

La clausola attributiva della competenza in un contratto di assicurazione corpi relativo ad un'unità da diporto, utilizzata per fini non commerciali

di Donatella Bocchese

Title: On the derogation from the jurisdictional rules by an agreement included in a hull insurance contract, concerning a pleasure craft not used for commercial purposes.

Keywords: Diporto nautico – Unità da diporto utilizzata per fini non commerciali – Assicurazione corpi – Reg. (UE) n. 1215/2012 - Norme sulla competenza in materia di assicurazione - Regolamento Bruxelles I *bis* - Artt. 15.5 e 16.5 reg. (UE) n. 1215/2012 – Clausola attributiva di competenza.

1. – La Corte di giustizia ha recentemente operato un'interessante interpretazione del combinato disposto degli art. 15.5 e 16.5 del reg. (UE) n. 1215/2012, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, applicabile, nell'Unione, dal 10 gennaio 2015 fatta eccezione per gli art. 75 e 76.

Questo provvedimento, noto anche come regolamento «Bruxelles I *bis*», ha provveduto all'abrogazione espressa del precedente ed omologo reg. (CE) n. 44/2001 (cosiddetto regolamento Bruxelles I) (art. 80), di cui ha riproposto il contenuto, apportandovi alcune significative modificazioni.

Nella vicenda giudiziaria che ha originato la decisione resa nella causa C-352/21, due persone fisiche domiciliate in Danimarca, nell'ottobre del 2013, dopo aver acquistato una barca a vela da un concessionario stabilito nei Paesi Bassi, stipularono un contratto di assicurazione corpi, concernente, cioè, la nave con le sue pertinenze, ed, altresì, la responsabilità civile, con decorrenza dal 1° novembre 2013.

Nel modulo recante la domanda di assicurazione, il cosiddetto «*Application form yacht insurance*», fornito dalla compagnia assicuratrice, anch'essa stabilita nei Paesi Bassi, i comproprietari del mezzo dichiararono che l'unità sarebbe stata immatricolata in Danimarca e che la stessa sarebbe stata utilizzata esclusivamente per finalità meramente private e da diporto con esclusione, quindi, di ogni impiego di carattere commerciale.

Nel maggio del 2018 il veicolo si arenò in Finlandia, riportando danni alla chiglia ed allo scafo di cui i comproprietari si avvidero soltanto nella primavera dell'anno successivo, quando notificarono l'evento alla compagnia di assicurazione, che, tuttavia, rifiutò di corrispondere l'indennizzo. I caratisti decisero, allora, di convenire l'impresa davanti al Tribunale danese di Elsinora, per chiederne la condanna al pagamento delle spese, relative al risarcimento dei

danni subiti dall'imbarcazione (trecentomila corone danesi), istanza che, però, fu disattesa dal giudice adito, nella sentenza del 19 maggio 2020. Questo, infatti, accolse l'eccezione d'irricevibilità del ricorso avanzata dalla convenuta, che, basandosi su una clausola attributiva della competenza giurisdizionale inserita nel contratto di assicurazione, aveva sostenuto che il procedimento avrebbe dovuto essere incardinato davanti ad un giudice dei Paesi Bassi.

I comproprietari del mezzo appellarono, allora, la decisione davanti alla Corte regionale dell'Est (Østre Landsret) sostenendo che una deroga convenzionale alle disposizioni sulla competenza in materia di assicurazione, seppur in linea di principio ammissibile secondo il regolamento Bruxelles I *bis*, nel caso di specie, non sarebbe stata configurabile. Secondo costoro, infatti, una simile pattuizione avrebbe potuto essere inserita soltanto in un contratto di assicurazione avente ad oggetto la copertura dei grandi rischi richiamati nell'art. 16.5 del medesimo provvedimento, laddove il mezzo assicurato fosse stato utilizzato per finalità commerciali e il danno da questo subito, verificatosi nel corso di un simile impiego. E ciò, in quanto, un'inclusione indiscriminata tra i grandi rischi, dei danni subiti da qualsivoglia tipologia di imbarcazione, a prescindere dal suo aspetto dimensionale e dal tipo di impiego, avrebbe finito per frustrare uno dei principali obiettivi perseguiti dal regolamento Bruxelles I *bis* consistente, proprio, nel fornire un'adeguata tutela alla parte più debole del contratto di assicurazione.

