semplificazione del relativo regime amministrativo, espresso dalla legge delega anche in relazione alle ipotesi di uso commerciale (art. 1, comma secondo, lett. b) <sup>(76)</sup>.

Ma a non soddisfare è soprattutto la tecnica utilizzata nella formulazione della norma. Il legislatore avrebbe dovuto adeguatamente valutare la possibilità di equivoci sulla riferibilità della dichiarazione ad ogni unità, incluse quelle più piccole o i mezzi da spiaggia. Inoltre, nonostante la portata apparentemente generale dell'istituto, le modalità attuative della stessa pubblicità risultano inesorabilmente inapplicabili alla maggior parte dei natanti (art. 27, comma primo, c. dip.).

---

l'autorità amministrativa come dei terzi interessati, la figura del responsabile preposto all'esercizio», e A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Armatore ed esercente*, cit., 2, per il quale la pubblicità non costituisce «né un obbligo, poiché nessuna sanzione è prevista per la mancata pubblicità, né un onere, perché anche in mancanza della dichiarazione può essere sempre fornita la prova dell'effettiva qualità di armatore od esercente».

<sup>(75)</sup> A favore della prima impostazione, seppure con sfumature diverse, S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, cit., 56 ss.; T. TESTA, *La pubblicità nel diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1959, I, 362 ss. e G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, cit., 1436 ss. Per la pubblicità notizia propendono invece E. SPASIANO, *La pubblicità dell'esercizio della nave e dell'aeromobile*, in *Riv. dir. nav.* 1952, I, 278 ss. e G. ROMANELLI, *Effetti della mancata dichiarazione di armatore*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 278 ss. Per la natura ibrida A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 330, per i quali «soltanto l'effetto di una dichiarazione trascritta è conforme a quello di una pubblicità dichiarativa, mentre l'effetto dell'assenza di dichiarazione è proprio di una pubblicità notizia».

<sup>(76)</sup> Sul punto deve dunque condividersi la posizione espressa da M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 563.

Il nuovo sistema finirà così per avere una portata assai modesta.

Gli armatori di navi e imbarcazioni da diporto non avranno alcuna necessità di provvedere quando siano anche proprietari del mezzo, situazione abbastanza frequente per le unità destinate ad uso commerciale. Inoltre, nel caso di contratti di locazione o comodato di breve durata, l'art. 939 *ter* c. nav. renderà giuridicamente irrilevante l'attività organizzativa eventualmente espletata in fatto dal conduttore.

Il nuovo istituto sarà destinato ad operare soprattutto nel campo delle relazioni commerciali fra operatori professionali del diporto, dove non è raro che si ricorra a contratti rivolti a mettere una o più unità a disposizione di un soggetto diverso dal proprietario, destinato ad assumerne l'esercizio per un lungo periodo, magari una o più stagioni estive, presumibilmente allo scopo di offrirle in locazione a terzi.

Quest'ultima considerazione solleva il dubbio che l'estensione della dichiarazione al diporto sia stata concepita soprattutto per far fronte alle esigenze di tale settore economico. È soprattutto qui infatti che, di fronte ad eventi anomali o danni subiti da clienti paganti, si pone pressante l'esigenza di una più rapida ed agevole identificazione del soggetto responsabile.

L'analisi dei lavori preparatori non smentisce questa ricostruzione.

Nel primo schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del codice della nautica da diporto, trasmesso al Senato il 22 settembre 2017, la necessità di introdurre l'istituto veniva infatti spiegata con riferimento al bisogno di coniugare le esigenze commerciali con quelle della sicurezza. Con tutta evidenza si trattava di garantire una più rapida identificazione del soggetto responsabile in ordine a quei mezzi che, formando oggetto di contratti di utilizzazione, oppure essendo impiegati per l'insegnamento o come unità di appoggio per immersioni o addestramento subacqueo, sollevavano maggiori preoccupazioni sotto l'aspetto della sicurezza. Per questo l'istituto veniva inizialmente riferito alle sole «unità da diporto utilizzate a fini commerciali» <sup>(77)</sup>.

---

<sup>(77)</sup> V. Ministero per i rapporti con il Parlamento, 22 settembre 2017, DRP/II/XVII/D316/17, atto del Governo n. 461/2017, Relazione illustrativa allo Schema di decreto legislativo recante revisione ed integrazione del d.lg. 18 luglio 2005, n. 171, 11, «Articolo 16. L'articolo inserisce l'articolo 24 *bis* nel d.lg. 18 luglio 2005, n. 171, ed è



Per evitare ogni equivoco sulla natura giuridica della prescrizione, il progetto prevedeva anche un intervento sull'art. 17 c. dip., relativo agli adempimenti pubblicitari. In vista di una maggiore semplificazione, il nuovo comma 4 *bis* avrebbe infatti precisato che per tutte le unità, incluse quelle ad uso commerciale, la dichiarazione non avrebbe rivestito i canoni della obbligatorietà <sup>(78)</sup>.

In definitiva, dunque, la prima bozza di progetto prevedeva la dichiarazione solo per le unità destinate ad uso commerciale, precisando comunque che tale forma di pubblicità, diversamente da quella contemplata per gli atti costitutivi o traslativi di diritti reali sulle navi o le imbarcazioni, sarebbe rimasta del tutto facoltativa.

Nell'esaminare il progetto l'ottava Commissione permanente del Senato, in occasione della seduta del 24 ottobre 2017, ebbe a suggerire vari emendamenti. Fra questi proprio quello di eliminare dal primo comma dell'art. 24 *bis* le parole «utilizzata a fini commerciali». Si prevedeva conseguentemente anche di ritoccare il nuovo testo dell'art. 17, facendogli perdere ogni riferimento alla facoltatività della dichiarazione. Le competenti Commissioni della Camera dei Deputati aderirono integralmente alla linea espressa dall'altro ramo del Parlamento <sup>(79)</sup>.

Il 27 ottobre 2017 il Governo trasmise un nuovo schema di decreto legislativo che, accogliendo i rilievi sollevati dalle Commissioni, non solo modificava radicalmente le modalità di registrazione, ma soprattutto finiva per riferire l'istituto a tutte le unità, eliminando nel contempo anche ogni riferimento alla sua facoltatività <sup>(80)</sup>.

---

attuativo dell'art. 1, comma primo, lett. *a*) e *b*) della legge delega. Coniugando esigenze commerciali e di sicurezza della navigazione. La norma introduce il procedimento amministrativo finalizzato alla dichiarazione di armatore compiuta dal soggetto che assume l'esercizio di una unità da diporto commerciale».

<sup>(78)</sup> V. Ministero per i rapporti con il Parlamento, 22 settembre 2017, DRP/II/XVII/D316/17, atto del Governo n. 461/2017, Relazione illustrativa allo Schema di decreto legislativo recante revisione ed integrazione del d.lg. 18 luglio 2005, n. 171, 8, «Articolo 8. Infine, viene specificato, con l'aggiunta all'art. 17 del comma 4 *bis*, che non sussiste l'obbligo di pubblicità per la dichiarazione e la revoca di armatore, nell'ottica del principio di semplificazione degli adempimenti amministrativi del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali, previsto dall'art. 2, comma primo, lett. *b*), della legge delega».

<sup>(79)</sup> V. Ministero per i rapporti con il Parlamento, 27 ottobre 2017, DRP/II/XVII/D316/17, atto del Governo n. 461 *bis*/2017, 56 e 80.

<sup>(80)</sup> V. Ministero per i rapporti con il Parlamento, 27 ottobre 2017, DRP/II/XVII/D316/17, atto del Governo n. 461 *bis*/2017, Nuovo schema di decreto legislativo di revisione e integrazione del d.lg. n. 171/2005, art. 8, lett. *d*), 16.

