

Alla mia famiglia, tutto è grazie a voi.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI

Dipartimento di Giurisprudenza

Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza

Tesi di laurea in Diritto della Navigazione

“Urto di navi: disciplina vigente e prospettive di riforma”

Relatore:
Chiar.mo Prof. Pierangelo Celle

Candidato: Remedios Melone Mastrosimone

Anno Accademico 2023/2024

INTRODUZIONE	5
CAPITOLO I	7
LE FONTI DELLA DISCIPLINA	7
1. <i>Le fonti internazionali: le Convenzioni di Bruxelles in tema di urto, 1910 e 1952</i>	7
2. <i>Giurisdizione e legge regolatrice dell'urto di navi</i>	11
3. <i>Il rapporto fra le fonti internazionali e il Codice della navigazione</i>	21
CAPITOLO II	31
I PRINCIPI	31
1. <i>Il criterio della colpa</i>	31
2. <i>Soggetti</i>	43
3. <i>Il rapporto con la disciplina di persone e cose e danni a terzi</i>	60
4. <i>Limite del debito</i>	66
5. <i>Disciplina della prescrizione</i>	84
CAPITOLO III	89
L'APPLICAZIONE GIURISPRUDENZIALE	89
1. <i>Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di civil</i>	89
2. <i>Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di common law</i>	96
CAPITOLO IV	109
I PROFILI ASSICURATIVI	109
1. <i>Cenni storici</i>	109
2. <i>Fonti normative</i>	112
3. <i>Il ricorso a formulari stranieri</i>	117
4. <i>I beni e i rischi</i>	122
5. <i>I soggetti</i>	127
6. <i>Il cd. rischio putativo e altre deroghe al regime comune</i>	133

7. <i>La copertura P&I</i>	137
8. <i>I danni da urto</i>	141
CAPITOLO V	149
PROSPETTIVE DI RIFORMA	149
1. <i>Il progetto di Rio De Janeiro e le Lisbon Rules, 1977 e 1987</i>	149
2. <i>Il progetto di Göteborg</i>	159
CONCLUSIONI	171
BIBLIOGRAFIA	173
RINGRAZIAMENTI	175

INTRODUZIONE

L'urto di navi, o collisione in mare, è tra i più antichi e tradizionali istituti del diritto marittimo. In mancanza di una definizione legale, è necessario rifarsi alla dottrina marittimista fin dai primi studi della moderna codificazione, che ha inteso l'urto marittimo come «la collisione fra due navi non legate fra loro da un rapporto contrattuale che produce danni alle stesse e alle cose e persone che in esse si trovano»¹.

Muovendo da questa definizione, vanno fatte due considerazioni preliminari.

In primo luogo, il termine «collisione» va inteso come urto materiale, più o meno violento, che avviene nell'ambiente tipico della navigazione tra due navi e che genera danni alle cose o alle persone. All'interno di questa categoria viene ricompresa una variante legislativa che considera collisione anche l'accostamento di una nave all'altra, per spostamento di acqua, produttore di danni, in totale assenza di una vera e propria collisione materiale diretta. Questa ipotesi estensiva è detta «urto equiparato», ed è disciplinata dall'articolo 488 c.nav.²

In secondo luogo, la collisione deve avvenire tra due navi. Ne consegue che la disciplina speciale dell'urto di navi si applica esclusivamente quando la collisione coinvolge navi intese nel loro concetto giuridico (art. 136 c. nav., «navi e galleggianti»³); perciò, la collisione tra una nave e un oggetto che non sia qualificato tale, non trova accoglimento nella disciplina del codice della navigazione né nelle convenzioni internazionali in materia di urto.⁴

¹ V. BRUNETTI A., *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, pp.311

² Articolo 488 codice della navigazione, «Le disposizioni che precedono si applicano ai danni prodotti per spostamento di acqua od altra causa analoga, da una nave ad un'altra e alle persone o alle cose che sono a bordo di questa, anche se non vi è stata collisione materiale.»

³ Articolo 136 codice della navigazione, «Per nave s' intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo. Le navi si distinguono in maggiori e minori. Sono maggiori le navi alturiere; sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna. Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne.»

⁴ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2010.

Poste queste basi, l'urto di navi ha sempre rappresentato un punto di unione tra i diversi Stati a livello internazionale, proprio perché le navi coinvolte spesso erano di nazionalità diversa. L'avvenire delle collisioni al di fuori del mare territoriale e, a volte, in spazi marini non soggetti alla sovranità di alcuno Stato, portava inevitabilmente a conflitti di legislazione sui principi regolatori della responsabilità nonché a conflitti di giurisdizione tra gli Stati coinvolti. Di qui, fin dalla fine del 1800, la necessità di giungere ad uno strumento uniforme sulla disciplina dell'urto di navi.

Oggi, come si dirà in seguito, l'urto di navi è disciplinato a livello internazionale dalle Convenzioni di Bruxelles del 1910 e del 1952.

La ricerca si concentra sui principi generali dell'istituto, e sulla loro evoluzione, dal punto di vista normativo e giurisprudenziale, nonché sui profili assicurativi.

L'obiettivo principale è, dopo aver dato un quadro generale dei vari aspetti della disciplina, approfondire ognuno di essi, per comprendere se vi sia spazio e quale ad una riforma organica della Convenzione, che, seppur fondamentale, presenta ormai alcuni aspetti critici.

CAPITOLO I

LE FONTI DELLA DISCIPLINA

SOMMARIO: 1. Le fonti internazionali: le Convenzioni di Bruxelles in tema di urto, 1910 e 1952 2. Giurisdizione e legge regolatrice dell'urto di navi 3. Il rapporto fra le fonti internazionali e il Codice della navigazione

1. Le fonti internazionali: le Convenzioni di Bruxelles in tema di urto, 1910 e 1952

La materia dell'urto di navi (o collisione) è disciplinata, nel caso di urto che coinvolga navi di diversa nazionalità, dalla Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910, cui è ispirato il nostro Codice della Navigazione. Quest'ultima ha costituito il primo esempio e grande contributo di unificazione del diritto internazionale marittimo. Come già accennato, la necessità di uno strumento uniforme era già avvertita alla fine del 1800, nel corso delle prime conferenze del Comitato Marittimo Internazionale (CMI), in cui si lavorava a due differenti progetti di Convenzione, finché durante la conferenza diplomatica di Bruxelles del 23 settembre 1910, si giunse alla definitiva sottoscrizione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme in materia di urto fra navi (*“Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage et protocole de signature”*)¹. La Convenzione è stata ratificata da oltre 80 Stati ed è stata resa esecutiva dallo Stato italiano con la legge 606 del 1913. È importante sottolineare come le norme del Codice della Navigazione riproducono, salvo alcune differenze, che si possono ravvisare nelle norme in materia di prescrizione (art.487 cod. nav.), di responsabilità solidale fra navi (art. 485 cod. nav.) e di soccorso in caso di urto (art. 485 cod. nav.), in maniera identica quelle della Convenzione, lasciando però alle legislazioni nazionali la regolamentazione di alcuni aspetti.

¹ V. BERLINGERI F., *Il Comité Maritime International, Le sue origini, la sua storia ed il suo futuro*, in Dir. Mar., 1979, p. 148 ss.

Gli Stati sono liberi, ad esempio, nel determinare la portata e gli effetti delle disposizioni che limitano la responsabilità dei proprietari delle navi rispetto alle persone a bordo (art. 4 Conv. Bruxelles); nelle cause di sospensione e di interruzione della prescrizione, che sono di volta in volta determinate dal tribunale adito per il risarcimento del danno; e infine, nel determinare la competenza del tribunale investito a decidere sull'azione per i danni a seguito dell'urto. A questo proposito, si affiancano a quella del 1910, le due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952, rispettivamente sulle regole di competenza civile e penale in tema di urto, ratificate e rese esecutive dallo Stato italiano con legge 880 del 1977.

Insieme alla Convenzione di Londra del 1972 ("COLREG"), esse vanno a comporre il quadro normativo di diritto uniforme in materia di collisione in mare. In merito alla Convenzione del 1910, il fil rouge della ricerca, essa incontra una larghissima applicazione per l'elevato numero di adesioni e ratifiche raggiunto², prevalendo sulla normativa interna; di conseguenza le norme del Codice della Navigazione saranno applicabili solo laddove la Convenzione non sia intervenuta. È necessario fare una prima riflessione sulla portata applicativa della Convenzione, lasciando poi ad un secondo momento il ragionamento su legge regolatrice e giurisdizione. La Convenzione si applica ai casi di urto tra navi marittime e tra navi marittime e navi adibite alla navigazione interna, purché abbiano la nazionalità di diversi Stati contraenti, indipendentemente da dove l'urto sia avvenuto. Quindi, la sua applicazione è condizionata dal requisito che tutte le navi interessate nell'azione battano la bandiera di Stati contraenti, salvo il caso che appartengano al medesimo Stato (art.8). Quest'ultimo, un criterio che le altre convenzioni di diritto marittimo hanno abbandonato in favore di criteri che consentono una più ampia diffusione della norma

² V. *CMI Yearbook 2007/2008*, pp.374 ss.

internazionale; tale criticità sarà oggetto di approfondimento nei prossimi capitoli. La Convenzione non si applica invece, se il sinistro coinvolge esclusivamente navi addette alla navigazione interna, navi da guerra o navi di Stato esclusivamente adibite ad un servizio pubblico (art. 1, 11 e 12 c.1 Conv. Bruxelles). Nel caso in cui una delle navi coinvolte nell'urto batta la bandiera di uno stato non contraente la Convenzione non può trovare applicazione e la legge regolatrice della fattispecie va determinata in base alle norme di diritto internazionale privato del foro, di cui si dirà successivamente. In virtù considerazioni preliminari suddette è necessario un approfondimento; le fattispecie regolate dalla normativa interna ed internazionale sono diversamente individuate. La disciplina uniforme riguarda specificatamente l'abbordaggio fra navi marittime o tra queste e le navi addette alla navigazione interna, mentre il codice della navigazione regola l'urto di navi senza fornire una definizione dello stesso. La fattispecie disciplinata attiene all'urto, fra «beni mobili della navigazione», ai sensi dell'articolo 136 Cod. nav.; e quindi più precisamente si intendono inclusi i galleggianti, le piattaforme petrolifere e gli aeromobili nelle ipotesi di urto misto, nonché parti della nave, e cioè singole parti che la compongono, quali le pertinenze, gli oggetti che si trovano a bordo e quelli che sporgono dal bordo della nave stessa. L'urto che avvenga tra una nave e un oggetto che non è considerato «bene mobile della navigazione» non trova accoglimento nella disciplina del codice della navigazione. Sia la Convenzione di Bruxelles del 1910, sia il codice della navigazione, fondano la responsabilità, in caso di urto, sul principio della colpa; non si tratta quindi né di una responsabilità obbiettiva o per rischio di impresa, né di una presunzione analoga a quella dell'articolo 2054 c.c.³, la quale prevede che in caso di urto fra veicoli non a guida di rotaia la colpa si presume in parti uguali. La differenza sta nel fatto che quella

³ Cfr. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.308.

del 2054 è una presunzione sull'esistenza della colpa, mentre la Convenzione prevede che, una volta dimostrata la colpa, la ripartizione di essa si presume al 50%, salvo che sia dimostrato diversamente. Quindi a livello uniforme, non vi è alcuna presunzione sull'esistenza della colpa, essa va sempre dimostrata. Da ultimo, la Convenzione si applica esclusivamente ai danni alle navi, ai carichi e alle persone a bordo delle navi coinvolte nella collisione. Sul criterio della colpa ci si soffermerà successivamente.