Investito del caso, il giudice d'appello, sospese il giudizio chiedendo alla Corte di giustizia di appurare la validità di una clausola attributiva della competenza inserita in un contratto di assicurazione corpi, relativo ad un'imbarcazione da diporto utilizzata esclusivamente per finalità non commerciali.

2. – In via preliminare appare necessario dar conto della particolare posizione della Danimarca in ordine ai regolamenti europei che si sono succeduti per disciplinare la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.

In primo luogo occorre rilevare che tale Stato non ha partecipato all'adozione del regolamento Bruxelles I, adottato per sostituire, tra gli Stati dell'Unione europea (*ex art. 68*), le disposizioni della Convenzione, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale e relativo Protocollo, adottati a Bruxelles il 27 settembre 1968 [con l. 21 giugno 1971 n. 804, in G.U. 8 ottobre 1971 n. 254, l'Italia ha provveduto alla ratifica ed esecuzione di tale Convenzione].

La Danimarca, pertanto, non essendo in alcun modo vincolata dal provvedimento europeo del 2001, anche dopo la sua entrata in vigore, ha continuato a fare applicazione del testo uniforme del 1968 nelle sue relazioni con gli altri Paesi dell'U.E.

Tuttavia, la necessità di garantire l'effettività di uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia armonizzato in tutto il territorio unionale, nel quale potesse trovare applicazione anche il regolamento Bruxelles I, ha indotto le istituzioni europee a negoziare e, concludere, il 19 ottobre 2005, uno specifico accordo con il Regno di Danimarca, approvato dal Consiglio dell'Unione europea con la decisione 2006/325/CE [in G.U.U.E. 5 maggio 2006, L 120/22; il Consiglio con la precedente decisione 2005/790/CE, in G.U.U.E. 16 novembre 2005, L 299/61 aveva, invece, autorizzato la firma, a norme della Comunità, di tale accordo], mediante il quale le previsioni del regolamento, qui in considerazione, sono state estese anche a tale Stato.

Secondo quanto attualmente consentito dagli art. 1 e 2 del Protocollo n. 22 allegato sia al Trattato sull'Unione europea che al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione, da parte del

Consiglio, delle misure proposte ai sensi degli articoli che compongono la terza parte del titolo V del TFUE, che comprendono proprio quelle disposizioni preordinate ad attuare quello spazio di libertà, sicurezza e giustizia tra gli Stati dell'Unione, cui si è fatto poc'anzi riferimento (*id est* art. da 67 a 89).

Essa, pertanto, in linea di principio, a differenza dell'Italia, non è in alcun modo vincolata dai provvedimenti unionali adottati per modificare il regolamento Bruxelles I, come precisato nell'art. 3.1 dell'Accordo del 2005, e, come più recentemente riaffermato con riferimento al regolamento Bruxelles I *bis*, nel quarantunesimo considerando di tale testo.

Ciononostante, secondo quanto previsto dall'art. 3.2 dell'Accordo siglato con l'Unione europea nel 2005, la Danimarca può «decidere di attuare le modifiche» apportate al regolamento (CE) n. 44/2001, e, quindi, il regolamento di rifusione del 2012, previa notifica alla Commissione di una sua decisione in tal senso, che è stata da tale Stato comunicata all'istituzione europea, con una lettera del 20 dicembre 2012, la quale ha, pertanto, determinato, l'insorgere di obbligazioni reciproche, in questo specifico ambito materiale, tra l'Unione e lo Stato nordeuropeo, secondo il diritto internazionale (art. 3.6 Accordo 19 ottobre 2005).

3. – In materia di giurisdizione, il regolamento Bruxelles I *bis*, nell'apprestare un sistema disciplinare connotato da un elevato livello di prevedibilità, ha assunto quale criterio di carattere generale, sulla cui base radicare la competenza dell'autorità giurisdizionale, quello del domicilio del convenuto a prescindere dalla sua nazionalità (art. 4.1).