Buona parte degli interrogativi sollevati dal nuovo art. 24 *bis* c. dip. devono dunque imputarsi al fatto che il legislatore delegato, forse pressato dalla imminente scadenza della delega oppure risolutamente convinto di dover comunque far entrare in vigore una riforma, abbia finito per accettare acriticamente le suggestioni del Parlamento. L'effetto è quello di una disciplina che solleverà enormi difficoltà e soprattutto di un istituto che si troverà ad operare in un contesto profondamente diverso da quello per il quale era stato congegnato.

È vero che l'analisi dei lavori preparatori non fornisce mai elementi decisivi. Ma in questa particolare ipotesi finisce per assumere una valenza ricostruttiva straordinaria, fornendo all'interprete utili indicazioni sulla direzione da seguire per recuperare un senso all'istituto. Ma soprattutto per scongiurare la sua utilizzazione in relazione a fattispecie per le quali non assume alcuna utilità <sup>(81)</sup>.

Il legislatore delegato avrebbe potuto affrontare queste problematiche, e soprattutto risolvere una volta per tutte la questione della portata applicativa della dichiarazione d'armatore, in occasione dell'intervento correttivo consentito dalla legge delega e poi attuato col d.lg. n. 160/2020. Pur avendo apportato significative migliorie all'impianto originario della riforma, come si è detto quest'ultimo provvedimento non ha tuttavia minimamente inciso sul contenuto originario dell'art. 24 *bis* c. dip.

7. *La responsabilità dell'armatore di unità da diporto e la sua limitazione* — Nel sistema disegnato dal codice della navigazione l'armatore è il centro di imputazione delle obbligazioni derivanti dall'esercizio, non solo quelle dipendenti all'attività negoziale condotta in sua rappresentanza, ma anche quelle scaturenti da ogni altro fatto o atto idoneo <sup>(82)</sup>.

---

<sup>(81)</sup> Non condivisibile appare comunque la posizione di R. DE SIATI, *Il nuovo procedimento per la dichiarazione d'armatore*, in *La riforma del codice della nautica da diporto*, cit., 97, che delle risultanze dei lavori preparatori arriva a ricavare la possibilità di «delimitare dal punto di vista soggettivo» l'ambito di applicazione del nuovo istituto alle sole «unità da diporto utilizzate a fini commerciali».

<sup>(82)</sup> Sulla responsabilità dell'armatore esiste naturalmente amplissima letteratura v., fra gli altri, F.M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 90 ss.; F. BERLINGERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Dir. mar.* 1992, 294 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 2, cit., 1485 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Armato-*

Non risponde invece delle conseguenze del mancato assolvimento dei doveri di assistenza e salvataggio, né della violazione degli obblighi che l'ordinamento riconosce al comandante quale capo della spedizione (art. 274 c. nav.)<sup>(83)</sup>.

Secondo un'antica tradizione del diritto marittimo, propria del nostro così come di molti altri ordinamenti, all'armatore è consentito di limitare la propria esposizione debitoria. Già conosciuto dalle fonti medioevali, tale istituto nacque per rispondere alla necessità di rafforzare la posizione dei primi operatori commerciali del settore che, per lo più proprietari o comproprietari di un unico mezzo, assumevano rischi neppure paragonabili a quelli degli attuali armatori<sup>(84)</sup>.

I frequentissimi naufragi avevano esiti sempre catastrofici, comportando la perdita del mezzo e del reddito atteso per gli anni a venire. Si ritenne pertanto opportuno quantomeno ridurre l'esposizione verso i soggetti con i quali il comandante aveva contrattato durante la spedizione e soprattutto nei confronti degli eventuali danneggiati<sup>(85)</sup>.

---

*re ed esercente di nave e di aeromobile*, cit., 3 ss.; C. MEDINA, *L'armatore*, cit., 119 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 169 ss. e A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 334 ss.

<sup>(83)</sup> Per F. BERLINGERI, *Armatore ed esercente*, cit., 283, in questi casi, mancando la rappresentanza dell'armatore e dell'esercente, vi è l'«impossibilità di far risalire all'uno o all'altro le conseguenze delle obbligazioni assunte dal comandante fuori della sfera della sua rappresentanza». Sul punto v. anche Cass. 14 novembre 2014, n. 24347, in *Dir. trasp.* 2016, 283 ss., secondo cui «fra obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione, devono intendersi solo quelli espressamente previsti da specifiche disposizioni di legge come facenti capo al comandante personalmente, quali, ad esempio, gli obblighi gravanti sullo stesso quale ufficiale dello stato civile o quelli relativi all'adozione di specifiche misure di sicurezza ovvero quelli relativi ad obblighi di carattere doganale o quant'altro».

<sup>(84)</sup> Sull'istituto della limitazione v. M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova, 1963; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.* 1983, 130 ss.; F. BERLINGERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, cit., 294 ss. e G. BENELLI, *L'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), IV, Milano, 2013, 257 ss. Sulle ragioni della sua conservazione nell'attuale sistema v. invece F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 253 ss.

<sup>(85)</sup> Sulle origini storiche dell'istituto v., fra gli altri Cfr. E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, I, 157 ss., F.M. DE ROBERTIS, *Sul principio limitativo della responsabilità armatoriale nella storia. Cause determinanti e limiti di validità*, in *Scritti vari di diritto ro-*

La conservazione dell'istituto, da molti giudicato comunque anacronistico, viene di solito messa in rapporto con significative esigenze di politica economica. La riduzione del possibile indebitamento attenua infatti i carichi assicurativi, riducendo noli e costi di trasporto con effetti benefici per l'intero sistema <sup>(86)</sup>.

Inizialmente la disciplina dettata dal codice della navigazione aveva una portata pressoché generale, coprendo tutte le ipotesi di responsabilità armatoriale per le quali l'ordinamento interno o quello internazionale uniforme non avessero regole specifiche.

Da qualche anno, però, la situazione è profondamente cambiata. Il d.lg. 28 giugno 2012, n. 111, ha infatti modificato il contenuto dell'art. 275 c. nav. rendendo operativo, per tutte le navi di stazza lorda pari o superiore alle trecento tonnellate, l'alternativo sistema della limitazione della responsabilità per crediti marittimi, ispirato alla Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (LLMC) come emendata dal Protocollo del 2 maggio 1996 (LLMC Protocol). Nonostante i due strumenti non fossero ancora in vigore al livello internazionale, il legislatore italiano decise infatti di recepirne parzialmente il contenuto attraverso le sue fonti di diritto interno <sup>(87)</sup>.

---

*mano*, I, Diritto privato, Bari, 1987, 331 ss.; e R. FERCIA, *Criteri di responsabilità dell'exercitor*, Torino, 2002, 11 ss. Per C. MEDINA, *L'armatore*, cit., 122, l'istituto, pur essendo certamente nato per favorire ed incentivare il commercio marittimo, trova giustificazione anche nella necessità di temperare gli effetti della previsione di una del tutto particolare «responsabilità vicaria per fatto altrui».

<sup>(86)</sup> Così F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, cit., 130 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 338 e A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.* 2019, 831 ss. Per la giurisprudenza v. da ultimo Cass. 30 novembre 2018, n. 30978, in *Dir. trasp.* 2020, 169 ss., con nota di A. ZAMPONE, *Ancora una pronuncia, forse una delle ultime, sui presupposti della limitazione della responsabilità dell'armatore secondo il codice della navigazione*.