2. *Giurisdizione e legge regolatrice dell'urto di navi*

L'ambito applicativo della Convenzione di Bruxelles del 1910 attiene ai casi di urto tra navi (marittime, o tra queste e navi adibite alla navigazione interna), purché battano la bandiera di diversi Stati contraenti, indipendentemente da dove l'urto si sia verificato; con esclusione, come già detto, delle navi da guerra e di quelle adibite esclusivamente dallo Stato ad un servizio pubblico. Tale norma di diritto internazionale uniforme prevale sulle disposizioni nazionali di d.i.p. e stabilisce quindi direttamente la disciplina applicabile alle fattispecie di urto di navi.⁴

Per quanto riguarda la legge regolatrice, va precisato che, ai sensi dell'articolo 12 della Convenzione di Bruxelles, se le navi coinvolte nella collisione appartengono al medesimo Stato del tribunale adito, è applicabile la legge nazionale comune e non la suddetta Convenzione. Qualora una delle navi coinvolte nella collisione batta la bandiera di uno Stato non contraente, la Convenzione di Bruxelles non può trovare applicazione e la legge regolatrice della fattispecie va determinata in base alle norme di diritto internazionale privato del foro. In passato, era necessario operare un collegamento normativo tra l'articolo 12 del Codice della Navigazione e l'articolo 62 della legge n.218/1995 (*"Riforma del diritto internazionale privato"*). L'articolo 12 cod. nav., individua vari criteri di collegamento. In primo luogo, se le navi coinvolte nell'urto sono italiane e l'urto avviene in alto mare o in luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, si applica la legge italiana, in quanto legge nazionale comune delle navi; se, invece, le navi coinvolte nell'urto sono di diversa nazionalità, e l'urto avviene sempre in alto mare o in un luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, si applica la legge italiana quando il giudizio si svolge in Italia, in quanto *lex fori*. Così come si applicherà sempre la legge italiana se l'urto avviene in acque territoriali

⁴ CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo I, pp.8 e ss.

italiane tra navi aventi nazionalità italiana. Ancora, se l'urto avviene in acque territoriali italiane, ma le navi hanno nazionalità diversa, in assenza di una precisa disposizione del codice della navigazione, è applicabile la legge italiana in virtù del principio della "*lex loci commissi delicti*", a meno che le due navi abbiano nazionalità comune. La dottrina aveva sottolineato, già da tempo, l'inadeguatezza del ricorso alla legge della bandiera, ritenendo più corretta e adeguata la soluzione, prevista già dall'articolo 12 cod. nav., nel caso di navi battenti bandiera di Stati diversi, di applicare comunque, nel caso di urti in alto mare, la *lex fori*.⁵ L'articolo 62 della legge n.218/1995, prevede che alla responsabilità da fatto illecito sia applicabile la legge dello Stato in cui si è verificato l'evento, o, su richiesta del danneggiato, la legge dello Stato in cui si è verificato il fatto che ha causato il danno, salva l'applicazione della legge comune se l'evento coinvolge cittadini che abbiano residenza comune.⁶ Suddetto collegamento normativo non opera più a partire dall'11 gennaio 2009, con l'entrata in vigore del regolamento (CE) n.864/2007 ("Roma II") del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali in materia civile e commerciale.⁷ Il fine di questo regolamento è conferire certezza e prevedibilità alla legge da applicarsi a queste fattispecie. In virtù di questo scopo, il sistema è stato delineato in modo da essere compatibile a livello normativo con il Regolamento (CE) 44/2001 ("Bruxelles I"), sulla competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, di cui si dirà successivamente. Prima di entrare nel merito del regolamento Roma II, è necessario fare due specificazioni; in primo luogo, esso si applica ed è vincolante per tutti gli Stati membri, ad eccezione della Danimarca, che non lo ha ratificato. In secondo luogo, esso

⁵ CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.308.

⁶ Cfr. MOSCONI F., *Diritto internazionale e privato*, Vol.1, pp.161 ss.

⁷ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pp.237 ss.

prevale sia sull'articolo 12 cod. nav., che sull'articolo 62 della legge n.218/1995, infatti all'articolo 3 si sottolinea il carattere universale di suddette norme, che prevalgono sulle disposizioni interne di ogni singolo Stato e trovano altresì applicazione quando la legge che viene individuata non sia quella di uno Stato membro. La materia civile e commerciale di cui il regolamento si occupa, è estesa alle obbligazioni extracontrattuali derivanti dalle ipotesi di urto di navi che avvengono in acque territoriali o in uno spazio soggetto alla sovranità di uno Stato. La norma generale di riferimento, e quindi il primo criterio di collegamento è l'articolo 4 del regolamento secondo il quale la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal Paese in cui è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal luogo nel quale si verificano le conseguenze indirette di tale fatto. È il cd. principio della "*lex loci damni*". Nel caso in cui invece, i soggetti coinvolti nell'urto risiedano abitualmente nello stesso Paese, nel momento in cui si verifica il danno, si applica la legge di tale Paese (art. 4 comma 2). È necessario però chiedersi, a questo punto, cosa si intenda per residenza abituale; a ciò provvede l'articolo 23 del regolamento Roma II, che distingue due ipotesi, a seconda che si tratti di persona fisica o di persona giuridica. Se il soggetto coinvolto è una persona fisica, che sta agendo nell'esercizio della sua attività, per residenza abituale si deve intendere il luogo in cui si trova la sede principale della sua attività. Nel caso invece si tratti di società e persone giuridiche, per residenza abituale si deve intendere il luogo in cui si trova la loro amministrazione centrale. Per dare maggiore flessibilità al sistema, il giudice può discostarsi dai criteri indicati precedentemente, nel caso del terzo comma dell'articolo 4, dove è prevista una sorta di "clausola di salvaguardia", ai sensi della quale, se il fatto illecito presenta collegamenti manifestamente più stretti con un altro Paese, si fa salva l'applicabilità

della legge di tale Paese. È data quindi quest'ulteriore possibilità al giudice adito, che potrà, valutando volta per volta le circostanze del caso concreto, trattare i singoli casi in maniera più aderente alla realtà normativa di un determinato Paese. L'articolo 14 del regolamento stabilisce inoltre il principio di libertà di scelta delle parti sulla legge applicabile mediante un accordo posteriore al verificarsi del fatto che ha originato il danno.

È discusso se rimangano esclusi dall'ambito applicativo del regolamento i casi di urto avvenuti in spazi non soggetti alla sovranità di alcuno Stato; secondo una tesi, essi resterebbero ancorati ai principi di diritto internazionale privato disciplinati dall'articolo 12 cod. nav.⁸

Poiché però il Regolamento non esclude la propria applicabilità a tali fattispecie, appare preferibile l'opinione per cui anche in tale ipotesi si applicano le norme dello stesso e, in particolare, quella che dà al giudice adito la possibilità di valutare le circostanze del caso concreto per individuare quale normativa sia più strettamente collegata alla vicenda e, pertanto, idonea a disciplinarla.⁹

Da ultimo, va sottolineato che, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento 864/2007, siano comunque rilevanti, quale dato di fatto e ove opportuno, le norme di sicurezza e di condotta in vigore nel luogo e nel momento in cui si verifica il fatto che determina la responsabilità, laddove diverso dal Paese in cui il danno si verifica, per esempio, quelle relative alla regolamentazione degli obblighi di impiego dei servizi di assistenza e di controllo del traffico marittimo.¹⁰

⁸ POLLASTRELLI S., *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi*.

⁹ Cfr. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo I, pp.8 e ss.

¹⁰ Cfr. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.309.

Dopo l'analisi delle possibili leggi regolatrici dell'urto di nave, è necessario passare alla questione di quale sia l'autorità giurisdizionale competente in caso di urto.

A livello comunitario, per quanto riguarda la competenza giurisdizionale, è stato adottato, come sopraddetto, il regolamento (CE) 44/2001 e successivamente il regolamento (UE) 1215/2012, ma nella specifica materia dell'urto di nave, operano all'interno dell'ordinamento giuridico italiano le due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza civile e penale per le cause riguardanti i danni da urto, ancora applicabile per effetto dell'art. 71 del regolamento, ai sensi del quale «Il presente regolamento lascia impregiudicate le convenzioni, di cui gli Stati membri siano parti contraenti, che disciplinano la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari».

Va sin da subito chiarito che il termine «competenza» ha un duplice significato; con esso si intende sia la competenza interna di giudici appartenenti ad un medesimo ordinamento giuridico, sia la competenza giurisdizionale quale potere di giudicare dell'autorità giudiziaria di uno Stato o di un altro Stato con riguardo ad una medesima fattispecie.¹¹ La convenzione internazionale sulla competenza civile, (come anche quella penale, di cui si dirà dopo), ha fissato alcune regole uniformi per determinare dove debba essere intentata un'azione giudiziale relativa all'urto fra navi marittime o fra queste e navi addette alla navigazione interna; ciò, affinché, a seguito di un urto fra navi non vengano instaurate distinte azioni di fronte ad autorità giurisdizionali di diversi Stati.¹² L'articolo 1 della Convenzione sulla competenza civile dà varie possibilità di scelta all'attore sul luogo in cui promuovere l'azione giudiziale. L'attore può decidere di promuoverla davanti al Tribunale di residenza del convenuto o in una

¹¹ V. POLLASTRELLI S. *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi*, pp.807

¹² Cfr., ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pg.239.

delle sedi della sua compagnia, o davanti al Tribunale del luogo ove è stato eseguito il sequestro della nave del convenuto o su un'altra nave appartenente al convenuto qualora tale sequestro sia autorizzato, o davanti il Tribunale del luogo in cui tale sequestro avrebbe potuto essere eseguito o in cui il convenuto abbia fornito una cauzione o una garanzia, o ancora davanti al Tribunale del luogo ove è avvenuto l'urto, qualora esso sia avvenuto nei porti, nelle rade e nelle acque interne.¹³ Sono tutti criteri alternativi fra di loro, sta all'attore decidere. Sempre la stessa norma, infine, disciplina il fenomeno della litispendenza; prevede che l'attore non potrà intentare contro lo stesso convenuto una nuova azione giudiziale, basata sugli stessi identici fatti, davanti ad una diversa giurisdizione, senza aver prima rinunciato all'azione già avviata. Le parti convenute in giudizio possono proporre le loro domande riconvenzionali relative al medesimo urto, davanti al Tribunale competente a giudicare dell'azione principale (articolo 3 primo comma). Va poi rilevato come le stesse parti convenute possano proporre le loro domande, anche attraverso un autonomo giudizio di fronte ad un altro Tribunale (diverso da quello adito in via principale), purché rientri fra quelli competenti ai sensi dell'articolo 1. In questo senso si lascia però aperta la possibilità di avere più giurisdizioni e più giudicati su una stessa fattispecie, da questo punto di vista un'incongruenza da non sottovalutare. Questa ipotesi è prevista anche nel caso del secondo comma dell'articolo 3, nel caso di "*plusieurs demandeurs*"¹⁴, in cui vi siano più attori coinvolti dalla collisione. Ciascun attore ha due possibilità: può promuovere l'azione principale di fronte al Tribunale precedentemente adito in via principale per il medesimo urto, oppure può promuovere l'azione di fronte ad un Tribunale competente diverso da quello adito in via principale. Da ultimo è necessario

¹³ V. RIGHETTI G., RIMABOSCHI M., *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*.