A questo ha, però, affiancato anche ulteriori fori, alcuni dei quali speciali (art. da 7 a 9), per favorire la buona amministrazione della giustizia e non alterare l'intimo collegamento che può, talvolta, instaurarsi tra l'autorità giurisdizionale e la controversia, ed altri di carattere esclusivo (art. 24), come già previsto sia dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 [su cui: C. giust. UE 15 settembre 1994, causa C-318/93, punto 16.], che dal regolamento del 2001.

In tre precisi ambiti disciplinari, però, e segnatamente in materia di contratti di assicurazione (art. da 10 a 16), di consumo (art. da 17 a 19) e di lavoro (art. da 20 a 23) il provvedimento ha riproposto i cosiddetti criteri di «competenza esaustiva» (C. giust. UE 15 gennaio 2004, causa C-433/01, punto 28; C. giust. UE 22 maggio 2008, causa C-462/06, punto 18), ossia un complesso di regole speciali sulla competenza giurisdizionale, più favorevoli agli interessi della parte debole del rapporto negoziale, rispetto a quelle di carattere generale (considerando n. 18).

Per quanto concerne la materia assicurativa, le norme contenute nella terza sezione del secondo capo del provvedimento di cui si discorre (*id est* art. da 10 a 16) compongono un «sistema autonomo di ripartizione delle competenze giurisdizionali» (in questi termini: C. giust. UE 20 maggio 2021, causa C-913/19, punto 32; C. giust. UE 21 ottobre 2021, causa C-393/20, punto 29), che permette all'attore se contraente, assicurato o beneficiario dell'assicurazione di convenire l'assicuratore anche di fronte ad un giudice diverso da quello dello Stato membro in cui questo abbia fissato il proprio domicilio (art. 11, 12 e 13), ferma restando l'operatività del criterio generale, nell'eventualità contraria (art. 14.1).

In questo specifico ambito disciplinare, il regolamento ha posto dei rigidi limiti all'autonomia delle parti nella scelta del foro competente, insussistenti nell'economia complessiva del provvedimento, al di fuori degli altri casi di competenza esaustiva (art. 19 per i contratti conclusi da consumatori ed art. 23 per i contratti individuali di lavoro) e di competenza esclusiva (art. 25).

Ciò spiega la ragione per cui, in materia assicurativa la deroga convenzionale è possibile solo in forza di una convenzione posteriore al sorgere della controversia (art. 15, n. 1), che permetta al contraente, all'assicurato o al

beneficiario di adire un'autorità giurisdizionale diversa da quelle previste nella terza sezione del secondo capo del regolamento Bruxelles I *bis* (art. 15, n. 2). Essa, in via alternativa è, altresì, ammissibile laddove la convenzione sia stipulata tra parti, domiciliate o abitualmente residenti in uno stesso Stato membro al momento della conclusione del contratto di assicurazione, ed abbia come effetto - anche quando l'evento dannoso si sia prodotto all'estero - di attribuire la competenza ad autorità giurisdizionali di siffatto Stato, sempre che tali accordi non siano in questo vietati (art. 15, n. 3).

I criteri di giurisdizione «esaustiva» possono, inoltre, essere bypassati da una convenzione stipulata da un contraente non domiciliato in uno Stato membro, eccezion fatta per i casi di assicurazione obbligatoria o relativa ad un immobile situato in uno Stato dell'Unione (art. 15 n. 4) ed, infine, laddove la convenzione riguardi un contratto di assicurazione nella misura in cui questo copra uno o più dei rischi enumerati nell'art. 16 dello stesso atto legislativo (art. 15, n. 5), norma, quest'ultima, sovrapponibile, nella sostanza, al disposto dell'art. 14 del regolamento Bruxelles I.