<sup>(87)</sup> Non è possibile in questa sede soffermarsi analiticamente sui contenuti e la portata del nuovo sistema, anche se può risultare utile una sommaria ricostruzione del quadro che condusse alla sua introduzione. La dir. (CE) 23 aprile 2009, n. 20, del Parlamento europeo e del Consiglio, sull'assicurazione degli armatori per crediti marittimi, impegnava gli Stati membri al suo recepimento entro il 1° gennaio 2012. Con la l. 23 dicembre 2009, n. 1, il Parlamento aveva autorizzato l'adesione del Presidente della Repubblica al Protocollo del 1996, attribuendo nel contempo al Governo la delega per emanare i decreti legislativi necessari per attuare nel nostro sistema la Convenzione di Londra del 1976, come modificata appunto dal Protocollo del 1996. L'entrata in vigore della disciplina interna di recepimento condizionava infatti il deposito, presso la segreteria generale dell'I.M.O., del relativo documento di adesione. Il termine assegnato al legislatore delegato scade però inutilmente e il Protocollo non poté

Per effetto del nuovo sistema l'armatore delle navi presenti nei porti italiani o in transito nelle nostre acque territoriali può limitare i crediti provocati da morte o lesioni delle persone presenti a bordo, da perdita o avaria del carico, oltre a quelli derivanti da contratti stipulati per il recupero dell'unità e dei beni presenti a bordo. Il beneficio copre anche le obbligazioni derivanti da fatti illeciti direttamente connessi all'esercizio o alle operazioni di salvataggio<sup>(88)</sup>.

Riferito ad ogni evento dannoso, il limite è espresso in funzione delle tonnellate di stazza e viene quantificato diversamente in caso

---

entrare in vigore per l'Italia. Per questo motivo il 25 gennaio 2012 la Commissione mise formalmente in mora l'Italia che, appunto con la l. n. 111/2012 scelse di adempiere i propri obblighi comunitari anticipando parzialmente, a far data dal 10 agosto 2012, l'operatività del sistema uniforme. Per una più completa ricostruzione cfr. F. BERLINGERI, *Alcune note sul d.lg. 28 giugno 2012, n. 111, di attuazione da parte dell'Italia della dir. 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della (responsabilità) degli armatori per crediti marittimi*, in *Dir. mar.* 2012, 962 ss.; G. BENELLI, *L'istituto della limitazione*, cit., 288 ss.; E.G. ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità per crediti marittimi dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo*, in *Riv. dir. nav.* 2019, 27 ss. e A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore*, cit., 833.

(88) In realtà l'armatore non è affatto l'unico soggetto a beneficiare di tale sistema, avendo il d.lg. n. 111/2012 previsto l'istituto anche a favore del proprietario della nave. L'art. 2, lett. *b*, definisce infatti armatore «la persona che figura quale proprietario della nave nel registro in cui la nave è iscritta o qualsiasi altro soggetto, persona fisica o giuridica, quale il conduttore a scafo nudo, che sia responsabile dell'esercizio di una nave adibita alla navigazione marittima». L'art. 4 esclude da tale meccanismo «a) i crediti relativi alle operazioni di salvataggio, ivi compresi i crediti per compenso speciale di cui all'art. 14 della Convenzione sul salvataggio del 1989, se applicabili, o ai contributi per avaria comune; b) i crediti relativi a danni per inquinamento da idrocarburi di cui alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, come modificata al protocollo del 1992; c) i crediti soggetti a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o proibisca la limitazione della responsabilità per danni nucleari; d) i crediti nei confronti del proprietario di una nave a propulsione nucleare per danni nucleari; e) i crediti da parte dei preposti dell'armatore o del soccorritore i cui compiti siano connessi alla nave o alle operazioni di salvataggio, ivi inclusi i crediti dei loro eredi successori legittimi, o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni». La dottrina sollevò profonde perplessità sull'approccio seguito dal legislatore, v. in particolare F. BERLINGERI, *Alcune note sul d.lg. 28 giugno 2012, n. 111*, cit., 962 ss.; G. BENELLI, *L'istituto della limitazione*, cit., 288 ss.; E. FOGLIANI, *Il nuovo sistema di assicurazione e responsabilità per crediti marittimi*, in *Dir. trasp.* 2014, 529 ss. e A. ZAMPONE, *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Libro dell'anno del dir. 2014*. Per A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 341, nt. 34, nell'emanare il provvedimento in esame il Governo avrebbe addirittura ecceduto nella delega, che si riferiva soltanto alla disciplina «dell'assicurazione dell'armatore per i crediti marittimi», e non anche alla limitazione della sua responsabilità. In termini simili A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore*, cit., 836 ss.

di morte o lesioni personali oppure di danni provocati da altre cause. I limiti non sono mai inferiori ad 1.000.000 di Diritti Speciali di Prelievo (DSP) <sup>(89)</sup>.

Anche sulla possibilità di estendere al diporto i principi generali in materia di responsabilità armatoriale, e soprattutto il beneficio della limitazione, si discusse a lungo.

La l. n. 50/1971 risolse la questione in termini negativi, escludendovi del tutto i natanti e le imbarcazioni. Eliminando quest'ultima previsione, il codice della nautica finì per riproporre la questione, trovando buona parte dottrina propensa all'estensione, anche alla luce della chiara inversione di tendenza nell'approccio del legislatore <sup>(90)</sup>.

Proprio su questi aspetti è venuta ad incidere la riforma. Da un lato con criteri di imputazione della responsabilità in parte discordanti da quelli generali, dall'altro con regole specifiche in materia di limitazione, benché destinate ad operare solo per le unità di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate, essendosi per altro fatto implicitamente rinvio al sistema della limitazione per crediti marittimi <sup>(91)</sup>.

*7.1. Criteri di imputazione* — L'intenzione del legislatore era certamente quella di semplificare il quadro, senza tuttavia perdere di vista le peculiarità della nautica. Il risultato è stato tuttavia quello di una disciplina che, al netto di qualche pur importante novità, finisce per riprodurre sostanzialmente il regime generale, al quale peraltro si rinvia «per quanto non previsto espressamente» (art. 24 *bis*, comma decimo, c. dip.).

La necessità di fare riferimento alle norme sull'armamento commerciale per tutti gli aspetti non specificamente regolati dal codice

---

<sup>(89)</sup> Il Diritto Speciale di Prelievo (DSP) è una unità di conto creata nel 1969 dal Fondo Monetario internazionale (FMI). Secondo quanto risulta dal sito internet della stessa organizzazione, al 5 ottobre 2021 aveva una quotazione ufficiale di 1,21 euro circa. L'art. 8 d.l.g. n. 111/2012 prevede un limite ulteriore, quantificato in ragione di 175.000 DSP per ogni persona, relativo ai danni da morte o lesioni dei passeggeri, ovvero di persone che si trovavano a bordo in esecuzione di un contratto di trasporto. Come osservato dalla più attenta dottrina, v. in particolare L. TULLIO, *Il noleggio nella nautica da diporto*, cit., 504, tale limite deve considerarsi inapplicabile al diporto, collocandosi il trasporto di persone fuori dal contesto di questo tipo di navigazione.

<sup>(90)</sup> Fra i primi commenti v. M.M. COMENALE PINTO, *La limitazione del debito nel diporto nautico*, in *Dir. tur.* 2006, 232 s. Sull'argomento v. anche A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 43.

<sup>(91)</sup> Così A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore*, cit., 836. In termini dubitativi, invece, M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552.



della nautica impone all'interprete una sorta di lettura in chiaroscuro dei due sistemi. Soltanto sovrapponendoli esattamente è infatti possibile coglierne gli elementi di differenziazione.

Il codice della navigazione imputa all'armatore sia le obbligazioni derivanti da fatti illeciti commessi dall'equipaggio, che quelle assunte dal comandante per far fronte alle necessità della nave e della spedizione. Come già detto questi non risponde, invece, degli effetti del mancato assolvimento degli obblighi di soccorso, né dell'inosservanza dei doveri del comandante quale capo della spedizione (art. 274 c. nav.).

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni del viaggio, ma anche per quelle scaturite da fatti illeciti commessi nel corso del medesimo, l'armatore delle navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate che non sia incorso in dolo o colpa grave può comunque limitare la propria esposizione in ragione di una somma limite, da quantificarsi con riferimento al valore della nave, all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio (art. 275, comma primo, c. nav.).