¹⁴ POLLASTRELLI S., *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi*, pp.808.

affrontare l'ipotesi in cui dallo stesso urto siano implicate più navi. Ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 1952, il giudice adito per primo, potrà estendere la propria giurisdizione alle altre azioni intentate per lo stesso fatto, e per le quali magari non sarebbe competente, solo se gli è consentito dalla propria legislazione interna.¹⁵ A questo punto è inevitabile domandarsi se le disposizioni sopra viste siano derogabili; la risposta la troviamo all'interno della stessa Convenzione, che all'articolo 2 prevede che le suddette disposizioni possano essere derogate dalle parti interessate, nel caso in cui, di comune accordo, decidano di scegliere una giurisdizione diversa da quelle indicate nella Convenzione (cd. libertà di scelta delle parti), oppure di sottoporre la questione ad arbitrato. Come precedentemente accennato, l'azione giudiziale può essere intentata anche nei confronti del cd. «urto equiparato», quando non vi sia una collisione materiale diretta. Sono invece escluse le azioni relative al contratto di trasporto marittimo o qualunque altro contratto, ciò in senso conforme all'articolo 10 della Convenzione di Bruxelles del 1910.¹⁶ Per quanto riguarda il lato penale, la Convenzione di Bruxelles del 1952 prevede, all'articolo 1, che il criterio per individuare la giurisdizione competente sulla responsabilità penale o disciplinare del comandante e delle altre persone a servizio della nave, sia quello esclusivo dello Stato in cui la nave batte bandiera al momento dell'urto. La convenzione inoltre non è applicabile se l'urto avviene nei porti, nelle rade o nelle acque interne. A differenza della Convenzione di Bruxelles sulla giurisdizione civile, tale Convenzione, ha un ambito applicativo più esteso, in quanto le sue norme si applicano non solo all'urto di navi, ma anche ad ogni altro sinistro della navigazione. In conclusione, per evitare sovrapposizioni con convenzioni internazionali uniformi, il regolamento Bruxelles I,

¹⁵ Cfr. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pp.241 ss.

¹⁶ V. RIGHETTI G., RIMABOSCHI M., *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*.

all'articolo 71, lascia impregiudicate quelle concernenti la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in settori specifici, di cui gli Stati membri siano parti contraenti. Ne derivano quindi due considerazioni fondamentali; in primo luogo, è ovvio sottolineare che la Convenzione di Bruxelles del 1952 prevalga sul regolamento 44/2001 e sulla disciplina nazionale, in quanto determina una speciale giurisdizione in materia di urto di navi. Inoltre, per gli aspetti non regolati dalla Convenzione di Bruxelles del 1952, si applica il regolamento Bruxelles I, che prevede come criterio fondamentale che sia competente il giudice dello Stato membro in cui è domiciliato il convenuto, indipendentemente dalla sua cittadinanza (art.2).¹⁷

¹⁷ POLLASTRELLI S., *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi*, pp.809.

3. *Il rapporto fra le fonti internazionali e il Codice della navigazione*

In virtù della pluralità di fonti che regolano l'istituto dell'urto di navi, è necessario fare chiarezza sul rapporto che intercorre fra le fonti internazionali e il Codice della navigazione. Per procedere a tale analisi, va ricapitolato il vasto sistema di fonti che regola le collisioni in mare. La disciplina dell'urto tra navi, come già ribadito, è stata uniformata sul piano internazionale dalla Convenzione di Bruxelles del 1910, di vasta applicazione, approvata e resa esecutiva in Italia con la legge 606 del 1913, e 938 del 1925. Essa regola non solo l'urto tra navi marittime, ma anche l'urto tra una nave marittima e una nave o un battello destinati alla navigazione interna, senza che si debba tenere conto delle acque in cui esso è effettivamente avvenuto (art. 1).¹⁸ Per quanto riguarda il sistema normativo italiano, prima disciplinato dagli articoli 660-665 del Codice di Commercio del 1882, esso è stato adeguato al regime internazionale uniforme con la legge 938 del 1923, e successivamente disciplinato dal Codice della navigazione vigente agli articoli 482 a 488, che riguardano tanto la navigazione marittima, quanto quella interna.

Per la navigazione marittima, tale sistema viene integrato dalla COLREG, l'insieme di Regole per la prevenzione degli abbordi in mare, approvate con la legge 1085 del 1977. Per la navigazione interna invece, vi è una disciplina speciale prevista dalla Convenzione di Ginevra del 9 dicembre 1930 sull'unificazione delle Regole in materia di urto in acque interne, nonché dalla Convenzione di Ginevra del 15 marzo 1960; da notare che pur essendo una disciplina speciale, ricalca praticamente le linee fondamentali della Convenzione di Bruxelles del 1910. Sempre nell'ambito della navigazione interna, rivestono grande importanza le normative specifiche, nazionali o internazionali (tra gli Stati rivieraschi o in ogni caso interessati), con cui viene regolata

¹⁸ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX, pp.332 e ss.*

la navigazione sulle principali vie d'acque interne a carattere internazionale cui vengono assoggettate anche le navi che non appartengano agli Stati costieri o comunque interessati (navi straniere in genere). A sottolinearlo è l'articolo 120 del Regolamento per la navigazione interna, approvato con D.P. 28 giugno 1939, ai sensi del quale: «L'esercizio della navigazione nelle vie navigabili internazionali è regolato dalle particolari norme delle Convenzioni internazionali». Da ultimo, sono di particolare rilievo la Convenzione internazionale e il pedissequo Regolamento per la navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, sottoscritti entrambi a Lugano nel 1923.¹⁹ A livello internazionale vanno altresì tenute in considerazione le due Convenzioni di Bruxelles del 1952, rese esecutive in Italia con la legge 880 del 1977, che disciplinano una le regole della competenza civile in materia di urto, l'altra quelle della competenza penale sia in materia di urto di nave, sia di altri eventi della navigazione.²⁰

Poste queste basi, è necessario delinearne l'ambito obiettivo di applicazione e dunque il rapporto che si instaura fra di loro. In tale ambito emerge una problematica ampia e articolata, con molte implicazioni di diritto privato.

La norma fondamentale da cui partire è l'articolo 12 del Codice della navigazione, ai sensi del quale l'urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, è regolato dalla legge nazionale delle navi o degli o degli aeromobili coinvolti, se è comune, o altrimenti, dalla legge italiana.²¹ Ci si potrebbe chiedere se tale norma di diritto internazionale privato si pone in contrasto con le norme di diritto internazionale uniforme recepite nell'ordinamento giuridico

¹⁹ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX*, pp.333 e ss.

²⁰ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX* pp.334 e ss.

²¹ Art. 12 Cod. nav. (Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o aeromobili): «Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in altomare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana».

nazionale, divenute pertanto leggi italiane; questo poiché è evidente che, avendo carattere speciale, esse, nel momento in cui sussistono i presupposti per poterle applicare, prevalgono sulla norma posta in via generale, anche se sempre nell'ambito del diritto speciale, allo scopo di dirimere i conflitti.²²

In risposta a tale quesito è stato dato un dettagliato schema di soluzioni in tema di applicazione delle diverse fonti normative: in primo luogo, la Convenzione di Bruxelles del 1910 si applica all'urto, dovunque avvenuto, anche in acque interne, tra navi marittime che appartengono a diversi Stati contraenti la Convenzione (art. 1); sono ovviamente escluse le navi da guerra e quelle di Stato addette esclusivamente ad un pubblico servizio. Inoltre, la stessa Convenzione si applica anche all'urto, dovunque avvenuto, anche in acque interne, tra navi marittime e navi addette alla navigazione interna che appartengano sempre a Stati contraenti la detta Convenzione.²³ Ai sensi dell'articolo 12 n.2 della Convenzione di Bruxelles, la legge nazionale comune si applica all'urto, dovunque avvenuto, tra navi marittime o tra una nave marittima e una nave "interna", che appartengano allo stesso Stato, se questo è lo Stato a cui appartiene il giudice che è stato adito. Sul punto va ricordato l'art. 1 della Convenzione di Bruxelles del 1952 sulla competenza civile in materia di urto tra navi, ai sensi del quale l'azione può solamente essere instaurata a scelta dell'attore, o davanti al giudice della residenza abituale o di una delle sedi imprenditoriali del convenuto; oppure, davanti al tribunale del luogo in cui è stato eseguito il sequestro della nave del convenuto o di altra nave di sua proprietà, o del luogo ove il sequestro avrebbe dovuto essere praticato e dove il convenuto ha prestato cauzione o altra garanzia; o ancora, davanti al tribunale o giurisdizione nel luogo ove è avvenuto l'urto, allorché esso ha avuto luogo in porti o

²²Cfr. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo I, pp.8 e ss.

²³ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX* pp.336.

rade o in acque interne.²⁴ Le norme del Codice della navigazione si applicano quindi all'urto, dovunque avvenuto, tra navi marittime italiane e anche tra navi marittime italiane e navi "interne italiane", se il giudizio si svolge in Italia, perché, se fosse altrimenti, si applicherebbe la Convenzione.²⁵ Da qui possiamo desumere che i casi in cui si applicano le norme del Codice della navigazione sono molto rari.

La Convenzione di Ginevra del 1930, ai sensi del suo articolo 1, si applica a ogni urto, avvenuto nelle acque interne di uno Stato aderente la Convenzione stessa, tra navi addette alla navigazione interna che appartengano ad uno stesso Stato (ovviamente contraente).²⁶

L'articolo 25 delle Preleggi al Codice civile, ora abrogato, si occupava invece della *lex loci commissi delicti* e della *lex loci*. La prima, si applicava all'urto avvenuto nelle acque interne di uno Stato che non fosse aderente alla Convenzione di Ginevra del 1930, tra navi di qualsiasi Stato (anche se contraente la Convenzione di Bruxelles del 1910 o quella di Ginevra del 1930), purché addette alla navigazione interna; la seconda, si applicava invece ad ogni urto avvenuto in acque marittime territoriali di uno stato che non fosse contraente della Convenzione di Bruxelles del 1910, tra navi marittime, di cui almeno una non appartenesse ad uno Stato aderente a quest'ultima Convenzione.²⁷

Il Regolamento (CE) n.864/2007, all'articolo 4, prevede che «Salvo se diversamente previsto nel presente regolamento, la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del paese in cui il danno si verifica, indipendentemente dal paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal paese o dai paesi in cui si verificano le conseguenze

²⁴ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.336 e ss.*

²⁵ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.337.*

²⁶ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.337.*

²⁷ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.337.*

indirette di tale fatto», per cui nel caso in cui entrambe o una sola delle navi coinvolte appartengano ad uno stato non contraente la Convenzione del 1910, si applica la legge individuata in base al Regolamento stesso; qualora invece appartenessero tutte ad uno Stato contraente, e in questo stesso Stato si trovasse il tribunale adito, è proprio la Convenzione del 1910, che va applicata.²⁸

Tuttavia, nell'ipotesi di urto avvenuto in alto mare, in cui le navi coinvolte appartengano a due Stati diversi, di cui almeno uno non è aderente alla Convenzione di Bruxelles del 1910, è stato autorevolmente sostenuto che la legge più strettamente collegata alla fattispecie sia quella del giudice concretamente adito dalle parti.²⁹

Da sottolineare che, secondo un prevalente orientamento, e secondo le Regole per la prevenzione degli abbordi in mare (COLREG), un idrovolante, fermo o in movimento sull'acqua, è considerato una nave, ai fini della disciplina sulla prevenzione delle collisioni. Peraltro, gran parte della dottrina, non ritiene applicabile, all'urto tra una nave e un idrovolante, fermo o in movimento sull'acqua, per quanto attiene alla disciplina della responsabilità, le disposizioni di cui sopra, bensì diverse e più specifiche fattispecie.³⁰

²⁸ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.337.*

²⁹ Cfr. Cass., 7 febbraio 1975, n. 458, in *Giust. Civ.* 1975, I, 1548: «Sono regolate dalla legge italiana le obbligazioni derivanti da urto di navi in mare non territoriale, quando la legge nazionale non sia comune ed il giudizio si svolga in Italia.»; V. anche, *Foro It.* 1976, I, 442.