Tra i rischi contemplati dalla norma del 2012, cui si è fatto da ultimo riferimento, sono menzionati «tutti i “grandi rischi” quali definiti nella direttiva 2009/138/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II)» (art. 16.5) [recepita in Italia con d.l.g 12 maggio 2015 n. 74, in Suppl. ord. n. 29 a G.U. 15 giugno 2015 n. 136], che ha sostituito, abrogandola, la direttiva 73/239/CE, richiamata, invece, nell'art. 14.5 del regolamento Bruxelles I.

4. – Allo stato della disciplina attuatamente vigente nell'Unione, per comprendere quali siano i «grandi rischi» di cui vi menzione nell'art. 15.5 del reg. (UE) n. 1215/2012, occorre, quindi, riferirsi, dapprima, al disposto del successivo art. 16 - ed in particolare al suo punto 5 - e, poi, alla direttiva «solvibilità II».

L'art. 13 n. 27 di quest'ultima enumera tutta una serie di rischi, che ricevono un'organica aggregazione per rami dell'assicurazione non vita, nel suo primo allegato. In tale norma definitoria sono, infatti, richiamati i rischi classificati nella parte A dell'allegato per ramo assicurativo, e più precisamente i rischi concernenti i rami da 4 a 7, 11 e 12 (lett. a), i rischi classificati nei rami 14 e 15 laddove, però, «il contraente eserciti a titolo professionale un'attività industriale o commerciale o una libera professione e i rischi riguardino questa attività» (lett. b) ed, infine, i rischi classificati nei rami 3, da 8 a 10, 13 e 16 del suddetto allegato a condizione che il contraente superi due dei seguenti criteri (lett. c): uno stato patrimoniale superiore a 6.200.000 euro (i); un importo netto del volume d'affari pari a 12.800.000 euro (ii); un numero di dipendenti occupati in media durante l'esercizio superiore a duecentocinquanta (iii).

Tra tutti questi rischi, particolare rilievo ai fini dell'indagine, presentano quelli enunciati nel punto 6 dell'Allegato I, parte A, della direttiva che con una previsione alquanto laconica si limita, invero, a disporre che il ramo «Corpi di veicoli marittimi, lacustri e fluviali» copre «Ogni danno subito da veicoli fluviali, veicoli lacustri, veicoli marittimi», senza far riferimento alcuno al tipo di impiego al quale tali mezzi sono destinati.

Dalla lettura congiunta della previsione da ultimo richiamata, con il disposto dell'art. 16.5 del regolamento Bruxelles I *bis*, si potrebbe, quindi, essere indotti *prima facie* a ritenere che costituiscano grandi rischi tutti i danni subiti dai veicoli destinati alle tre tipologie di navigazione sopra menzionate, a prescindere dalla circostanza che tali mezzi siano, o meno, utilizzati per finalità commerciali.

5. – Questa soluzione interpretativa, che potremmo definire onnicomprensiva, basandosi esclusivamente sul tenore letterale delle richiamate disposizioni necessita, però, di essere vagliata anche alla luce delle ulteriori operazioni esegetiche, che secondo la Corte di giustizia devono essere espletate per pervenire ad una corretta interpretazione delle previsioni di diritto derivato.

Come più volte da questa rilevato, infatti, le norme europee devono essere lette anche nel contesto complessivo del provvedimento che le contempla, nonché alla luce degli obiettivi da quest'ultimo perseguiti (C. giust. UE 3 ottobre 2013, causa C-583/11, punto 50; C. giust. UE 10 dicembre 2018, causa C-621/18, punto 47; C. giust. UE 9 ottobre 2019, causa C-548/18, punto 25; C. giust. UE 25 giugno 2020, causa C-24/19 punto 37).

Seguendo quest'impostazione metodologica, i giudici dell'U.E. hanno sviluppato un sottile percorso argomentativo che ha permesso loro di correggere gli esiti dell'interpretazione estensiva cui si è fatto sopra cenno.

Essi, infatti, facendo leva sull'espressione «Fatti salvi i punti da 1 a 4», utilizzata nell'*incipit* dell'art. 16.5 del regolamento Bruxelles I *bis*, hanno ritenuto che le norme in quelle espresse fossero connotate da specialità e, quindi, di applicazione prevalente rispetto alla disposizione contenuta nell'art. 16.5.