Nel tentativo di contemperare le contrapposte esigenze dell'armatore e dei suoi creditori si aggiunge che, ai fini della determinazione della stessa somma, il valore della nave da prendere in considerazione sarà quello esistente al momento della richiesta della limitazione, e comunque non oltre la fine del viaggio, se compreso fra il quinto e i due quinti di quello che aveva all'inizio dello stesso. Se inferiore o superiore, il valore da considerare sarà invece quello corrispondente alle suddette frazioni (art. 276 c. nav.) <sup>(92)</sup>.

Nel tentativo di adeguare tali meccanismi alle esigenze della nautica, la riforma ha imputato agli armatori delle unità da diporto le obbligazioni contratte sia per quanto riguarda l'utilizzo che l'esercizio del mezzo. Fatta eccezione per le navi più grandi, alle quali si applica l'alternativo sistema della limitazione per crediti marittimi, per tutto il resto si è invece scelto di riprodurre quasi testualmente la disciplina generale (art. 24 *bis*, comma nono, c. dip.) <sup>(93)</sup>.

---

<sup>(92)</sup> Sul punto v. L. MORELLI, *Considerazioni sul problema della valutazione della nave nel quadro della limitazione del debito nel sistema del codice della navigazione*, in *Studi per Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 779 e L. TULLIO, *L'ammontare del nolo nella limitazione della responsabilità dell'armatore (1979)*, in *Scritti inediti di diritto della navigazione*, Napoli, 2016, 127 ss.

<sup>(93)</sup> Sul punto v. Ministero per i rapporti con il Parlamento, 27 ottobre 2017, DRP/II/XVII/D316/17, atto del Governo n. 461-*bis*/2017, Relazione illustrativa allo

Prima di esaminare il senso e la portata della nuova previsione occorre soffermarsi su alcune importanti questioni di carattere preliminare.

In primo luogo si deve osservare che il nuovo sistema opererà soltanto nei confronti di chi abbia, pur sempre, assunto l'esercizio di un'unità da diporto. Gli ultimi due commi dell'art. 24 *bis* c. dip. devono infatti necessariamente leggersi in collegamento con il primo, che assolve alla fondamentale funzione di identificare l'ambito soggettivo della nuova disciplina.

Esattamente come accade per la dichiarazione d'armatore, non potrà pertanto aversi una limitazione della responsabilità civile per i danni provocati da *unità minime* come moto d'acqua, windsurf, piccoli battelli penumatici o simili, che come si è visto risultano inadatti alla navigazione e dunque ad un esercizio in senso proprio<sup>(94)</sup>.

Il nuovo sistema non potrà certamente trovare applicazione neppure in ordine alle unità che, pur avendo una struttura complessa e potendo astrattamente considerarsi idonee all'armamento, non siano attualmente in esercizio, perché destinate ad un impiego diverso da quello conforme alla loro normale destinazione. Si pensi alla nave da diporto stabilmente ormeggiata per essere impiegata in attività di ospitalità turistica.

Infine, per effetto dell'applicazione analogica, alla nautica da diporto, dell'art. 939 *ter* c. nav., la dichiarazione e la limitazione non potranno riguardare neppure chi disponga dell'unità per effetto di

---

Schema di decreto legislativo recante revisione ed integrazione del d.lg. 18 luglio 2005, n. 171, 13, che in questo modo spiega le ragioni della quasi testuale riproduzione della disciplina generale «Con riferimento a quanto richiesto dal Consiglio di Stato in ordine alla necessità di esplicitare le norme circa la previsione di una presunzione relativa a capo del proprietario nel caso di mancata dichiarazione di armatore, che risulta già contenuta nell'art. 272 c. nav., non ritenendo sufficiente il rinvio ai Capi I e II, Titolo III del codice, si rappresenta per motivi di migliore comprensione all'utenza e al fine di non ingenerare dubbi sull'applicazione del codice della navigazione alle norme in materia di diporto, si è inteso testualmente richiamare la normativa in parola. In tal senso, per ragioni di completezza, è stata richiamata la disciplina della comproprietà di cui all'art. 265, comma terzo, c. nav., nonché la specifica previsione di una limitazione del debito dell'armatore». Riguardo alle citate obiezioni v. Consiglio di Stato, Adunanza della Commissione speciale del 12 ottobre 2017, n. 1745/2017, 22 ss.

<sup>(94)</sup> Non è pertanto condivisibile la preoccupazione espressa da M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552, per il quale «l'estensione del beneficio della limitazione anche a unità minime potrebbe condurre a problemi di legittimità costituzionale».

contratti di locazione, comodato, o altre fattispecie che gli abbiano attribuito un impiego occasionale <sup>(95)</sup>.

Non particolarmente problematica risulterà comunque l'imputazione dei danni cagionati a terzi in occasione della circolazione del mezzo, operando in questo caso criteri profondamente diversi da quelli previsti a carico dell'armatore. Per quelli provocati da *unità minime* o da mezzi in regime di utilizzazione occasionale, l'obbligo risarcitorio ricadrà innanzi tutto sul conducente, salvo che non riesca a dimostrare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Ne risponderà in solido il proprietario, o al posto suo l'eventuale usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, almeno che non provino che il mezzo è stato utilizzato contro la loro volontà (art. 40, comma primo, c. dip. e 2054 c.c.) <sup>(96)</sup>.

Ancora, quando si sia trattato di mezzi in locazione, a rispondere in solido col conducente saranno sia il proprietario che il conduttore, mentre per quelli provocati da unità in *leasing finanziario* il proprietario rimarrà escluso, ricadendo la responsabilità solidale sul conducente e sul *lessee* (art. 40, comma secondo, c. dip.).

In relazione alle altre fattispecie di danno l'assenza di esercizio escluderà alla radice la possibilità di invocare i principi generali in materia di rappresentanza del comandante e di responsabilità per fatti e atti dell'equipaggio (art. 295 e 274 c. nav.).

L'eventuale attività negoziale del detentore del mezzo impegnerà pertanto il proprietario soltanto in presenza di un regolare mandato (art. 1703 c.c.), mentre le altre ipotesi di danni a terzi non soggette ad una disciplina specifica non potranno che ricondursi alle norme generali sulla responsabilità aquiliana, in particolare quella dei pa-

---

<sup>(95)</sup> La norma dell'art. 939 *ter* c. nav., presume in termini assoluti il mancato esercizio da parte dell'utilizzatore occasionale. Nulla dice però in ordine alla situazione inversa, nel senso che un impiego non occasionale, o comunque per un periodo superiore ai quattordici giorni, non daranno necessariamente luogo a esercizio quando non accompagnati dall'attività di organizzazione in cui quest'ultimo si sostanzia. Si potrebbe ipotizzare, per esempio, che un soggetto, locato il veicolo per lungo tempo, ne autorizzi *ex art. 378 c. nav.* la sublocazione ad un terzo, che ne divenga esercente.

<sup>(96)</sup> Sulla questione dei danni provocati a terzi nella circolazione delle unità da diporto, e sull'interpretazione dell'art. 40 c. dip., si ritornerà diffusamente nel par. 7.1.3.

<sup>(97)</sup> In questi termini, seppure per implicito, A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 335, per i quali l'inapplicabilità

droni e committenti per fatto illecito dei propri domestici e commessi (art. 2049 c.c.); quella per i danni provocati nell'esercizio di attività pericolose (art. 2050 c.c.) o da cose ricevute in custodia (2051 c.c.)<sup>(97)</sup>.

Escluse dal nuovo sistema tutte le situazioni in cui non sia affatto ipotizzabile un esercizio, è possibile passare all'analisi della distinzione fra obbligazioni contratte per l'esercizio e obbligazioni contratte per l'utilizzo del mezzo nautico.