³⁰ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.338:* Riteniamo infatti che, malgrado l'assimilazione esistente sul piano teleologico-funzionale nelle norme di circolazione, non si possa sostenere che all'idrovolante, fermo o moventesi sull'acqua, debbano applicarsi, oltre che le regole di condotta, manovra, segnalazione dettate per prevenire l'urto, anche le normative sostanziali sulla responsabilità dettate per le navi. Infatti, non essendo 'idrovolante propriamente una nave poiché la sua destinazione non è quella di navigare bensì quella di volare, in caso di collisione tra idrovolanti fermi o moventesi senza eseguire una manovra di involo (decollo) o di ammaraggio sull'acqua, o tra un idrovolante fermo o moventesi senza involarsi o ammarare sull'acqua e una nave ferma o in movimento, dovrà applicarsi, quanto alla responsabilità, il sistema (extracontrattuale) della legge comune, come per qualsiasi altro investimento di *object*. Mentre, nel caso che il movimento sull'acqua dell'idrovolante faccia parte di una manovra di involo o di ammaraggio, dovranno invece applicarsi le norme sull'urto, se anche la nave è in movimento, o la normativa più severa della responsabilità per danni a terzi alla superficie, se la nave è ferma. Ancora, nel caso di urto tra idrovolanti in manovra di decollo o 'ammaraggio sull'acqua, si applicheranno le norme sull'urto di aeromobili (analoghe a quelle dell'urto di navi); nel caso di urto di idrovolante in fase di involo o di ammaraggio contro altro idrovolante, fermo sull'acqua, si applicheranno le norme sui danni a terzi alla superficie. Tengasi presente che l'art. 11 della Convenzione di Ginevra 1930, recita: "*Sont compris dans la denomination de bateaux: les hydroglisseurs, les radeaux, les dragues, les grues, et élévateurs flottants,*

È fondamentale poi capire quali siano le fonti da applicare all'urto nei casi particolari di immunità delle navi di Stato. Come già accennato sopra, ai sensi del suo articolo 11³¹, la Convenzione di Bruxelles del 1910 alle navi da guerra e di Stato addette esclusivamente ad un servizio pubblico. Il medesimo principio è affermato dal più sfumato articolo 5 della Convenzione internazionale di Bruxelles del 1952 per la competenza civile in materia di urto, ai sensi del quale: «*Rien de ce qui est prescrit dans la présent Convention ne modifie les règles de droit qui sont en vigueur dans les Etats contractants, en ce qui concerne les abordages intéressant des navires de guerre ou des navires appartenant à l'Etat ou au service de l'Etat*».³² A riguardo, l'interpretazione prevalente, è che il legislatore internazionale abbia rimesso alla legge nazionale del giudice competente a decidere sull'urto, cd. *lex fori*, che dovrebbe essere il giudice dello Stato cui appartiene la nave “pubblica” ad esso appartenente, il regolamento delle controversie che riguardino l'urto di nave “privata” contro nave da guerra o di Stato adibita esclusivamente a servizio pubblico.³³ Di fatti, la nave “privata” non può invocare l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1910, né di quella del 1952, a causa delle esclusioni in esse insite, né può, nella maggior parte dei casi, convenire lo Stato estero in giudizio dinanzi un proprio tribunale, perché ciò è vietato dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 sull'immunità delle navi di Stato (almeno per gli Stati ad essa aderenti, ratificata e resa esecutiva in Italia con R.D.L. 1958/1928 convertito poi nella legge 1638 del 1929).³⁴

les sections mobiles de ponts de bateau et tous engins et outillages flottants de nature analogue” Ma non fa alcun cenno degli hydravions.

³¹ Art. 11 Conv. Bruxelles 1910: «*La présente Convention est sans application aus navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public*».

³² Cfr. sul punto, RODIERE, *Traité général, Evénements de mer*, pp.105.

³³ BISSALDI B., *L'urto di navi*, in *Saggi di diritto commerciale*, pp.398.

³⁴ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX* pp.339.

L'articolo 3 di detta Convenzione sottrae alle regole di responsabilità civile e ad ogni misura cautelare o azione *in rem*, le navi da guerra, gli yachts di Stato, le navi di sorveglianza, le navi ospedale, le navi di rifornimento e tutte le altre navi appartenenti ad uno Stato o da esso gestite e destinate in modo esclusivo, a un servizio governativo non commerciale. Tuttavia, la stessa disposizione ammette che i soggetti danneggiati per urto possano agire contro lo Stato di appartenenza di tali navi o carichi, mediante un'azione risarcitoria dinanzi ai tribunali competenti dello Stato cui appartiene la nave "pubblica" senza che quest'ultimo possa far valere la propria immunità.³⁵ Con detto principio, la Convenzione del 1926 non ha in alcun modo derogato all'esclusione sancita dalla Convenzione del 1910 all'articolo 11, anzi si conferma la sua *ratio*. Di fatti è chiaro che anche se uno Stato contraente la Convenzione del 1926, convenuto dinanzi ai propri giudici, non può eccepire la propria immunità riguardo alla responsabilità da urto per le sue navi, l'accertamento delle colpe e dell'estensione o limitazione del debito verrà rimessa alla *lex fori*.³⁶

È evidente che invece uno Stato convenuto che non abbia aderito alla Convenzione del 1926, potrà sempre eccepire in via globale l'immunità.³⁷

Infine, quindi, qualora un danneggiato privato agisca per l'ipotesi di urto da nave da guerra o comunque appartenente ad uno Stato, davanti ai giudici di quest'ultimo, di responsabilità di tale Stato nei confronti dei terzi si può parlare solo se essa è prevista dalle leggi dello Stato medesimo.³⁸

Qualora l'azione di danni sia portata dinanzi ai giudici di uno Stato che non ha aderito alla Convenzione del 1926, a cui appartiene il privato danneggiato, occorre fare due cose fondamentali. In primo luogo, è necessario verificare se la *lex fori* comprenda la

³⁵ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.340.*

³⁶ Cfr. caso "The Truculent", 1951, 2 Lloyd's Rep. 308.

³⁷ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.340.*

³⁸ Cfr. caso *The Philippine Amiral*, 1974, 2 Lloyd's Rep., 568.

possibilità di convenire quivi in giudizio lo Stato estero; in secondo luogo, la decisione avrà null'altro che un effetto meramente declaratorio, poiché non può sfociare in alcuna esecuzione forzata che violi la sovranità di tale Stato. Nell'ipotesi però, che la nave dello Stato non contraente sia già soggetta ad una *actio in rem* o a procedimento cautelare in un altro Stato, la possibilità che essa sia assoggetta a esecuzione forzata dipende da ciò che prevedono le leggi o i giudici locali in merito all'esperimento di tali rimedi.³⁹ Al contrario invece, lo Stato la cui nave è coinvolta in una collisione, può sempre agire, sia davanti ai propri tribunali, sia davanti ad un foro estero, contro la nave "privata" che ritiene interamente o parzialmente responsabile dei danni subiti dallo Stato attore.⁴⁰

È poi necessario sottolineare che l'Italia è parte contraente di entrambe le Convenzioni, sia di quella del 1910 sull'urto che di quella del 1926, sull'immunità delle navi di Stato. Inoltre, il sequestro e il pignoramento in acque italiane, di una nave di Stato straniero è subordinato all'autorizzazione del Ministero per la Giustizia, che viene concessa solo se fra i due Stati, italiano e estero, sussiste, in materia, una situazione di reciprocità.⁴¹ Ancora, va precisato che mentre nel caso di urto tra due navi da guerra o appartenenti ad uno Stato, senza che vi siano coinvolti o danneggiati persone e beni privati, riguarda solamente l'Amministrazione statale, nel caso di urto "misto", e quindi tra nave "privata" e nave da guerra o di Stato, esso non sfugge alla giurisdizione del giudice ordinario nazionale, osservando le norme speciali sulla rappresentanza in giudizio

³⁹ V. GIULIANO, SCOVAZZI, TREVES, *Diritto internazionale, II, Milano, 1983, pp.541 e ss.*

⁴⁰ Cfr. MARSDEN, op. cit., pp. 206: «Where action is brought by a foreign Sovereign or a Sovereign State, there is a submission to the [English] jurisdiction in regard to that action».

⁴¹ RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.342.*; v. anche R.D.L. 30 agosto 1925, n.1621, conv. nella L. 15 luglio 1926, n.1263.

dello Stato. Tutto ciò a meno che lo Stato italiano non intenda sottomettersi per sua volontà alla giurisdizione di uno Stato straniero.⁴²

È qui che interviene in maniera determinante il Codice della Navigazione, che risolve ogni dubbio in proposito. L'articolo 589 lett. (a) del Codice della navigazione, assegna al tribunale, competente in forza dell'articolo 590⁴³, le cause riguardanti i danni dipendenti da urto di navi. Inoltre, all'ultimo comma specifica che «le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle navi da guerra nazionali».

Con tale affermazione si conferma che la navigazione delle navi da guerra e di Stato in genere, secondo l'ordinamento italiano, per quanto riguarda la disciplina della responsabilità, è soggetta alle regole della legge comune, a meno che non ne venga dispensata o non sia disciplinata da norme particolari o speciali, in virtù di particolari esigenze o funzioni di dette navi.⁴⁴

In conclusione, il rapporto tra il Codice della navigazione e le fonti internazionali che disciplinano l'istituto dell'urto è articolato e a volte complesso; tuttavia, va sottolineato come la maggior parte degli urti avviene ormai in acque internazionali ed è quindi disciplinato dalle relative Convenzioni.

⁴² Cfr. art.25 Cod. proc. Civ. E.R.D. 30 ottobre 1933, n.1611; v. anche RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.342.*

⁴³ Art.590 cod. nav. (Competenza per territorio): «1. Se il fatto che vi ha dato luogo è avvenuto nel mare territoriale, le cause contemplate nel precedente articolo sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale è avvenuto il fatto, ovvero avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o, in mancanza, l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, ovvero il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è l'ufficio di iscrizione della nave. 2. Se il fatto è avvenuto fuori del mare territoriale, le cause sono proposte avanti il comandante di porto capo del circondario o il tribunale della circoscrizione, nella quale è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata, o l'arrivo della maggior parte dei naufraghi, o, in mancanza avanti il capo del circondario o il tribunale della circoscrizione nella quale è il luogo di iscrizione della nave.»

⁴⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo II, Capitolo XIX pp.343.*

CAPITOLO II

PRINCIPI GENERALI

SOMMARIO: 1. Il criterio della colpa 2. Soggetti 3. Il rapporto con la disciplina di persone e cose e danni a terzi 4. Limite del debito 5. Disciplina della prescrizione

1. Il criterio della colpa

Sia la disciplina del codice della navigazione, sia la Convenzione di Bruxelles del 1910 sull'urto di nave sono basate sul principio della responsabilità per colpa.¹ Il principio per cui ogni nave in colpa deve rispondere dei danni subiti dall'altra nave in proporzione all'entità della propria colpa o, secondo il nostro Codice, (articolo 484), dell'entità delle relative conseguenze dannose, oggi universalmente condiviso ed applicato, è in realtà un criterio che è venuto ad affermarsi lentamente nel tempo e, a dire il vero, nel corso di parecchi secoli. Che l'offesa recata al patrimonio e/o alla vita mediante un abbordaggio colposo ritrovi la sua disciplina sanzionatoria sul terreno extracontrattuale è un tema mai messo in dubbio; tanto che lo stesso Ulpiano rimanda in materia alle sanzioni della legge Aquilia, emanata da Lucio Aquilio Gallo, tribuno della plebe, nel 476 a.C., a meno che l'evento non sia causato da forza maggiore.² Tuttavia, per lungo tempo, si è opposta la diversa concezione, a carattere essenzialmente limitativo della responsabilità degli *shipowners* e pertanto della nave *in rem*, tuttora vigente, ossia quella della limitazione del debito armatoriale, che ha iniziato ad affermarsi a proposito dei danni da urto.³ Prima di giungere alla disciplina

¹ Cfr. RIGHETTI G., voce: *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. Dig. It., App. VII*, 1987.