Tra le previsioni speciali così enucleate, essi hanno, poi, focalizzato la loro attenzione, in primo luogo, sul disposto dell'art. 16.1, lett. *a*, che include tra i grandi rischi «ogni danno o pregiudizio» occorso alle navi e «causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali», rilevando come un'interpretazione meramente letterale dell'art. 16.5 e del punto 6 dell'allegato I, parte A della direttiva «solvibilità II», avrebbe finito per nullificare la portata di tale previsione che opera un esclusivo e palese riferimento soltanto all'impiego commerciale del mezzo.

Questo paradossale risultato esegetico, secondo gli interpreti del diritto unionale, laddove accolto senza riserve, si propagherebbe anche sulle previsioni dei successivi punti 2, 3 e 4 dell'art. 16, giacché queste includono tra i grandi rischi, rispettivamente, ogni responsabilità «risultante dall'impiego o dall'esercizio delle navi [...] di cui al punto 1, lett. *a*», (art. 16.2, lett. *a*) «ogni perdita pecuniaria connessa con l'impiego o l'esercizio delle navi di cui al punto 1, lett. *a*» (art. 16.3) ed «ogni rischio connesso con uno dei rischi di cui ai precedenti punti da 1 a 3» (art. 16.4).

Per evitare di vanificare totalmente la volontà del legislatore di attribuire uno specifico significato precettivo ai punti da 1 a 4 dell'art. 16 del regolamento Bruxelles I *bis*, la Corte ha optato per un'interpretazione restrittiva dell'art. 16.5.

Essa ha, quindi, affermato che tra i grandi rischi, richiamati nella norma da ultimo menzionata e definiti *per relationem* dalla direttiva «solvibilità II», non rientrano i danni subiti dai veicoli da diporto utilizzati per finalità non commerciali, cosicché i contratti di assicurazione corpi ad essi relativi non possono ricadere sotto l'egida dell'art. 15.5 del regolamento Bruxelles I *bis*.

Appare, altresì, utile rilevare che questa lettura restrittiva si uniforma a quanto già sostenuto dalla Corte in merito alla necessità di operare con estrema cautela nella valutazione dell'ammissibilità di deroghe convenzionali alla competenza giurisdizionale in materia assicurativa. La Corte, infatti, già con riferimento alle omologhe previsioni della Convenzione di Bruxelles del 1968, aveva sostenuto che «l'obiettivo di tutela della persona economicamente più debole» del rapporto assicurativo - perseguito, come rilevato, anche dal regolamento Bruxelles I *bis* - risulta positivamente garantito attraverso «l'introduzione di limiti all'autonomia delle parti per quanto riguarda la proroga di competenza», ritenuta ammissibile soltanto in casi tassativamente previsti (C. giust. UE 12 maggio 2005, causa C-112/03, punto 31).

La soluzione restrittiva adottata presenta anche il vantaggio di mantenere

inalterata un'intima coerenza con l'applicazione delle previsioni della Convenzione sugli accordi di scelta del foro, conclusa all'Aja il 30 giugno 2005. Tale Convenzione, come noto, è stata aperta anche alla firma delle organizzazioni regionali di integrazione economica (art. 29.1), alle quali sono stati riconosciuti «gli stessi diritti e obblighi di uno Stato contraente», se competenti, nelle materie da essa disciplinate (art. 29.1).

L'Unione europea, dopo aver firmato il 1° aprile 2009, detta Convenzione [Decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 relativa alla firma a nome della Comunità europea della convenzione sugli accordi di scelta del foro (2009/397/CE) in G.U. U.E. 29 maggio 2009, L 133/1], ha provveduto anche alla sua approvazione [Decisione del Consiglio del 4 dicembre 2014 relativa all'approvazione, a nome dell'Unione europea, della convenzione dell'Aja del 30 giugno 2005 sugli accordi di scelta del foro (2014/887/UE) in G.U.U.E. 10 dicembre 2014, L 353/5], rendendo, al contempo, una specifica dichiarazione, ai sensi del suo art. 21.1, che consente a una parte contraente di non applicare la convenzione «ad una materia specifica».

