Brevi note sui danni del "trasportato di cortesia" nell'unità da diporto

Guido Camarda

Mi capita spesso, in colloqui e simposi vari, di riferire sotto la presidenza di un Collega dotato di profonda preparazione e di altrettanto garbo, doti che gli consentono incisive interlocuzioni. Per ciò stesso, egli è più che adeguato per dirigere la prestigiosa rivista cui questo scritto è destinato.

Per natura, amo il confronto d'idee ed il contraddittorio perché spingono ad un continua verifica sulla coerenza di ciò che si è affermato, alla rimeditazione su conclusioni cui in passato si è pervenuti ed, eventualmente, alla riaffermazione di esse, anche se non più conformi a dottrina e giurisprudenza divenute dominanti. Interpreto così il mio ruolo attuale, che prescinde dallo *ius dicere*. Nel nostro Paese, peraltro, sia soluzioni del tutto innovative, sia (talora) coraggiosi e (talora) apparenti ritorni all'indietro, fondati sul libero convincimento, ben possono appartenere anche al giudice, senza la necessità di complesse sequenze tipiche, invece, del sistema di *common la*w e della regola del *judge made law* e del vincolo del precedente.

Vengo al… dunque! Non condivido numerose scelte compiute con la legge 8 marzo 2003, n. 172.

Ho sempre considerato il diritto come una costruzione armonica in cui modifiche e rattoppi mettono in forse i principi generali, con pericoli non limitati all'estetica (giuridica), ma estesi alla statica (giuridica). Il sostenere, puramente e semplicemente, che il legislatore possa fare *"de albo nigrum"* mi richiama, con libere associazioni di idee, connessioni con regimi autoritari o facili approvazioni di progetti di legge con maggioranze occasionali. Perdipiù, non è sempre possibile contrapporre l'argine costituzionale

Assicuro che nella specie (legge 172/2003) i regimi autoritari non c'entrano, né ho sottomano i resoconti parlamentari sulle maggioranze. Il resto mi sembra, invece, più che pertinente, quando si consideri che il citato

provvedimento, d'improvviso, ha soppresso (nel campo della disciplina dell'intera nautica da diporto), il riferimento espresso al codice della navigazione come sede naturale dei principi di diritto della navigazione e come legge speciale, che - insieme alle altre leggi speciali - erano oggetto di applicazione diretta nel settore diportistico per tutto ciò che non fosse espressamente previsto dalla legge 11 febbraio 1971, n. 50 e successive modificazioni.

L'approfondimento circa la portata di tale soppressione, anche con eventuali riflessi d'ordine costituzionale, è materia così delicata da richiedere ampi spazi e riflessioni. È certo che la scomparsa del comma terzo dell'art. 1 della legge n. 50 del 1971 può essere criticata, ma non ignorata, sia perché il fenomeno investe quei principi generali che la legge sul diporto aveva semplicemente "codificato" (non creato *ex novo*), sia perché continuo a credere che le leggi non siano "grida " di manzoniana memoria.

Mi limito alla modifica dell'art. 47 della legge n. 50 del 1971 a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 1 della legge n. 72 del 2003.

Allo stato attuale, il medesimo regime della responsabilità civile verso terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, già regolato per natanti e imbarcazioni dall'art. 2054 del codice civile, è esteso anche alle navi da diporto.

Ho cercato di limitare, nel corso di un convegno di studio (Cesenatico, 1 – 2 ottobre 2004) gli effetti, a mio avviso devastanti, di tale norma, compiendo (ovviamente, senza la minima presunzione d'infallibilità cattedratica!) un'operazione di rilettura dell'art. 2054 cod. civ., quantomeno in sede di applicazione alla navigazione marittima da diporto. L'obiettivo è stato di pervenire ad una interpretazione sistematica che, in definitiva, potrà essere l'unico rimedio per la conservazione armonica della norma stessa, la quale altrimenti rischia, a mio parere, di violare principi generali del diritto marittimo insieme al principio costituzionale di ragionevolezza.

Per fare ciò ho espresso, ed esprimo, il convincimento che – almeno con riferimento agli *imbarcati-ospiti* in unita da diporto (comprese, ora, le navi di rilevante tonnellaggio) - l'art. 2054 c.c., limitatamente alla responsabilità della

"nave ospitante", non possa trovare applicazione, ove gli ospiti stessi subiscano un danno derivante dalla navigazione (ovviamente, l'art. 2054 usa il termine circolazione!).

Da qui, il puntualissimo rilievo dell'autorevole Collega-presidente, circa la formazione di un consolidato indirizzo che estende ai terzi trasportati le presunzioni *ex* art. 2054 c.c., in ordine alla responsabilità per risarcimento danni anche per le azioni contro proprietario e conducente del veicolo che li abbia trasportati a titolo di cortesia.

Rinnovata la gratitudine per la spinta ad un'ulteriore riflessione, passo ad una breve notazione di merito.

Il cambiamento giurisprudenziale a livello di Corte di Cassazione può, emblematicamente, individuarsi nella sentenza n. 10629 del 26 ottobre 1998. Nella decisione si afferma, a fronte del contrario indirizzo, allora consolidato anche in dottrina (v., per tutte, Cass. civ. n. 471 del 17 gennaio 1997), la piena applicabilità dell'art. 2054 c.c., laddove in passato era stato sostenuto che, riguardo al conducente della vettura con a bordo il trasportato a titolo di cortesia era esperibile, da parte di quest'ultimo, soltanto l'azione *ex* art. 2043.