² V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza*, pp.346.

³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza*, pp.347 ss.

attuale, vi sono stati numerosi precedenti storici; è necessaria quindi una approfondita analisi diacronica. Nella disposizione *ad hoc* contenuta nei Ruoli di Oleron (1266) e nel Codice di Wisby (1505), si trattava specificamente l'ipotesi di urto di nave al momento dell'ancoraggio da parte di una nave in movimento; la nave in colpa era tenuta a rimborsare soltanto la metà del danno causato. Quest'ultima disciplina è stata poi estesa nei Codici dei Paesi Bassi e della Lega anseatica alle ipotesi riguardanti due navi, entrambe in movimento, ribadendo il concetto per cui la nave urtante in movimento deve sopportare interamente il proprio danno, fermo restando il principio per cui una nave non può mai rispondere oltre il valore del proprio scafo e delle proprie attrezzature. Il Codice danese e quello svedese si rifanno alla decisione arbitraria per la liquidazione dei danni subiti da navi in movimento, ma limitano in modo vincolante a un terzo l'ammontare dovuto per i danni subiti, senza colpa, dalla nave all'ancora.⁴ Il Consolato del mare, verso la metà del Secolo XIV propendeva per soluzioni ancora diverse, limitando alla metà nel caso di investimento di nave all'ancora e prevedendo il risarcimento integrale nell'ipotesi di urto tra navi in movimento, a meno che non sia dovuto a condizioni atmosferiche sfavorevoli, nel qual caso la competenza a giudicare veniva affidata agli arbitri. In Francia, l'Ordonnances del 1681, prevedeva una conseguenza ancora distinta, sancendo categoricamente, in qualsiasi ipotesi di urto accidentale, la divisione in parti uguali del danno subito o provocato. Nel Regno Unito poi, guardando alla giurisprudenza dell'Ammiragliato britannico, non si individuano decisioni in merito; fino al 1614, anno in cui la Corte fissò la regola del risarcimento dovuto solo per la metà del danno arrecato, regola mai rigidamente seguita in quanto plurime decisioni successive furono per la condanna al pagamento dell'intero danno subito dall'altra nave e l'applicazione della metà al solo danno subito al carico presente

⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.348.*

a bordo; inoltre, spesso, si concesse il beneficio della metà anche nel caso di investimento di nave all'ancora.⁵ Successivamente si è ristretta sempre più l'idea del risarcimento per metà, cd. *iudicium rusticorum pro dimidio*, nei confronti di altra nave e del suo carico, limitandola ai soli casi di colpa non accertati, rimasti di causa dubbia, o di caso fortuito, mentre sono condannate all'intero risarcimento le navi sicuramente colpevoli.

Da notare tuttavia, che non mancano casi di condanna per la metà del danno anche nei casi di colpa accertata o, al contrario, di assoluzione completa in caso di mancanza di prova di colpa; questo ad indicare ancora poca rigidità della regola e univocità nella sua applicazione.⁶ Solo nel 1815/1816 Lord Stockwell J. stabilì dei nuovi criteri da seguire, dividendo la casistica in quattro ipotesi.⁷ La prima, è il cd. *inevitable accident*, per cui, in caso di collisione senza colpa accertata a carico di alcuna delle navi coinvolte, è prevista l'assoluzione, il che vuol dire che ogni nave si accolla i propri danni. In caso invece di *both to blame collision*, quando la collisione avviene per colpa di entrambe le navi, si prevede la condanna di entrambe secondo la regola della *division of loss*. Da ultime, le ipotesi in cui la colpa sia solo di una nave (*one vessel to blame*); in questo caso la nave colpevole non ha nessun diritto di azione e viene condannata al risarcimento integrale dei danni subiti dall'altra.⁸ Con riferimento a queste categorie, la Camera dei Lords, nel 1824, stabilì che ognuna delle due navi in colpa era tenuta a risarcire la metà del danno subito dall'altra.⁹ Il cd. *Stockwell test*, di cui sopra, venne poi rivisto e modificato da Lord Robinson nel 1828, che lo riassunse in tre ipotesi. In caso di collisione accidentale i danni restano a carico di chi li ha subiti;

⁵ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.349 e ss.*

⁶ Cfr. *Caso Ruckton v. Lambton, riportato da MARSDEN, pp.97*, primo caso in cui si è convalidato il sequestro di una sister-ship della nave urtante.

⁷ Cfr., *Casi The Woodrop-Sims (1815) e The Lord Melville (1816)*.

⁸ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.348*.

⁹ Cfr., *Caso Hay v. Le Neve (1824)*.

la stessa soluzione si adotta se la causa dell'urto si dimostra ragionevolmente dubbia. Se invece, la collisione avviene per colpa di una o di entrambe le navi si applica la regola della *division of loss*.¹⁰ Ciò che è rimasto immutato, fin dal 1789, è il fatto che la regola della divisione e il cd. *rusticum iudicium* non furono mai più applicati a casi di collisione per colpa non provata, causa non accertata o dubbia. A ribadire questo principio, è la *section 25* del *Judicature Act* del 1873, dove fu chiaramente precisato che la regola della *division of loss* poteva essere applicata solo nel caso di colpa comune.¹¹ Questo, un ultimo passo in avanti verso l'unificazione e definizione della materia, che si ebbe con la Convenzione di Bruxelles del 1910, introdotta nel Regno Unito con il *Maritime Convention Act* del 1911, il quale abrogò anche il precedente *Judicature Act* del 1873. Da questo momento in poi, in caso di urto per colpa comune, la condanna al risarcimento del danno è proporzionata quantitativamente al grado di incidenza che la colpa della parte condannata ha nella produzione dell'evento dannoso.¹² A subire l'influenza dell'ultima evoluzione della teoria anglosassone, fu l'Italia, nel codice di commercio del 1882 (abrogato poi nel 1942), che non prevedeva il risarcimento per i danni dovuti a colpa comune (articoli da 660 a 665).¹³

Dopo aver ripercorso l'evoluzione storica della responsabilità da urto, è necessario un'analisi della disciplina attuale e dei principi fondamentali affermati nelle Convenzioni di Bruxelles del 1910, di Ginevra del 1930 e nel Codice della navigazione italiano, qui di seguito. In primo luogo, l'articolo 482 del codice della navigazione prevede che se l'urto è avvenuto per causa di forza maggiore o caso fortuito – cd.

¹⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.348*; v. anche *The Catherine of Dover (1828)*.

¹¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.348*.

¹² V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.349*; v. anche caso *U.S. v. Reliable Transfer Co. (1975)*, *Corte Suprema USA, in Dir. Mar. 1975, pp.454*.

¹³ Cfr. *Codice di comm. 1882 (abr.), Titolo VII "Dei danni cagionati dall'urto delle navi" artt. 660-665*; v. anche RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.350*.

inevitable accident –, per causa non accertabile o comunque dubbia («se non è possibile accertarne la causa»; «*si il y a doute sur les causes de l'abordage*»), i danni sono sopportati da coloro che li hanno subiti. Il medesimo principio è stabilito dall'articolo 2 comma 1 della Convenzione di Bruxelles.¹⁴ La regola non soffre eccezioni anche se, al momento dell'urto, una o entrambe le navi sono all'ancora. Secondo la giurisprudenza, peraltro, il giudice potrebbe ritenere provata la colpa della nave in movimento sulla base di presunzioni semplici (*prima facie evidence*), di natura fattuale e non legale¹⁵.

Per caso fortuito si intende un evento imprevedibile ed inevitabile tale da escludere completamente il comportamento colpevole di una o delle navi coinvolte nell'urto, ad esempio, una tempesta particolarmente violenta, contro la quale sono state vane tutte le misure dettate dall'arte nautica, una nebbia improvvisa, un vortice di corrente che hanno per esempio portato senza colpa una nave alla deriva contro un'altra. Di fatti, l'applicazione di suddette norme è prevista per i casi di collisioni avvenute a causa di forze straordinarie della natura, senza alcuna implicazione dei criteri di negligenza, imperizia o di un'intenzione premeditata a commettere l'evento per cui si è verificato il danno.¹⁶ Tuttavia, come più volte evidenziato dalla giurisprudenza, la relazione tra l'evento naturale imprevedibile e il danno, non è sufficiente ad eliminare totalmente la responsabilità, nel caso in cui vi sia la prova che almeno una delle navi non abbia tenuto un comportamento diligente e quindi non abbia adottato tutte quelle cautele che dovrebbero normalmente essere adottate, per consentire alla nave di affrontare e resistere alle condizioni atmosferiche avverse ed evitare la collisione con l'altra nave.¹⁷

¹⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.351.*

¹⁵ Cfr. *Cass. 17 gennaio 1958, nave "Exchange", n.90 in Dir. Mar., 1958, 467.*

¹⁶ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo, Vol.III, Giuffrè 251 ss.*

¹⁷ Cfr. *Trib. Genova 31 gennaio 1952, in Dir. Mar. 1952, pp. 607 ss; Trib. Comm. Marsiglia 13 febbraio 1955, in Dir. Mar. 1956, pp. 121 ss.*

In assenza di comportamenti colposi delle navi coinvolte nella collisione, la conseguenza più logica, è che i danni restino a carico di coloro che li hanno sofferti, ed è preclusa qualsiasi azione risarcitoria tra le parti stesse.

Sia il codice della navigazione che la Convenzione parificano la fattispecie di urto per caso fortuito a quella di urto per cui le cause siano rimaste ignote. Vi sono vari indici valutativi che si possono ricondurre al concetto di «cause rimaste ignote», ad esempio, le incertezze sulla causa effettiva dell'evento, le difficoltà di rinvenire la velocità delle navi, l'indeterminatezza sul punto esatto della collisione nonché quella sulla posizione delle navi¹⁸ o le discordanze nelle testimonianze; questi costituiscono elementi tali da condurre all'esonero dalla responsabilità delle navi entrate in collisione e i conseguenti danni rimangono a coloro che li hanno subiti, compresi i terzi danneggiati dall'urto, ma ad esso estranei (ad esempio, gli aventi diritto al carico o le persone a bordo della nave).¹⁹ La norma seguente, l'articolo 483 del codice della navigazione prevede che se l'urto è avvenuto per colpa di una sola delle navi coinvolte nell'urto (cd. urto per colpa unilaterale), la responsabilità ricade interamente sull'armatore della nave in colpa.