E, così, per preservare le norme di competenza protettiva in materia di assicurazione in favore del contraente, dell'assicurato o di un beneficiario dell'assicurazione (considerando n. 7 della decisione 2014/887/UE), garantite dal suo diritto interno, l'Unione europea ha dichiarato di non voler applicare la convenzione ai contratti di assicurazione (punto 1 della dichiarazione, contenuta nell'allegato I alla decisione 2014/887/UE), fatta eccezione per alcuni casi enumerati nel secondo punto della dichiarazione.

Tra questi, e per quanto in questa sede rileva, sono contemplati i contratti di assicurazione che prevedono un accordo di scelta del foro e che coprono uno o più dei grandi rischi, tra cui «ogni danno o pregiudizio, causato da un avvenimento in relazione alla loro utilizzazione a fini commerciali» subito «dalle navi [...] o da veicoli fluviali, lacustri e marittimi» (punto 2. d, i, lett. a).

Di qui l'inapplicabilità, nell'Unione, della Convenzione dell'Aja a quei contratti di assicurazione, come nel caso sottoposto all'esame della Corte di giustizia, che contengono accordi di scelta del foro e che coprano ogni pregiudizio subito dalle navi, causato da un avvenimento in relazione al loro impiego per finalità non commerciali.

Anche dal punto di vista dell'interpretazione teleologica, la decisione appare conforme ad un orientamento oramai ampiamente consolidato nella giurisprudenza unionale. La Corte, infatti, ha ribadito che lo squilibrio fisiologico che contraddistingue i contratti di assicurazione sotto il profilo del potere contrattuale riconosciuto alle parti, ha portato il legislatore europeo a correggere tale asimmetria di posizione, con norme in materia di competenza giurisdizionale più favorevoli agli interessi del contraente più debole, rispetto a quelle di carattere generale [C. giust. UE 17 settembre 2009, causa C-347/08, punto 40; C. giust. UE 20 luglio 2017, causa C-340/16, punto 28; C. giust. UE 31 gennaio 2018, causa C-106/17, punto 39; C. giust. UE 27 febbraio 2020, causa C-803/18, punti 27; C. giust. UE 9 dicembre 2020, causa C-708/20, punto 32; C. giust. UE 20 maggio 2021, causa C-913/19, punto 39; C. giust. UE 21 ottobre 2021, causa C-393/20, punto 32], che permettano a quest'ultimo di convenire l'assicuratore davanti al giudice di uno Stato membro per lui più facilmente accessibile [C. giust. UE 27 febbraio 2020, causa C-803/18, punto 28; C. giust. UE 21 ottobre 2021, causa C-393/20, punto 46; C. giust. UE 30 giugno 2020, causa C-652/20, punto 50].

Alla luce di tali argomentazioni appare, quindi, del tutto evidente anche la marginalità dello spazio riservato alle deroghe convenzionali alle norme sulla competenza in materia di assicurazione, presenti nella terza sezione del secondo capo del regolamento Bruxelles I *bis*, pur ammissibili, in linea di principio, in forza

del combinato disposto degli art. 15.5 e 16.5. Secondo la Corte tale possibilità sussiste soltanto qualora le parti si trovino in una posizione paritaria, come ad esempio può verificarsi nel caso dei rapporti tra operatori del settore (C. giust. UE 31 gennaio 2018, causa C-106/17, punto 42; C. giust. UE 27 febbraio 2020, causa C-803/18, punti 39 e 45; C. giust. UE 21 ottobre 2021, causa C-393/20, punto 32), dove l'applicazione dei criteri di competenza esaustiva non appare giustificata, a differenza della vicenda giudiziaria che ha originato la pronuncia in esame, nella quale, invece, i comproprietari del mezzo hanno concluso il contratto di assicurazione non in qualità di professionisti, ma di parti deboli del rapporto.