*7.1.1. Obbligazioni contratte per l'esercizio dell'unità da diporto —*

La riforma ha imputato all'armatore innanzi tutto le obbligazioni contratte per l'esercizio dell'unità da diporto.

La categoria abbraccerà certamente tutte quelle derivanti dai rapporti contrattuali che questi, personalmente o a mezzo dei propri addetti, abbia concluso per rendere possibile o agevolare il complesso coacervo di attività indispensabili affinché il mezzo possa intraprendere la navigazione in condizioni di sicurezza. Non solo quelle nascenti dai contratti di arruolamento dell'eventuale equipaggio, ma più in generale quelle inerenti alla manutenzione del mezzo, agli acquisti effettuati per dotarlo del necessario e per i bisogni delle persone a bordo, oltre naturalmente a tutte le altre obbligazioni assunte per la prosecuzione del viaggio fino al rientro in porto<sup>(98)</sup>.

Del tutto in linea con la disciplina generale, tale previsione ha rappresentato per il legislatore una sorta di passaggio logico indispensabile, una volta estese alla nautica la dichiarazione d'armatore e la limitazione della sua responsabilità.

Avrebbe tuttavia avuto un senso e una logica ben diversa se il nuovo sistema fosse stato riservato alle unità destinate ad uso commerciale. In questo caso infatti la norma, escluse dal suo ambito di applicazione le fattispecie più problematiche, avrebbe finito per realizzare l'obiettivo dell'effettiva parità di trattamento nei confronti

---

dell'art. 2049 c.c. alla responsabilità armatoriale dipende dall'esistenza di una disciplina speciale, quella dell'art. 274 c. nav. Dovendosi escludere nei casi in esame il ricorso a quest'ultima norma, sembrerebbero cadere le ragioni ostative al ricorso alla disciplina generale.

<sup>(98)</sup> Non possono invece essere fatte rientrare nella categoria le obbligazioni assunte per procurarsi la disponibilità materiale e giuridica dell'unità, per esempio quelle derivanti da un contratto di locazione di lunga durata. Queste ultime, infatti, precedono logicamente l'assunzione dell'esercizio, che come si è detto sopra presuppone in ogni caso la disponibilità giuridica di un mezzo idoneo.

dei soggetti che svolgono attività economiche attraverso unità da diporto, evitando loro di rimanere fuori dai meccanismi che da sempre governano la responsabilità armatoriale negli altri settori.

7.1.2. *Obbligazioni contratte per l'utilizzo dell'unità* — L'imputazione all'armatore delle obbligazioni assunte anche per il mero impiego del mezzo rappresenta senza dubbio l'elemento di maggiore novità del sistema. Probabilmente si tratta anche della ragione primaria per la quale si è deciso di estendere la dichiarazione e la limitazione.

Il motivo di tale previsione deve mettersi in collegamento col fatto che buona parte della nautica sfugge dai normali criteri in materia di rappresentanza del comandante. Nella navigazione commerciale questi è scelto liberamente dall'armatore, tanto da poter essere dispensato dalla sua funzione in ogni momento. Inoltre lo rappresenta, sicché il primo sarà normalmente chiamato a rispondere delle obbligazioni assunte dal secondo per far fronte ai bisogni della nave e della spedizione (art. 295, comma secondo, c. nav.).

Anche le unità da diporto più grandi di solito dispongono di un comandante e di un equipaggio destinati a far fronte alle necessità del mezzo e delle persone presenti a bordo. Tanto che in questi casi trovano applicazione la maggior parte dei principi e delle regole operative nel settore commerciale.

Al contrario le unità più piccole si trovano spesso a navigare sotto la responsabilità e il controllo di soggetti che l'armatore non ha affatto arruolato, e nei cui confronti non sussiste alcun rapporto di fiducia, né di lavoro subordinato.

È evidente che quando dovesse decidere di offrire in comodato un'unità priva di equipaggio, l'armatore procederà soltanto a favore di chi ritenga meritevole di adeguato affidamento, anche in relazione alla conduzione tecnica del mezzo. Anzi, soprattutto se si tratta anche del proprietario, dovrà esercitare particolare prudenza alla luce della possibilità di essere chiamato a rispondere dei danni cagionati a terzi nella circolazione, se il conducente dovesse dimostrare di aver fatto il possibile per evitarli (art. 40 c. dip. e 2054, comma primo, c.c.).

Di solito, però, nella nautica l'affidamento del mezzo a soggetti diversi dall'armatore avviene nell'ambito dei rapporti del cosiddetto *charter nautico*, in particolare per effetto della stipulazione di contratti di locazione generalmente di breve durata. In tutti questi casi l'utilizzatore dell'unità non è affatto scelto dall'armatore, ma è un

cliente pagante che assume la responsabilità della navigazione, di persona o al limite incaricandovi una persona di sua fiducia (art. 42, comma secondo, c. dip.) <sup>(99)</sup>.

In assenza di un rapporto di arruolamento, costui non assume alcun potere di rappresentanza nei confronti dell'armatore. Tanto che fino ad ora si è ritenuto congruo fargli rispondere personalmente di tutte le obbligazioni assunte nel corso del viaggio per far fronte alle necessità del mezzo.

È proprio sotto questo aspetto che la riforma ha voluto incidere, realizzando un compromesso fra esigenze diverse. Da un lato quelle degli eventuali erogatori di servizi o beni per la nautica, nei cui confronti gli utilizzatori occasionali potrebbero non offrire alcun tipo di garanzia patrimoniale, dall'altro quelle degli armatori che, pur essendo stati chiamati a rispondere delle relative obbligazioni, potranno comunque valersi del beneficio della limitazione.

Il nuovo criterio di imputazione sarà pertanto destinato ad operare nelle ipotesi di impiego del mezzo da parte di soggetti che non ne abbiano assunto anche l'esercizio, in primo luogo i conduttori occasionali e più in generale tutti i detentori di unità da altri esercitate. Difficilmente potrà riguardare invece le unità maggiori in disarmo, per esempio una nave-ristorante stabilmente ferma in porto, data l'assenza in questo caso di rapporti inerenti alla normale gestione tecnico-operativa del mezzo.

Estendendo la responsabilità dell'armatore a tutte le obbligazioni contratte per l'impiego dell'unità da diporto, la norma in esame sembrerebbe quindi aver introdotto, in relazione alle locazioni occasionali, una disciplina speciale rispetto a quella che vede normalmente il locatore rispondere delle sole riparazioni da forza maggiore o logorio secondo l'uso normale del mezzo (art. 379 c. nav.) <sup>(100)</sup>.

Non è chiaro se per effetto di una precisa scelta del legislatore, oppure di una semplice imprecisione nella disposizione, nel nuovo

---

<sup>(99)</sup> La formulazione dell'art. 42, comma secondo, c. dip., secondo cui il conduttore «esercita la navigazione e ne assume la responsabilità e i rischi» potrebbe ingenerare equivoci sulla titolarità dell'esercizio in caso di locazioni brevi. La sua lettura in coordinamento con l'art. 939 *ter* c. nav. dimostra però come, in questo caso, il codice della nautica abbia utilizzato l'espressione in modo del tutto generico e atecnico. Sul punto v. M.M. COMENALE PINTO, *La locazione di unità da diporto*, cit., 112.

<sup>(100)</sup> Seppure con riferimento alla disciplina previgente, v. sul punto S. MAGNOLI, *Considerazioni sulla disciplina del contratto di locazione di unità da diporto*, cit., 497 s.



sistema rientreranno tutte quelle situazioni in cui, pur in mancanza di un regolare mandato, un soggetto diverso dall'armatore si sia trovato a costituire, modificare o estinguere rapporti giuridici normalmente inerenti all'esercizio. Dovranno pertanto senz'altro imputarsi all'armatore le spese sostenute per le riparazioni, per l'ormeggio, per il rifornimento dell'unità, per i beni di consumo, ma soprattutto quelle derivanti dalle costose operazioni di soccorso, rimorchio e recupero, talvolta ad opera anche di naviglio commerciale, frequentemente provocate dall'imperizia o comunque dalla scarsa dimestichezza del conduttore col mezzo in locazione <sup>(101)</sup>.