La stessa conseguenza è stabilita dall'articolo 3 della Convenzione di Bruxelles sull'urto di nave, per cui «Se l'urto è cagionato dalla colpa di una delle navi, la responsabilità di rifondere i danni incombe su quella che ha commesso la colpa».²⁰

Da ultimo, la fattispecie più complessa è quella del cd. urto per colpa comune, per cui si prevede che se la colpa è comune a due o più navi, la responsabilità (dei rispettivi armatori) delle stesse è stabilita e distribuita proporzionalmente in relazione alla

¹⁸ Cfr. *Trib. Comm. Anversa 10 giugno 1958, in Dir. Mar. 1959, pp.137 ss.*

¹⁹ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo, Vol.III, Giuffrè 251 ss*; sul punto v. anche SPASIANO E., *voce: Urto di navi e di aeromobili, cit., 3.*

²⁰ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo, Vol.III, Giuffrè pp. 251*; v. anche, RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.352.*

gravità delle singole colpe. Tuttavia, si assiste alla scelta legislativa italiana di discostarsi dal regime della Convenzione di Bruxelles²¹, in quanto, secondo l'articolo 484 del codice della navigazione, il proporzionamento va compiuto anche avendo riguardo all'entità delle relative conseguenze, connesse con rapporto di effetto a causa, con la rispettiva colpa, mentre, secondo l'articolo 4 della Convenzione, la proporzione va effettuata solo in relazione alla gravità della colpa (*"S'il ya faute commune, la responsabilité de chacun navires est proportionnelle à la gravité de sa faute"*). Dubbi sono stati sollevati su tale criterio, in quanto la gravità può essere considerata sotto due profili, quello soggettivo (del comportamento) e quello oggettivo (delle conseguenze). A proposito di tali dubbi, la *Sous-Commission* costituita dalla Conferenza è intervenuta modificando tale disposizione: *"S'il ya faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises et à leurs conséquences; toutefois si la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales"*.²² Tuttavia, anche tale ultima modifica ha sollevato qualche perplessità, poiché, è stato osservato, che le conseguenze che rilevano devono essere quelle riguardanti l'avvenimento, ma non anche quelle riferite al danno che ne deriva. Proprio in seguito a ciò è stato deciso di eliminare dal testo della disposizione le parole *"respectivement commises"*, mantenendo però immutato il principio per cui il giudice può valutare entrambi gli aspetti della colpa, sia quello soggettivo che quello oggettivo.²³ L'onere della prova riguardo la colpa dell'una o dell'altra delle navi coinvolte nell'urto, incombe, sul soggetto danneggiato, cioè colui che invoca il risarcimento del

²¹ Cfr. *Relazione al codice della navigazione n.291*.

²² V. BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, 2009, p.406.

²³ V. BERLINGIERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, 2009, p.406.

danno conseguente alla collisione, sia esso attore in causa, o convenuto che proponga la relativa domanda riconvenzionale.²⁴ L'azione per danni da collisione quindi, non è diversa, da questo punto di vista, da una qualsiasi altra ordinaria azione per illecito extracontrattuale (art. 2043, 2697 cc.).²⁵ Nel caso permanga il dubbio sulla colpa dell'altra nave o sull'effettiva sussistenza di un nesso causale tra il suo comportamento e l'urto, la domanda, principale o riconvenzionale che sia, non può essere accolta. Ogni volta, quindi, che l'uno o l'altro dei litiganti invoca la colpa della parte avversa, anche se è presumibile che la collisione sia effettivamente avvenuta per colpa di una delle navi coinvolte, se le prove riportate non convincono i giudici sulla concreta esistenza di una colpa in capo all'una o all'altra di esse, le domande di risarcimento non possono essere accolte; in quest'ultimo caso ogni nave sopporta i propri danni.²⁶ Tuttavia, ciò non toglie, che esistano fattispecie particolari, tali che, a carico delle navi coinvolte possa ravvisarsi una *prima facie evidence* di colpevolezza (presunzioni semplici). In questo caso però, l'onere della prova verrebbe per così dire rovesciato, in quanto spetterebbe alla parte indiziata, di fornire le prove che il comportamento della propria nave non ha concorso causalmente né al verificarsi della collisione, né al prodursi del danno lamentato. In realtà così non è, poiché in primo luogo non può affermarsi la colpevolezza se una colpa non è ritenuta sussistente e soprattutto se non è provato il nesso eziologico esistente tra essa e l'evento; in secondo luogo, l'articolo 2 della Convenzione di Bruxelles del 1910 sottolinea, che al principio fondamentale sottoscritto, non si fa eccezione, neppure nel caso in cui una delle navi è in movimento

²⁴ Cfr. Trib. Genova 31 Gennaio 1949, in *Dir. Mar.* 1949, 80: «L'onere di provare la colpa della nave investitrice incombe sulla parte che ha subito il danno».

²⁵ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.352*; v. anche, Trib. Genova, 13 agosto 1952, navi Rim. "Roma" e motoscafo "Lido", in *Dir. Mar.* 1953, 111: «In conformità ai principi generali in materia di prova nel campo extracontrattuale, incombe al danneggiato dimostrare l'esistenza di una colpa della nave urtante».

²⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.353*.

e l'altra è all'ancora. Quest'ultima è però una fattispecie in cui solitamente, in mancanza di altri elementi contrastanti, viene affermata la colpa della nave in movimento, non per una presunzione di colpa, ma sulla base di una «*prima facie evidence*» a carico di questa, poiché la nave ancorata è impedita di manovrare.²⁷ Peraltro, questa sotto regola, affermata dalla giurisprudenza sulla base di centinaia di casi di esperienza, è condizionata alla sussistenza di condizioni obiettive normali, ad esempio che ad essa si può ricorrere solo quando la collisione è avvenuta di giorno o quando, in caso di nebbia, la nave all'ancora abbia emesso i prescritti segnali acustici.²⁸ Inoltre, se la diversa proporzione non può essere determinata, o se le colpe del caso appaiono di uguale gravità, il risarcimento è dovuto in parti uguali.

Il quadro è nettamente diverso per quanto riguarda la disciplina dell'urto nel diporto nautico. Il codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 giugno 2005 n.171), assoggetta l'urto delle unità da diporto all'articolo 2054²⁹ del Codice civile, che disciplina la circolazione dei veicoli senza guida di rotaie; ciò, per espresso richiamo dell'articolo 40 c. dip.³⁰ Di conseguenza, in virtù di questa equiparazione, è prevista per i «mezzi nautici» (art. 3 c. dip.), la stessa copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità civile stabilita per i veicoli a motore.³¹

La responsabilità per i danni provocati dalle unità da diporto (escluse le unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario), grava sul conducente (art. 2054 comma 1, c.c.),

²⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.353 e ss.*

²⁸ Cfr. *Corte Suprema (1874), 86 U.S. 125, caso S/s "Pensylvania" v. "Mary Troop"*.

²⁹ Art. 2054 c.c. (Circolazione di veicoli): «*Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno*».

³⁰ Art. 40 c. dip. (Responsabilità civile): «*1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è regolata dall'articolo 2054 del Codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.*»

³¹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.598.*

in solido con il proprietario o in sua vece sull'usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio.³²

Ai sensi dell'articolo 2054 comma 3, la responsabilità dei proprietari prescinde da qualsiasi addebito di colpa; essa ha quindi carattere oggettivo e può essere esclusa solamente provando che la circolazione del natante è avvenuta contro la loro volontà.³³

Tuttavia, la giurisprudenza della Cassazione sostiene che in realtà in tale ipotesi sussista una responsabilità per *culpa in eligendo* o *in vigilando*, e afferma che configura responsabilità oggettiva solo l'ipotesi di cui al quarto comma dell'articolo 2054.³⁴ Tuttavia, detta regola non si riscontra nella disciplina generale dell'urto nautico.

Per quanto riguarda i danni a terzi, si presume fino a prova contraria che ciascuno dei natanti coinvolti abbia contribuito in eguale misura alla produzione del danno (articolo 2054 comma 2). Tale principio, che sembra coincidere con l'articolo 484 c.nav., in realtà ne differisce fortemente; infatti, l'articolo 484 c. nav., non ritiene una presunzione la divisione del risarcimento in parti eguali, bensì la considera una previsione residuale che operi soltanto nei casi in cui non sia stato possibile provare né la colpa unilaterale ed esclusiva di una delle navi coinvolte, né la gravità della colpa di ognuna di esse.³⁵ Inoltre, la giurisprudenza ci tiene a sottolineare che la regola sopra scritta ha funzione meramente sussidiaria all'interno dei criteri di imputazione della responsabilità.³⁶

Va poi sottolineato che l'articolo 2054 ultimo comma, ai sensi del quale «conducente e proprietario sono responsabili in ogni caso dei danni derivati da vizi di costruzione

³² Cfr. Cass. 19 novembre 2013, n. 25902.

³³ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.598.*

³⁴ Cfr. Cass. S.U. 29 aprile 2015, n. 8620.

³⁵ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.598.*

³⁶ Cfr. Cass. 11 marzo 2021 n. 6941; Cass. 12 marzo 2020, n. 7061.

o da difetto di manutenzione del natante», è una norma del tutto estranea alla navigazione in generale.³⁷

Da ultimo, il codice della nautica da diporto non disciplina l'ipotesi dell'urto avvenuto tra un'unità da diporto e una nave mercantile (cd. urto misto). La dottrina maggioritaria³⁸ sostiene che in tali casi è preferibile applicare le norme del codice della navigazione, piuttosto che le disposizioni proprie di ciascuna unità coinvolta. Tale ultima affermazione si spiega poiché l'articolo 2054 del Codice civile si applica esclusivamente all'urto tra unità da diporto, non anche a quello che avviene tra quest'ultima e una nave mercantile.³⁹ La stessa cosa avviene per la circolazione stradale: qualora i veicoli coinvolti siano a guida di rotaie, oppure siano ricompresi nella categoria dei veicoli cd. «atipici», non si applica l'articolo 2054, bensì l'articolo 2043 c.c.⁴⁰

È importante sottolineare che la responsabilità così come stabilita in base ai principi di cui sopra, sussiste anche per i casi di urto avvenuto durante il pilotaggio, per colpa del pilota, sia esso facoltativo o obbligatorio, ai sensi dell'articolo 5 della Convenzione di Bruxelles. L'articolo 275 del codice della navigazione stabilisce che la responsabilità verso i terzi per i danni derivanti dagli errati suggerimenti o dalle inesatte informazioni fornite dal pilota ricada sempre sul comandante e, per esso, sull'armatore della nave pilotata.⁴¹

³⁷ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.599.*

³⁸ V. Antoni, Righetti.

³⁹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.599.*

⁴⁰ Cfr. Cass. 22 maggio 1990, n. 4607; Cass. 30 gennaio 1980, n.725.

⁴¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte prima, Tomo I, Capitolo XVII, n.133 e Tomo II, Capitolo XXVII, n.269*; v. anche, in giurisprudenza, *Trib. Genova 15 aprile 1950, in Dir. Mar. 1950, pp.305 e in Riv. Dir. Nav. 1951, II, 91*: "L'armatore è responsabile per i danni cagionati ad altra nave durante il pilotaggio, anche nell'ipotesi in cui questi siano derivati da colpa del pilota (obbligatorio) facente parte dell'equipaggio, ai sensi dell'art. 316 cpv. Cod. Nav. Il terzo danneggiato ha facoltà di rivolgersi tanto nei confronti dell'armatore, quanto nei confronti del pilota, autore del danno, nonché della Corporazione dei piloti, responsabili solidalmente entro i limiti della cauzione. Qualora il danneggiato si sia rivolto esclusivamente all'armatore, quest'ultimo può agire in regresso nei confronti del pilota e, nei limiti della

La normativa speciale sull'urto, secondo la Convenzione di Bruxelles (art.13), la Convenzione di Ginevra (art.10) e il codice della navigazione (art.488), si estende anche ad una fattispecie particolare, il cd. urto equiparato. Si tratta dell'ipotesi di danno prodotto da una nave all'altra, e alle persone e alle cose che si trovano a bordo, non per cozzo o contatto materiale diretto, ma soltanto per uno spostamento di acqua o per altra causa analoga, ad esempio ondate molto forti.⁴² Anche se non precisato dal nostro Codice, è doveroso sottolineare che il danno, per essere risarcibile, deve essere provocato colposamente.⁴³

cauzione, nei confronti della Corporazione, a termini dei principi generali in tema di risarcimento del danno. (Nella valutazione delle rispettive colpe del comandante e del pilota dev'essere tenuto presente le relative attribuzioni ed obblighi a sensi del Codice della navigazione: la responsabilità del pilota sorge soltanto quando è provato che i danni sono derivati da inesattezza delle informazioni o indicazioni da lui fornite circa la rotta, mentre ogni altro danno derivante da errore di manovra va addebitato al comandante)".