La sentenza nega che - ai fini di un diverso trattamento tra persone trasportate a titolo di cortesia e persone estranee al veicolo - possano avere influenza sia il principio dell'accettazione del rischio, sia l'opportunità di rendere più agevole (con il meccanismo delle presunzioni) la posizione probatoria degli "estranei" stessi più svantaggiati nella ricostruzione riscontrabile della dinamica del sinistro rispetto ai trasportati, sia infine le conoiderazioni fondate su un bilanciamento tra benefici del trasporto di cortesia ed esclusione del beneficio della presunzione di colpa a carico del conducente con cui il proprietario del veicolo è solidale sulla base dello stesso art. 2054.

Gli ultimi due motivi hanno una forte base di opinabilità. Mi limito a riconsiderare soltanto il primo, collegato con il diniego della rilevanza del principio della conoscibilità del rischio e della conseguente possibilità di valutazione e libera accettazione del rischio stesso.

È interessante notare che la sentenza del 1998, che segna l'inversione di tendenza, non rinnega l'impostazione logico-concettuale delle precedenti

decisioni, ma fa leva sul mutamento del contesto tecnologico ed economico-sociale che giustificherebbe una nuova e diversa interpretazione più favorevole al terzo trasportato a titolo di cortesia. Quando circolavano poche autovetture – è stato precisato – il rischio era più facilmente ponderabile, i passaggi di cortesia erano più rari e fuori dalla prassi corrente, gli incidenti meno numerosi.

In realtà, non mi sembra che tali osservazioni abbiano potuto giustificare il *revirement*. Rilevo che le argomentazioni sono del tutto ribaltabili. Se si vuol sottolineare che l'intensità del traffico ha fatto aumentare le probabilità d'incidenti, la conclusione non può che essere quella dell'avvenuta accentuazione del rischio e della maggiore rilevanza della sua libera accettazione.

Si è in presenza di situazioni del tutto diverse da quelle in cui si trovino soggetti "estranei al veicolo", perché a bordo di altri veicoli o perché pedoni. Questi ultimi nulla possono fare per eliminare preventivamente il rischio sopra-descritto, a meno che, per assurdo, non si voglia pretendere che… debbano astenersi dal circolare.

Se così è per la circolazione stradale, l'applicazione della tendenza dominante (ma non totalitaria, sussistendo sentenze d'appello di segno diverso [1]) induce a conseguenze addirittura irragionevoli (a mio avviso), ove si considerino le unità da diporto ed in particolare le navi da diporto.

Perché si applichi in concreto l'art. 2054 cod. civ., come ora dispone il legislatore, la parola *circolazione* deve tradursi… in *navigazione*, la parola *conducente* in… *comandante* (ignorando l'equipaggio). L'elenco delle forzature e, comunque, dei problemi potrebbe continuare: si pensi alla responsabilità solidale del proprietario della nave da diporto anche in casi di locazione a scafo nudo. Infatti (e ovviamente), l'art. 2054 cod. civ. – rispetto al quale non ci si è preoccupati di operare alcun adattamento - non include la parola *armatore*; soggetto che continua ad essere responsabile dei danni provocati durante la navigazione *ex* art. 274 c.n. con le limitazioni di cui all'art. 275 c.n. (normativa

[1] Richiamo App. Lecce 6 novembre 2000, n. 239 in *Arch. giur. circ. sin. strad*., 2002. 486.

che per le navi da diporto è richiamata implicitamente dall'art. 46 della legge n. 50 del 1971, non modificato dalla legge n. 172 del 2003).

Il paradosso si raggiunge con la constatazione che nell'intera legge n. 50/71, come novellata dalla legge 172/03 in argomento, non viene mai usato il termine *trasportati a titolo di cortesia*, ma quello di *ospiti*, termine che presuppone – nelle fattispecie d'imbarco in navi da diporto – una permanenza considerevole a bordo, una frequente fruizione di vitto ed alloggio, una possibilità di collaborazione nell'esercizio della navigazione, in senso lato; circostanze tutte inimmaginabili nella circolazione dei veicoli su strada.

In conclusione, ove, non si ritenga che, in via generale, l'interpretazione esatta dell'art. 2054 sia quella più restrittiva accolta dalla giurisprudenza prevalente sino a pochi anni or sono, bisogna almeno ammettere la specifica adottabilità di un'interpretazione dello stesso art. 2054 c.c. in occasione di incidenti che vedano coinvolte le unità da diporto (e più in particolare le navi), risultando logicamente impossibile equiparare gli "ospiti imbarcati" a fini di navigazione marittima al semplice "terzo trasportato a titolo di cortesia" in autovettura o in veicoli similari in circolazione stradale. Ho il timore che un diverso orientamento possa far ritenere incostituzionale, sotto il profilo dell'irragionevolezza, la norma di rinvio all'art. 2054 c.c., specie in relazione alla più recente modifica contenuta nella legge 172/03 riguardante le navi da diporto.

Il preannunciato nuovo corpo normativo sul diporto potrà eliminare molti dei dubbi e delle incertezze, anche sotto il profilo assicurativo. Forse sarà necessario un ampliamento della delega, ad esempio, attraverso la possibilità d'introduzione di un'assicurazione infortuni in favore degli "ospiti imbarcati".