Anche questa particolare previsione finisce dunque per rivelarsi funzionale alle esigenze della nautica ad uso commerciale, anche se la sua infelice formulazione potrebbe rischiare di renderla operativa anche in relazione ad ipotesi per le quali non vi sarebbe stato bisogno di un apposito intervento.

Rimane da affrontare il problema se il nuovo sistema copra o meno anche i fatti illeciti commessi dalle persone presenti a bordo.

*7.1.3. Obbligazioni da fatto illecito* — Nella navigazione commerciale sono imputate all'armatore anche le obbligazioni derivanti dai comportamenti dell'equipaggio ritenuti idonei a determinare l'insorgere di responsabilità extracontrattuale (art. 274 c. nav.) <sup>(102)</sup>.

Tale sistema potrebbe effettivamente apparire superfluo per la nautica. Anche per le unità più grandi, che generalmente hanno a bordo un comandante e un equipaggio arruolati, esistono infatti meccanismi di imputazione particolari in relazione alle più frequenti ipotesi di responsabilità extracontrattuale, quelle per danni occorsi durante la circolazione. Il che finisce per semplificare notevolmente la questione, rendendo abbastanza marginale il problema delle obbligazioni derivanti da altri fatti idonei per i quali non esista una disciplina specifica.

---

<sup>(101)</sup> La delicatezza del problema ha trovato conferma nell'introduzione nel codice della nautica, ad opera dell'art. 35, comma primo, d.lg. n. 229/2017, dell'art. 49 *duodecies*, relativo all'istituzione del servizio di «assistenza e traino per imbarcazioni e natanti», che la stessa norma precisa «saranno interamente a carico dei richiedenti». Sull'argomento specifico v. U. LA TORRE, *Assistenza e traino nella nautica da dipor- to*, in *Riv. dir. nav.* 2018, 45 ss.

<sup>(102)</sup> Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 335.

Che l'armatore dell'unità da diporto non sia tenuto a rispondere degli illeciti commessi dalle persone a bordo sembrerebbe addirittura trovare conferma nella lettera della legge, in particolare nell'espressione obbligazioni contratte, con la quale si apre la norma in esame (art. 24 *bis*, comma nono, primo cpv.).

Una più approfondita analisi suggerisce una conclusione diversa.

In primo luogo, esattamente come accade nella disciplina generale, il codice della nautica giustappone gli effetti delle obbligazioni assunte per la nave e la spedizione con quelle provocate da meri fatti giuridici (art. 24 *bis*, comma nono, secondo cpv.).

Inoltre, nel disciplinare il meccanismo della limitazione, il legislatore della riforma non ha fatto altro che riprodurre pedissequamente il contenuto dell'art. 275 c. nav., norma certamente operativa anche nei casi di obbligazioni indipendenti dall'esercizio di poteri di rappresentanza. Almeno che non si voglia sostenere che la stessa formula di legge possa condurre ad effetti opposti a seconda del suo riferimento al diporto oppure alla navigazione commerciale (art. 24 *bis*, comma nono, secondo cpv.).

Infine, ritenendo che nella nautica la responsabilità non copra assolutamente i fatti illeciti si realizzerebbe un'evidente disparità di trattamento rispetto agli armatori di unità da diporto di stazza lorda superiore alle 300 tonnellate, dato che nel nostro ordinamento il sistema della limitazione per crediti marittimi opera senz'altro anche in relazione alle obbligazioni extracontrattuali (art. 4, lett. c, e 7 d.lg. n. 111/2012) <sup>(103)</sup>.

Il problema centrale non deve pertanto considerarsi quello di verificare se nel diporto la responsabilità armatoriale copra o meno le obbligazioni da illecito, questione da risolvere in termini sicuramente positivi, quanto risolvere le incertezze derivanti dalla presenza di criteri di imputazione autonomi in relazione alle più frequenti fattispecie.

Infatti, per tutte le unità da diporto, dunque anche le navi, l'attuale sistema fa ricadere le conseguenze della circolazione in via primaria sul conducente. Ad eccezione delle rare ipotesi di navigazione clandestina, alla sua responsabilità si aggiunge quella del proprietario o, al posto suo, dell'usufruttuario oppure dell'acquirente con patto di riservato dominio (art. 40, comma primo, c. dip.).

---

<sup>(103)</sup> Sul punto v. G. BENELLI, *L'istituto della limitazione*, cit., 279 ss. e F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 180.

Se il danno è stato provocato da un veicolo in locazione, non importa se breve o lunga, a rispondere solidalmente col proprietario sarà anche il conduttore, mentre in caso di unità in *leasing finanziario* a risarcire il danno sarà chiamato, insieme al conducente, il *lessee* (art. 40, comma secondo, c. dip. e 2054, comma terzo, c.c.).

Sovrapponendo i criteri di imputazione previsti dalle due fattispecie si giunge alla conclusione che in una serie di casi, in primo luogo quando proprietario e armatore siano la stessa persona, quest'ultimo potrebbe trovarsi costretto a rispondere anche dei danni provocati dalla circolazione.

Quand'anche ciò dovesse accadere, non potranno comunque esserci interferenze fra i due sistemi. L'ordinamento riferisce infatti ciascuno ad una particolare tipologia di fatti giuridici, inoltre i criteri di imputazione della responsabilità non coincidono mai, facendo leva in un caso sull'aspetto dinamico dell'armamento, negli altri sul dato fattuale della conduzione oppure sulla titolarità formale del mezzo, alla quale sono state equiparare una serie di situazioni simili. Ciascuna particolare tipologia di responsabilità richiamerà pertanto l'applicazione della propria e esclusiva regolamentazione, sicché l'armatore che sia anche proprietario dell'unità, oppure il conduttore di un mezzo oggetto di locazione non occasionale, potrà usufruire della limitazione soltanto per i danni diversi da quelli occorsi durante la circolazione<sup>(104)</sup>.

Salvo nei casi di dolo o colpa grave, di quest'ultimo beneficio l'armatore potrà invece sempre giovare in relazione alle obbligazioni provocate, in situazioni estranee alla circolazione, dai comportamenti illeciti di una qualsiasi delle persone presenti a bordo.

Per quanto difficilmente giustificabile, il fatto che la responsabilità dell'armatore abbia una portata così ampia si ricava sempre dalla lettura in chiaroscuro della disciplina generale rispetto a quella speciale. Infatti, mentre la prima riferisce la responsabilità armatoriale ai soli fatti commessi dall'equipaggio, assai più genericamente

---

(104) Sul punto v. A. ANTONINI, *La legislazione sulla navigazione da diporto*, cit., 45, il quale, con riferimento alla disciplina previgente, riteneva la responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione delle unità da diporto soggetta all'istituto della limitazione di cui all'art. 275 c. nav. Il nuovo art. 24 *bis*, comma nono, c. dip., tuttavia, pur riferendo l'istituto alle obbligazioni derivanti da «fatti» compiuti durante il viaggio, non reca alcun cenno a quelli occorsi durante la circolazione, lasciando supporre che non vi sia stata la volontà di allineare i due sistemi sotto questo aspetto.

il codice della nautica si limita a menzionare i fatti (o atti) compiuti durante il viaggio (art. 274, comma primo, c. nav. e 24 *bis*, comma nono, secondo cpv., c. dip.).

Presumibilmente suggerita dalla circostanza che raramente a bordo delle unità più piccole è presente un equipaggio arruolato, tale differenza avrà effetti significativi, finendo per attribuire all'assuntore dell'esercizio una responsabilità di portata talmente ampia da risultare difficilmente comprensibile anche alla luce delle ragioni che indussero il legislatore ad optare per questa soluzione in relazione all'armamento commerciale <sup>(105)</sup>.