⁴² Cfr. *Tribunale Livorno*, 26 giugno 1968, navi "Newberry Victory" e "Giuseppe Orlando", in *Dir. Mar.*, 1969, 428.

⁴³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza*, pp.361.

2. *Soggetti*

Una volta stabiliti i criteri della colpa e di responsabilità nella causazione delle collisioni tra navi, è necessario concentrarsi sull'individuazione dei soggetti tenuti al risarcimento e dei soggetti legittimati ad essere risarciti. Benché le norme del codice della navigazione in tema di urto, menzionino la nave come se fosse un autonomo soggetto di diritti (ad esempio, "colpa di una delle navi", "risarcimento a carico della nave"), è evidente che in realtà ci si deve riferire ai soggetti che sono responsabili della condotta della nave, ossia, come vedremo, in primo luogo dell'armatore, ai sensi dell'articolo 274⁴⁴ del codice della navigazione, e più in generale all'/agli autore/i dell'illecito.⁴⁵ Sotto il profilo della responsabilità, i soggetti debitori, passivamente legittimati al risarcimento dei danni derivanti dalla collisione, sono, in primo luogo, l'armatore della nave in colpa e poi, i soggetti, autori del fatto colposo (comandante, membro dell'equipaggio, pilota). L'armatore risponde dei danni causati a terzi anche per colpa dei propri dipendenti e preposti, incluso il pilota; ai sensi dell'articolo 274 del codice della navigazione, «risponde dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte in relazione all'esercizio della navigazione e della spedizione marittima».⁴⁶ L'armatore e l'autore del fatto illecito rispondono solidalmente nei confronti dei soggetti danneggiati, ai sensi del principio di diritto comune di cui all'articolo 2055 c.c.⁴⁷, poiché non trova applicazione il disposto dell'articolo 484 c. nav., che regola solamente i rapporti tra nave e nave.⁴⁸ Sotto il profilo del risarcimento invece, i soggetti

⁴⁴ Art.274 c. nav. (Responsabilità dell'armatore): "*L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione*".

⁴⁵ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.309.

⁴⁶ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pp.256.

⁴⁷ Art. 2055 c.c. (Responsabilità solidale): "*Se il fatto dannoso è imputabile a più persone, tutte sono obbligate in solido al risarcimento del danno*".

⁴⁸ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pp.256; v. anche, in giurisprudenza, *Trib. Roma*, 9 luglio 1970.

creditori attivamente legittimati ad ottenerlo, sono, il proprietario della nave investita, danneggiata dall'urto (non in colpa, o in colpa concorrente), relativamente ai danni materiali ed al danno economico che consegue al fermo nave (*off hire*); le persone che hanno subito danni fisici a seguito della collisione, (membri dell'equipaggio, passeggeri ecc.), e in caso di morte, i loro eredi; i proprietari delle merci trasportate, danneggiate o perdute a causa dell'urto, nei confronti della nave investitrice;⁴⁹ da ultimo, l'armatore della nave investita, limitatamente alla perdita del nolo durante il periodo di fermo della nave.⁵⁰

L'esclusione della figura del proprietario della nave dai soggetti passivamente legittimati al risarcimento dei danni, seppur da un lato appariva una scelta giusta e coerente, dall'altro poteva avere conseguenze negative; in particolare, poteva arrecare problemi in ordine alla tutela dei terzi danneggiati di fronte alla possibilità (non remota), dell'insolvenza dell'armatore.⁵¹ In questo caso, i terzi danneggiati rimarrebbero privi della possibilità di chiedere risarcimento, proprio in vista del fatto che non ci sarebbe nessun soggetto, indicato dalla legge, contro cui effettivamente agire. Per evitare questo "vuoto" di tutela nei confronti dei terzi danneggiati, il legislatore ha mantenuto ferma la diretta responsabilità dell'armatore, ma ha anche riconosciuto un privilegio speciale sulla nave in colpa per le indennità da urto ai sensi dell'articolo 552 n.5 del codice della navigazione.⁵² In tal modo, grava sul patrimonio del proprietario una responsabilità per garanzia.⁵³ Due considerazioni sono ancora

⁴⁹ Cfr. Trib. Roma, 11 novembre 1947, secondo cui: "i proprietari del carico affondato con la nave, hanno azione verso la nave investitrice per reclamarne il valore...".

⁵⁰ Cfr. Trib. Civitavecchia 30 gennaio 1999, in *Dir. Mar.*, 2001, p.1142; v. anche, CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.309.

⁵¹ V. ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, pp.256.

⁵² Art. 552 n. 5 (Privilegi sulla nave e sul nolo): "Sono privilegiati sulla nave, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze della nave e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio: 5° le indennità per urto o per altri sinistri della navigazione, e quelle per danni alle opere dei porti, bacini e vie navigabili; l'indennità per morte o per lesioni ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdite o avarie del carico o del bagaglio;"

⁵³ Cfr. BERLINGERI F., *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, pp.195 ss.

necessarie; innanzitutto è utile osservare che nel caso di una nave data in locazione, se in deroga al codice della navigazione, i costi di riparazione dei danni causati dall'urto sono stati sopportati dal conduttore-armatore, quest'ultimo può avere diritto a chiederne il risarcimento.⁵⁴ Sono invece esclusi da tale diritto al risarcimento eventuali perdite di nolo dei noleggiatori non armatori o sub-noleggiatori della nave, poiché non trovandosi in rapporto immediato e diretto rispetto all'evento dannoso, non rivestono la qualifica di armatori, come affermato anche dalla giurisprudenza: ««L'armatore, assuntore dell'esercizio della nave pur se non proprietario, quale titolare di una posizione giuridica obiettiva, meritevole di tutela, ha diritto a richiedere il risarcimento dei danni da mancato guadagno per la perdita del nolo in seguito all'immobilizzazione della nave data a noleggio a tempo derivanti, al pari del pregiudizio emergente danni materiali alla nave) e del lucro cessante (perdita del nolo da locazione) richiesti, in via di ristoro, dal proprietario-locatore non armatore, dal fatto illecito del terzo, armatore della nave urtante, in colpa. Invece, sia il noleggiatore a tempo (*time charterer*) che, *a fortiori*, il sub-noleggiatore, che non sono armatori, non hanno legittimazione attiva nei confronti dell'armatore cui risale la responsabilità dell'urto con la nave noleggiata, poiché non sussiste, tra il fatto illecito di questo terzo e il preteso danno sub specie di lucro cessante, il nesso eziologico avente i caratteri previsti dagli artt. 1023-2056 cod. civ. ("conseguenza diretta e immediata"). Così è da dirsi per i danni "indiretti" da perdita di mercato, subiti dai proprietari delle merci trasportate dalla nave investita, in conseguenza del ritardo nell'arrivo a destino delle merci stesse derivato dalla collisione»».⁵⁵

⁵⁴ Cfr. *Trib. Genova 23 gennaio 2013*, in *Dir. Mar.*, 2014, p.182 e *Cass. 8 giugno 2017 n.14269*, in *Dejure*; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.309.

⁵⁵ Cfr., *Trib. Genova 4 aprile. 1968*.

Dopo aver brevemente ripercorso chi sono i principali soggetti nell'ipotesi dell'urto marittimo, è necessario ora concentrarsi sulle singole figure, perlomeno su quelle fondamentali, partendo dall'armatore.

Ai sensi dell'articolo 265 del codice della navigazione⁵⁶, l'armatore è definito come colui che assume l'esercizio della nave, scindendo il momento dinamico dell'esercizio da quello statico della proprietà. In tal modo, la figura dell'armatore viene ad essere il centro di imputazione di tutti i rapporti che fanno capo all'esercizio della nave, assumendone quindi, anche ogni relativa responsabilità.⁵⁷ A questo punto è necessario comprendere che cosa si intende per «esercizio della nave», di cui l'armatore deve disporre a vario titolo. L'esercizio della nave, o meglio, l'elemento che lo contraddistingue, consiste nell'assunzione e organizzazione del personale nautico che ne garantisce l'operatività. Questo avviene attraverso plurime attività, tra le quali fondamentali sono la nomina del comandante e l'assunzione dell'equipaggio. Tuttavia, va specificato anche ciò che non rientra nel contenuto minimo di tale nozione, come lo svolgimento dell'attività di vettore marittimo o di altra attività commerciale relativa all'utilizzo della nave. Per questo motivo, da un lato può essere vettore anche chi non sia armatore e dall'altro l'esercizio della nave può anche non necessariamente consistere in un'attività di tipo commerciale, ad esempio il diporto o la ricerca scientifica.⁵⁸ Questo ultimo aspetto è bene sottolineato dalla giurisprudenza della Cassazione, che afferma: «È ben noto che nell'ambito del diritto della navigazione svolgono un ruolo centrale le figure dell' "armatore", che è il soggetto che "assume

⁵⁶ Art.265 c. nav. (Dichiarazione di armatore): *“Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario”*.

⁵⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.65.

⁵⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.65.

l'esercizio della nave" (art.265) e dell' "esercente", che è il soggetto che "assume l'esercizio di un aeromobile" (art. 874). L'assunzione di tali qualifiche non presuppone l'esercizio di un'attività lucrativa, essendo sufficiente il perseguimento di utilità di diversa natura. Può quindi essere assente la qualifica di imprenditore ai sensi del Codice civile». ⁵⁹

La distinzione concettuale tra piano statico della proprietà e piano dinamico dell'esercizio, può anche concernere una vera e propria distinzione di soggetti, nel senso che proprietario e armatore non siano la stessa persona, in quanto il primo ha trasferito ad altri l'esercizio della nave. Tale trasferimento avviene perlopiù nei casi di *leasing* o di contratto di locazione a scafo nudo, ma può avvenire anche in ipotesi particolari rispetto al normale esercizio della navigazione, ad esempio quando il proprietario affida la gestione tecnico-nautica della nave ad un altro soggetto dotato di speciali competenze, il quale si occuperà di assumere l'equipaggio e di compiere tutte le attività per la gestione tecnica della nave. ⁶⁰

Come affermato da una parte della giurisprudenza, tale soggetto diviene un vero e proprio "armatore", tramite contratti di "gestione armatoriale", che vanno qualificati come appalti di servizi, non violando in alcun modo il divieto di intermediazione di manodopera. ⁶¹ La scissione fra la proprietà di una nave e il suo esercizio, comporta che il titolare, sia dal lato attivo sia dal lato passivo, dei rapporti giuridici connessi all'esercizio di una nave sia l'armatore e non il proprietario. A questo proposito, è necessaria una precisazione: dal lato attivo i proventi dell'esercizio spettano sempre ed esclusivamente all'armatore, mentre dal lato passivo il proprietario rimane esposto ai rischi connessi a tale esercizio, quando i crediti dei terzi nei confronti dell'armatore

⁵⁹ Cfr. *Cass. 12 marzo 2003 n.3623, in Dir. Mar., 2005, p.152.*

⁶⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.66.