A tale ultimo riguardo, la Corte, ha avuto modo, ancora una volta, di ribadire che l'indagine finalizzata ad appurare lo stato di debolezza contrattuale non può essere condotta caso per caso, perché così facendo si comprometterebbe, al contempo, la certezza del diritto, da un lato, e la prevedibilità delle norme sulla competenza, dall'altro, obiettivo, quest'ultimo, di fondamentale importanza nell'economia complessiva del regolamento Bruxelles I *bis*, come chiaramente esplicitato nel suo quindicesimo considerando (C. giust. UE 20 luglio 2017, causa C-340/16, punto 34; C. giust. UE 27 febbraio 2020, causa C-803/18, punto 42). Alla luce di tali riflessioni, i giudici europei sono pervenuti alla conclusione che un contratto di assicurazione corpi avente ad oggetto un'imbarcazione da diporto utilizzata per fini non commerciali, non rientra sotto l'egida dell'art. 15.5, soluzione ritenuta pienamente conforme agli obiettivi del regolamento Bruxelles I *bis*, poiché giustificata dall'esigenza di apprestare una speciale tutela in favore del contraente debole del rapporto ed incapace di alterare la prevedibilità delle norme sulla competenza che in quel provvedimento risiedono.

6. – A conclusione dell'indagine appare opportuno svolgere anche qualche breve ed ulteriore riflessione sull'impiego commerciale delle unità da diporto, più volte evocato nella sentenza in commento. E ciò in quanto, la decisione della Corte di giustizia si è basata essenzialmente sull'esistenza di una netta distinzione tra l'impiego commerciale e quello meramente privato o da diporto, dei mezzi destinati a questa speciale tipologia di navigazione.

Questa bipartizione di carattere funzionale delle «unità da diporto», espressione che evoca «ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione» qui in considerazione (art. 1, comma 1, lett. a, c. dip.), dal punto di vista del diritto della navigazione italiano, risulta in linea di principio corretta. Essa, infatti, è stata introdotta, nel nostro sistema giuridico, dall'art. 15, comma 1, della l. 5 maggio 1989 n. 171, in deroga a quanto previsto dall'art. 1 del testo normativo di riferimento dell'intero comparto, allora rappresentato, dalla l. 11 febbraio 1971 n. 50, che definiva la navigazione da diporto, come quella «effettuata a scopi sportivi o ricreativi» senza «scopo di lucro» (art. 1, comma 2).

In base alla richiamata previsione del 1989, l'impiego commerciale delle imbarcazioni e dei natanti da diporto sarebbe stato possibile soltanto mediante contratti di locazione o noleggio. Un siffatto utilizzo era, però, subordinato all'iscrizione di tali mezzi in appositi registri, che avrebbero dovuto essere istituiti presso le autorità marittime e della navigazione interna (art. 15, comma 2), ed, altresì, all'iscrizione delle ditte, operanti nel settore della locazione e del noleggio delle unità da diporto, in speciali ruoli, anch'essi da istituire presso le medesime autorità (art. 15 comma 3).

All'inizio del nuovo millennio, il nostro legislatore, nel tentativo di riordinare e rilanciare la nautica da diporto ed il turismo nautico, con la legge 8 luglio 2003 n. 172, oltre ad aver delegato il governo ad emanare il codice sulla nautica da diporto (art. 6), ha introdotto, nell'art. 1 della l. 1971 n. 50, una nuova previsione, confluita nel quarto comma della richiamata disposizione, ampliando i

casi di impiego commerciale delle unità qui in rilievo (art. 1, comma 1, lett. a). Secondo la nuova formulazione dell'art. 1, comma 4, della l. 1970 n. 51 le unità da diporto avrebbero potuto essere utilizzate a fini commerciali anche «per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo».

Tutte le fattispecie di utilizzo commerciale cui si è fatto sin qui riferimento, sono, poi, confluite nell'art. 2, comma 1, del d.lgs. 18 luglio 2005 n. 171, ossia del codice della nautica da diporto, in vigore dal 15 settembre 2005.

Due di esse sono state, però, oggetto di un intervento correttivo del legislatore, che nella norma ora richiamata ha avuto cura di specificare il carattere «professionale» dell'attività di insegnamento svolta con le unità qui in considerazione (lett. b), e di individuare i soggetti legittimati ad impiegare tali mezzi «come unità di appoggio per i *praticanti* immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo», identificati con i «centri di immersione e di addestramento subacqueo».