Ogni qual volta il danno sia stato cagionato durante la navigazione del mezzo, il conducente, il proprietario e le figure a quest'ultimo assimilate non potranno invece certamente fruire della limitazione, neppure quando per avventura si trovino a coincidere con la persona dell'armatore. Potranno invece beneficiare del regime di assicurazione obbligatoria che gli art. 122 e 123 d.lg. 7 settembre 2005, n. 209, il cosiddetto codice delle assicurazioni private, prevedono per tutti i mezzi in circolazione in acque ad uso pubblico, e dalla quale rimangono escluse solo le unità prive di motorizzazione (art. 40, c. dip. e 2054 c.c.) <sup>(106)</sup>.

7.2. *Il beneficio della limitazione* — Anche sull'opportunità di estendere al diporto l'istituto della limitazione si discusse a lungo negli anni precedenti alla prima legge organica sulla materia. Si osservò che altrove l'istituto operava anche nella navigazione lusoria, pur talvolta riconoscendosi qualche difficoltà ad estendere al settore in esame le argomentazioni generalmente utilizzate per giustificarne l'esistenza. Qualcuno arrivò a sostenere la necessità di non porre

---

<sup>(105)</sup> Sul punto A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 335, correttamente rilevano l'esistenza di un rapporto molto stretto fra la norma dell'art. 274, comma primo, c. nav. e quella dell'art. 2049 c.c. in materia di responsabilità dei padroni e committenti per i fatti illeciti dei propri dipendenti e commessi, tanto da considerare la prima speciale rispetto alla seconda. Sul significato da attribuire alla nozione di soggetto presente a bordo v. invece A. ANTONINI, *Navigazione da diporto e responsabilità*, cit., 425.

<sup>(106)</sup> L'art. 4 del d.m. 1° aprile 2008, n. 86, precisa che, ai fini dell'obbligo in questione, dovranno considerarsi in navigazione anche le unità da diporto ormeggiate in acque ad uso pubblico, categoria destinata a comprendere tutte le acque aperte alla navigazione. Sullo specifico tema v. M. CARRETTA, *Assicurazioni nella navigazione da diporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), IV, Milano, 2013, 199 ss.

il naviglio italiano in una posizione peggiore rispetto alle unità straniere, suggerendone l'introduzione seppure con correttivi in grado di evitare che potesse dar luogo ad un sostanziale esonero. Per questo, almeno per le unità più piccole si consigliava di svincolare la somma limite dal valore economico del mezzo, individuando una cifra minima da garantire comunque <sup>(107)</sup>.

La soluzione fu alla fine di segno opposto. L'esclusione delle imbarcazioni e dei natanti dall'ambito di operatività della disciplina generale ebbe l'effetto di interrompere ogni discussione, mentre si ritenne scontata l'applicabilità del meccanismo alle navi da diporto. Anche qui il codice della nautica riuscì a riaprire il dibattito, che vide rafforzarsi la posizione di chi riteneva senz'altro opportuno estendere la limitazione <sup>(108)</sup>.

La riforma del codice della nautica ha innovato anche sul punto, assicurando come si è detto ad ogni armatore di unità da diporto di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate la possibilità, salvo dolo o colpa grave, di limitare la propria esposizione debitoria in misura corrispondente ad una somma pari al valore del veicolo, a quello del nolo e di ogni altro provento del viaggio (art. 24 *bis*, comma nono, secondo cpv., c. dip.).

Il nuovo sistema ha suscitato per lo più letture critiche, nella convinzione che si sarebbe potuto certamente evitare di riferirlo in modo indiscriminato a tutte le unità. Soprattutto per quelle più piccole si è paventato che l'istituto potesse dar luogo ad un regime di sostanziale irresponsabilità, anche per i danni alla persona <sup>(109)</sup>.

Per quanto non ingiustificato, il problema finisce tuttavia per assumere una portata ridotta. Alla luce delle precedenti considerazio-

---

<sup>(107)</sup> S. FERRARINI, *Responsabilità per l'esercizio delle imbarcazioni da diporto*, cit., 287 s., nel 1969 suggeriva di quantificarne l'ammontare in ragione di 35 o 40 milioni di lire. Secondo lo stesso Autore della stessa somma «i due terzi devono essere riservati al risarcimento dei danni prodotti alle persone, salvo il diritto dei creditori per danni alle persone di concorrere anche sul terzo rimanente nel caso di loro non completo soddisfacimento». Su posizioni simili E. SPASIANO, *L'esercizio della nave da diporto*, cit., 277 s.

<sup>(108)</sup> V. per tutti M.M. COMENALE PINTO, *La limitazione del debito nel diporto nautico*, cit., 233, seppure con la precisazione che si sarebbe dovuto riguardare di unità in esercizio.

<sup>(109)</sup> Secondo M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552, ciò «potrebbe condurre a problemi di legittimità costituzionale della disciplina, soprattutto con riferimento ai profili di solidarietà espressi dall'art. 2 cost.».

ni, infatti, presupponendo un esercizio in senso tecnico, la limitazione della responsabilità non potrà mai operare riguardo alle *unità minime*, il cui esiguo valore avrebbe potuto effettivamente incidere sulla certezza e adeguatezza del risarcimento, né in relazione a quelle attualmente non in armamento <sup>(110)</sup>.

Inoltre, come si è detto l'armatore potrà usufruirne per le obbligazioni contratte per l'esercizio e l'utilizzo dell'unità, nonché per quelle derivanti da fatti illeciti commessi a bordo, mai per quelle derivanti da sinistri della circolazione <sup>(111)</sup>.

La disciplina in esame sembrerebbe anche prevedere che il valore dell'unità da prendere in considerazione ai fini della somma limite debba in ogni caso essere quello effettivo al momento della richiesta. Infatti, limitandosi a riprodurre il contenuto dell'art. 275 c. nav., il legislatore non ha fatto alcun riferimento al principio generale che consente di impiegare il valore effettivo solo quando compreso fra uno e i due quinti di quello esistente all'inizio del viaggio (art. 276 c. nav.).

Nell'intento di rendere più agile possibile la nuova disciplina, non si è però tenuto conto che tale meccanismo rientra certamente nel rinvio generale operato dalla parte finale della disposizione (art. 24 *bis*, comma decimo, c. dip.).

Esistono certamente navi da diporto di dimensioni e pregio di gran lunga superiori a talune unità commerciali, però la maggior parte di quelle in circolazione ha un valore abbastanza contenuto che, per effetto dell'applicabilità del regime generale, finirà per non poter neppure essere considerato per intero. Questo rappresenta senza dubbio uno degli elementi di più forte criticità del nuovo sistema, tanto da rendere stavolta pienamente fondati i timori espressi riguardo ad un regime di sostanziale irresponsabilità <sup>(112)</sup>.

Piuttosto che dalla paventata applicabilità della limitazione ai danni provocati dalla circolazione di *unità minime* o moto d'acqua, uno dei maggiori difetti della nuova disciplina risiede dunque nel fatto che non si sia pensato di evitare parametri inadeguati per la nautica, perché fondati sulla valutazione di base generalmente molto elevata dei mezzi in esercizio commerciale <sup>(113)</sup>.

---

<sup>(110)</sup> Diversamente M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552.

<sup>(111)</sup> Sul punto v. *supra*, nt. 104.

<sup>(112)</sup> In questo senso v. M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 552 e 562.

<sup>(113)</sup> Sulla finalità del meccanismo nella navigazione commerciale v. F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore*, cit., 172.



La gravità del problema risulta comunque temperata dal fatto che, occorre ancora una volta ribadirlo, l'istituto della limitazione rimane estraneo ai danni provocati a terzi nella circolazione. Potrebbe inoltre essere facilmente neutralizzato attraverso la previsione di quella somma limite minima da garantire comunque, nella quale già la dottrina più risalente aveva identificato l'indispensabile correttivo per l'estensione della limitazione al diporto<sup>(114)</sup>.