Si rende, altresì, opportuno rimarcare che il nuovo codice non ha operato alcun riferimento espresso, tra le fattispecie di impiego commerciale delle unità da diporto, al contratto di trasporto e ha fornito una definizione del contratto di noleggio profondamente differente da quella contenuta dall'art. 384 c. nav. (art. 2, comma 1), stabilendo, altresì, nel secondo comma dell'art. 47, introdotto dal d.lg. 12 novembre 2020 n. 160, che tale ultimo contratto non può «avere ad oggetto l'attività di collegamento di linea ad orari prestabiliti tra due o più località predefinite».

Il decreto del 2005 si è, invece, contraddistinto per aver introdotto il principio, tutt'oggi vigente, di impiego esclusivo delle unità qui in considerazione quando oggetto di contratti di locazione o noleggio, escludendone, così, la possibilità di uso promiscuo (art. 2.4).

Anche l'art. 2, comma 1, c. dip. è stato interessato, per quanto in questa sede rileva, da due interventi integrativi. Dapprima, con il d.lg. 3 novembre 2017 n. 229 sono state introdotte due ulteriori fattispecie di impiego commerciale, ricorrenti quando le unità diporto sono utilizzate, rispettivamente, nell'«assistenza all'ormeggio» delle costruzioni destinate alla navigazione da diporto «nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto» (art. 2, comma 1, lett. c *bis*) e nell'«attività di assistenza e traino» delle suddette costruzioni (art. 2, comma 1, lett. c *ter*).

Successivamente, con il già menzionato d.lg. 2020 n. 160 è stata inserita nella previsione un ulteriore e peculiare caso di impiego commerciale, configurabile quando i mezzi, qui in considerazione, sono utilizzati «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» (art. 2, comma 1, lett. c *quater*).

Il codice della nautica da diporto ha anche apprestato un più evoluto sistema di pubblicità che accompagna l'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e delle navi da diporto. Questa, infatti, deve essere annotata nell'Archivio telematico centrale delle unità (ATCN) «con l'indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e gli estremi della loro registrazione nel registro delle imprese» competente ed i riferimenti di tale annotazione devono essere riportati sulla licenza di navigazione (art. 2, comma 2).

Nel caso in cui l'impiego commerciale sia svolto stabilmente in Italia ma da unità battenti bandiera di un Paese dell'Unione o di un Paese terzo, la norma prevede, invece, che l'esercente del mezzo debba presentare allo «Sportello telematico del diportista» (STED) una dichiarazione contenente «le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, gli

estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso» e che una copia di essa, validata dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), per il tramite dello STED, sia tenuta a bordo dell'unità (art. 2, comma 3, c. dip.).

È opportuno, da ultimo, rammentare che l'esercizio abusivo delle attività commerciali svolto con unità da diporto è aspramente sanzionato dall'art. 55 c. dip., salvo il caso di danno ambientale, che può comportare un consistente aggravamento delle sanzioni da tale norma previste (art. 55 *bis* c. dip.).

In linea di principio, l'art. 55 c. dip. dispone che colui che esercita le attività correlate all'impiego commerciale delle unità da diporto (art. 2, comma 1, c. dip.) senza l'adempimento degli oneri pubblicitari contemplati nell'art. 2, comma 2, c. dip., ovvero utilizza tali unità per attività diverse da quelle cui sono adibite, è soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa di importo variabile da 2.775 a 11.017 euro (art. 55, comma 1, c. dip.), sanzione applicabile anche a chi esercita con detti mezzi attività di trasporto di persone a titolo oneroso, che soggiace, peraltro, anche alla sospensione della patente nautica da uno a tre mesi o alla sua revoca, laddove la violazione sia reiterata nel biennio (art. 55, comma 3, c. dip.).

Donatella Bocchese
Dip.to di Diritto delle attività produttive
Sapienza, Università di Roma
donatella.bocchese@uniroma1.it