Riguardo al procedimento da seguire per ottenere il beneficio, il rinvio generale operato dalla riforma rende, ancora una volta in modo del tutto discutibile e senza tener conto delle esigenze di semplificazione, integralmente applicabile la disciplina comune. Occorrerà pertanto un ricorso da presentare al Tribunale competente, che dichiarerà aperto il procedimento di limitazione con sentenza (art. 620-642 c. nav.).

8. *Conclusioni* — Come spesso accaduto per le riforme che hanno inciso sul settore, l'intento del legislatore era certamente quello di una radicale semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti prescritti per le unità da diporto, incluse quelle commerciali. Un intervento ad ampio spettro che avrebbe offerto la possibilità di incidere su alcuni degli aspetti fortemente critici della materia, colmando una serie di lacune e risolvendo dei veri e propri errori da tempo denunciati dalla dottrina e dagli operatori del settore.

Proprio per questo si affidò al Governo il compito di intervenire, fra le altre cose, sulla rivalutazione e semplificazione dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche; sulla revisione dei titoli professionali del diporto in relazione allo svolgimento di servizi di coperta; sull'aggiornamento della disciplina sanzionatoria (art. 1, comma secondo, lett. *l, n e v.*, l. n. 167/2015).

Buona parte delle novità introdotte dal d.lg. n. 229/2017 ha avuto effetti positivi, anche se alcune delle sue norme erano attese da anni e avrebbero potuto forse essere anticipate con il ricorso alla decretazione d'urgenza.

Nella direzione della necessaria semplificazione, tenuto conto anche delle nuove tecnologie a disposizione, si è mossa l'istituzione

---

<sup>(114)</sup> Sul punto v. ancora S. FERRARINI, *Responsabilità per l'esercizio delle imbarcazioni da diporto*, cit., 287 s. Nello stesso senso, da ultimo, M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 563.

dell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) e dell'Archivio telematico centrale (ATCN).

Non rivestiva invece certo carattere d'urgenza l'introduzione nel codice della nautica dell'art. 24 *bis*, che ha finito per estendere in modo pressoché automatico, cioè senza tutti gli indispensabili adattamenti, alcuni istituti classici della navigazione commerciale <sup>(115)</sup>.

In effetti l'unico spunto che la legge delega sembra offrire a riguardo è quello relativo alla «regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti, secondo criteri di semplificazione nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate» (art. 1, comma secondo, lett. e., l. n. 167/2015).

Per questo l'impressione è che il legislatore delegato, impiegando tale criterio direttivo, per altro riferito ai soli natanti, si sia in qualche modo fatto prendere la mano. Con una norma che finirà per suscitare enormi problemi, senza escludere la possibilità di pronunce giurisdizionali che, magari muovendo dalla sua interpretazione letterale, finiscano per lasciare insoddisfatte le esigenze dei danneggiati. Ma che soprattutto complica il quadro attraverso un istituto di cui nessuno aveva sollevato la necessità, almeno in relazione a tutte le unità da diporto.

Fortunatamente gli antichi e consolidati meccanismi della responsabilità armatoriale, incentrata sull'assunzione dell'esercizio e caratterizzata dal beneficio della sua limitazione, hanno dimostrato una forte tenuta, di fronte a una riforma che avrà una portata applicativa assai ridotta, e soprattutto un legislatore che non intendeva certo propugnare una nozione di esercizio antitetica rispetto a quella classica.

Ciò non significa che sulla nozione in esame non si possano operare riflessioni, che non si debba tentare di rendere più lineare una definizione elaborata quasi settanta anni fa con l'intento precipuo di identificare oggetto e limiti del diritto speciale.

Anzi, il nuovo art. 24 *bis* c. dip. finisce per assumere senso compiuto soltanto quando si riesca a recuperare il significato più pregnante di esercizio nautico e solo intendendo tale concetto in senso assolutamente tecnico, ancorché l'interprete non possa certamente spingersi fino ad attribuire alle risultanze dei lavori preparatori l'ef-

---

(115) Nello stesso senso M. MENICUCCI, *Prime riflessioni*, cit., 549.

fetto di rendere il nuovo sistema riferibile alle sole unità commerciali <sup>(116)</sup>.

Proprio valorizzando il significato di esercizio ci si rende conto dell'importanza che i due istituti finiscono per assumere in relazione alle unità destinate ad uso commerciale. I contratti del cosiddetto *charter nautico* sollevano infatti delicate problematiche di tutela di beni e interessi altrui, appare pertanto assolutamente conseguenziale che attraverso la dichiarazione di armatore si faciliti l'identificazione del responsabile.

Lo stesso vale per il beneficio della limitazione. All'origine si considerò incompatibile col diporto qualsiasi attività diversa da quelle rivolte a soddisfare un puro piacere personale. Nel momento in cui, per far fronte alla mutata realtà economica, si riconobbe la possibilità di un impiego commerciale, la previsione della limitazione avrebbe dovuto costituire una scelta pressoché obbligata. Non fosse altro per evitare disparità di trattamento fra gli armatori di navi destinate ad attività commerciali e quelli delle unità da diporto impiegate per lo svolgimento di attività economiche.

Purtroppo il legislatore delegato non ha ritenuto opportuno né urgente intervenire sui numerosi elementi di criticità sollevati dall'art. 24 *bis* c. dip.

Col d.lg. n. 160/2020 si è dunque persa l'occasione per reintrodurre, in apertura della norma in esame, quella locuzione «utilizzata a fini commerciali» che da sola riuscirebbe a ridare logica a questa importante parte della riforma, effettivamente coniugando le esigenze commerciali con quelle della sicurezza della navigazione.

Non è stata neppure avvertita la necessità di escludere dal rinvio alla disciplina generale la norma dell'art. 276 c. nav., la cui applicazione alla nautica da diporto non solo appare del tutto priva di giustificazione, dipendendo probabilmente da una svista, ma potrà in futuro dar luogo a situazioni di grave irresponsabilità.

In generale, poi, il legislatore dovrebbe riflettere sulla necessità di metter mano alla disciplina sulla responsabilità per danni cagionati a terzi in occasione della circolazione. Per quanto giustificato dal fatto che alle origini della nautica non vi fosse spazio per figure diverse dal proprietario, l'attuale contenuto dell'art. 40 c. dip. finirà

---

<sup>(116)</sup> Non condivisibile sul punto l'opinione di R. DE SIATI, *Il nuovo procedimento per la dichiarazione d'armatore*, cit., 9.

infatti per creare continue frizioni con l'emergente figura dell'armatore, sul quale occorrerebbe, almeno per le navi e le imbarcazioni, o comunque per i mezzi in esercizio, far ricadere la responsabilità solidale col conducente <sup>(117)</sup>.

---

<sup>(117)</sup> Per D. GAETA, *L'ordinamento della navigazione da diporto*, cit., 47, il rinvio operato dalla l. n. 50/1971 all'art. 2054 c.c. per i danni occorsi nella circolazione delle unità da diporto fu frutto di un «palese fraintendimento», in grado di sollevare fondati dubbi di legittimità costituzionale. Diversa la posizione di S. FERRARINI, *Responsabilità per l'esercizio delle imbarcazioni da diporto e assicurazione obbligatoria*, cit., 287, per il quale «per l'imbarcazione da diporto la situazione relativa all'esercizio è più vicina a quella che si presenta in terra per gli autoveicoli, che non a quella che si ha per le navi mercantili. L'esercizio si collega alla proprietà in maniera che non è dalla stessa separabile; ed è pertanto al proprietario che va fatta risalire, in via principale, la responsabilità, in particolare quella per i danni che possono essere prodotti a terzi dalla circolazione».