⁶¹ Cfr. *App. Campobasso 1° aprile 2011, in Dir. Mar., 2011, p.917.*

sono coperti da privilegi speciali sulla nave (v. articolo 552 c. nav.).⁶² Spesso, nella prassi, si utilizzano le parole inglesi “owner” o “shipowner”, le quali necessitano di un chiarimento terminologico, poiché possono indicare, a seconda del contesto, sia il proprietario, più propriamente detto “registered owner”, sia l’armatore nel senso di cui all’articolo 265 c. nav. (“colui che assume l’esercizio di una nave”), detto anche “operator”.⁶³ Ulteriore espressione, spesso utilizzata nella prassi è quella di “disponent owner”, con la quale si intende chi, avendo la disponibilità della nave a qualsiasi titolo (anche senza essere proprietario o armatore), stipuli, in veste di noleggiante e/o vettore, un contratto di noleggio o di trasporto.⁶⁴ L’articolo 256 del Codice della navigazione dispone inoltre che colui che assume l’esercizio della nave deve preventivamente fare una dichiarazione di armatore all’ufficio di iscrizione della nave.⁶⁵ In mancanza di tale dichiarazione, l’armatore si presume essere il proprietario della nave, fino a prova contraria, ai sensi dell’articolo 272 del Codice della navigazione.⁶⁶ Da qui se ne ricava che la dichiarazione di armatore è rilevante, dal punto di vista concreto, solo quando vi è un’effettiva separazione tra proprietà ed esercizio, essa funge da “prova contraria” alla presunzione di cui sopra. La dichiarazione di armatore consente di rendere opponibile ai terzi l’eventuale separazione tra proprietà ed esercizio, evitando quindi al proprietario (non armatore) di assumere nei confronti dei terzi, qualsiasi responsabilità connessa all’esercizio della nave. A quest’ultimo fine, qualora la dichiarazione manchi, la separazione fra proprietà ed esercizio rileva solamente nel

⁶² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.66.

⁶³ Cfr. *High Court 22 maggio 2020, “The Stema Barge II”, Splitt Chartering APS et al. v. Saga shipholding Norway As et al., 2020 EWHC 1294 (Admlty)*.

⁶⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.66.

⁶⁵ Art.265 c. nav. (Dichiarazione di armatore): “Chi assume l’esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all’ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante.”

⁶⁶ Art. 272 c. nav. (Presunzione di armatore): “In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria”.

caso in cui esista una prova rigorosa della conoscenza di tale situazione da parte dei terzi.⁶⁷ Ad oggi, è raro che l'esercizio di una nave venga assunto direttamente da una persona fisica (imprenditore individuale) o nelle forme della società d'armamento fra comproprietari (artt.278-286 c. nav.), la quale comporta la qualifica di armatore per tutti i soci e si realizza di fatto oppure in virtù di una delibera. I gravosi effetti a carico dei soci nella società di armamento ne hanno tuttavia enormemente disincentivato l'impiego.⁶⁸

Nella stragrande maggioranza dei casi l'esercizio di navi destinate ad impieghi commerciali, è assunto da società di capitali, dotate quindi di autonomia patrimoniale perfetta.

Altra ipotesi molto frequente è quella delle “*single ship companies*”, per cui uno stesso centro di interessi economici, a cui fa capo una pluralità di navi, costituisca più società, ciascuna delle quali però sia proprietaria e armatrice di una sola nave. Per “*single ship companies*” si intende il fenomeno per cui l'unitarietà della flotta viene frazionata in una pluralità di soggetti giuridici separati, dotati di autonomia patrimoniale, ciascuno proprietario e armatore di una sola nave e perciò responsabile solo delle obbligazioni che derivano dall'esercizio di detta nave.⁶⁹ Per conseguire l'unitarietà nella gestione della flotta non si utilizza il classico schema piramidale della *holding*, una società capo-gruppo che detiene il controllo azionario delle singole società armatrici, ma piuttosto lo si fa attraverso l'identità delle persone fisiche che assumono il ruolo di amministratori delle diverse società, e/o tramite l'accentramento di alcune funzioni imprenditoriali affidati ad una stessa società di *management*. Seppur questo tipo di

⁶⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.66 e ss.

⁶⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.67.

⁶⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.67.

struttura dia grandi risultati dal punto di vista del suo funzionamento, può però arrecare un pregiudizio evidente per i creditori. Questi ultimi fanno affidamento sulla consistenza della flotta, ma nelle ipotesi di incapacienza della società armatrice della nave a cui il credito si riferisce, rimangono nell'impossibilità di soddisfare il proprio credito sulle altre navi della flotta.⁷⁰ Di qui il problema della personalità giuridica (cd. *corporate veil*), di cui si denuncia l'uso strumentale, causa di molti tentativi di superamento.

A tal fine è intervenuta la giurisprudenza, soprattutto quella in materia cautelare (ad esempio per la tutela di un credito relativo ad una nave, si richiede il sequestro conservativo di un'altra nave della stessa flotta), in cui sono emerse tali problematiche.⁷¹ A questo proposito è stata fondamentale la giurisprudenza francese che sul punto ha valorizzato determinati elementi, quali ad esempio, l'identità delle persone fisiche amministratrici della società, l'identità degli azionisti, della sede o del domicilio effettivo della società, l'affidamento della gestione operativa delle navi ad una stessa società di *management* e altri.⁷²

L' "apparenza" su cui hanno fatto affidamento i creditori è un' altra tesi elaborata dalla giurisprudenza francese; secondo questa teoria, i creditori sono legittimati a considerare la società debitrice e quella proprietaria della nave sequestrata come un'unica entità, quando il comportamento da esse tenuto nei rapporti con i terzi sia tale da ingenerare l'apparenza che non vi sia alcuna indipendenza tra di esse.⁷³ Oltre alle corti francesi, si sono occupate del tema anche la giurisprudenza statunitense e quella italiana. La prima, ha elaborato una serie di fattori che, se presenti (specie in

⁷⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.67 e ss.

⁷¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.68 ess.

⁷² Cfr. *App. Rennes 21 giugno 1989*, in *Dir. Mar.*, 1990, pp.780.

⁷³ Cfr. *App. Bordeaux 13 giugno 1990*, in *Dir. Mar.*, 1992, pp.233.

combinazione tra loro), possono costituire il presupposto per superare lo schermo della personalità giuridica (“*piercing the corporate veil*”), quali, ad esempio, l’identità degli azionisti e/o degli amministratori, l’uso degli stessi uffici, e la mancanza di autonomia decisionale.⁷⁴ Non manca qualche spunto da parte della giurisprudenza italiana, che, influenzata dalla giurisprudenza francese, ritiene acquisiti elementi sufficienti per affermare la natura fittizia della intestazione della proprietà della nave di cui si chiedeva il sequestro.⁷⁵

Analogo problema del superamento della personalità giuridica si pone a proposito dell’ipotesi di una società armatrice inserita in un gruppo di società a struttura piramidale, con al vertice una holding capo-gruppo. Tuttavia, tale problematica si pone in termini diversi, poiché in questo caso non si tratta tanto di denunciare il carattere “fittizio” della struttura societaria, quanto di verificare se l’ingerenza della holding nella gestione della società controllata sia talmente intensa da giustificare la responsabilità della prima per gli illeciti della seconda.⁷⁶ Il problema è affrontato dalla Corte distrettuale dell’Illinois, nel caso della “*Amoco Cadiz*” in cui venne ritenuta responsabile la capo-gruppo Standard Oil per l’inquinamento causato dalla nave della quale erano proprietaria e armatrice due società controllate. Tale decisione fu presa

⁷⁴ Cfr. *Caso Bergsen c. Lindholm*, in *American Mar. Cases*, 1991, pp.2839.

⁷⁵ Cfr. *Trib. Livorno 18 novembre 1996*, in *Dir. Mar.*, 1998, pp.443: «Nel merito il G.D. osserva che è ammissibile il sequestro di nave formalmente di proprietà di soggetto diverso dal debitore ma sostanzialmente appartenente al debitore.... Le indicazioni puramente formali contenute nei registri navali hanno perso rilievo ai fini della identificazione dell’effettiva proprietà della nave e hanno assunto importanza varie circostanze di fatto, quali il controllo e la gestione delle due società da parte di un unico azionista, l’unione dei patrimoni delle due società attraverso i soci, nonché delle famiglie. ... Nella specie emergono numerosi elementi che fanno ritenere che l’intestazione ne della nave in capo alla *Euroshipping* sia fittizia e volta a sottrarre un bene di notevole valore ai creditori, atteso che: 1) la *Baltic Shipping* è la detentrica dell’intero capitale sociale della *Euroshipping*, 2) il trasferimento della nave dalla *Baltic Shipping* alla *Euroshipping* è avvenuto successivamente al sorgere del credito della Cipriani nei confronti della *Baltic Shipping*, 3) la sede sociale della *Baltic Shipping* coincide con il *Branch Office* della *Euroshipping*, 4) la proposta formulata dalla *Baltic Shipping* con fax dell’11 novembre 1996 al fine di ottenere il dissequestro della nave è ulteriore prova della comunanza di interessi che lega la *Baltic* e la *Euroshipping*».

⁷⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.69 e ss.

poiché alla capo-gruppo spettò il controllo della progettazione, della costruzione e operatività della nave, come se questa fosse di sua proprietà e non della controllata.⁷⁷ Dopo l'armatore, altre due figure fondamentali da analizzare, sono il comandante e l'equipaggio di bordo. Il comandante di nave appartiene alla "gente di mare" ed è tenuto a possedere gli idonei titoli e requisiti per poter assumere in concreto il comando della nave a cui è destinato; questo, in funzione del tipo di nave e di navigazione che deve essere svolta. Nonostante il suo ruolo di vertice e le sue peculiari funzioni, il comandante di una nave fa parte a tutti gli effetti dell'equipaggio, ai sensi dell'articolo 316 del codice della navigazione⁷⁸ ed è legato all'armatore da un contratto di arruolamento.⁷⁹ L'armatore, quindi, nomina il comandante tramite atto volontario di natura privatistica, avendo verificato che il soggetto a cui vuole affidare il comando sia munito delle abilitazioni richieste (articolo 292⁸⁰ c. nav.). Da tale nomina discende una pluralità di funzioni, poteri e doveri in capo al soggetto investito del comando della nave, di natura pubblicistica e privatistica. In questo modo si realizza una sorta di sovrapposizione tra il comandante e l'armatore, per cui, molto spesso, l'attività del primo si estrinseca in istruzioni e compiti conferiti al secondo, sia dal punto di vista degli interessi privati e commerciali, sia dal punto di vista dell'adempimento dei doveri di protezione di più generali interessi pubblicistici.⁸¹

Le attribuzioni del comandante possono essere distinte, in un primo momento, in quattro categorie; in primo luogo, quelle attinenti alla direzioni tecnica e al governo

⁷⁷ Cfr. Caso "Amoco Cadiz", 18 aprile 1984, in *Dir. Mar.*, 1985, pp.904.

⁷⁸ Art. 316 c. nav. (Formazione dell'equipaggio): "L'equipaggio della nave marittima è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave. L'equipaggio della nave della navigazione interna è costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutti gli altri iscritti nei registri del personale navigante imbarcati per il servizio della nave".

⁷⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.85.

⁸⁰ Art. 292 c. nav. (Comando della nave): "Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione".

⁸¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.85.

della nave, per cui il codice della navigazione specifica che esse spettano esclusivamente al comandante, che ne è responsabile anche quando essa sia in tutto o in parte stata materialmente svolta da soggetti diversi (articolo 295, comma 1 c. nav.).⁸² Sotto questo punto di vista, è da mettere in rilievo la posizione di garanzia che il comandante della nave riveste rispetto alle persone (passeggeri ed equipaggio), a bordo, e l'obbligo conseguente di sovrintendere a tutte le funzioni connesse alla salvaguardia dell'incolumità collettiva. Quest'ultimo punto è stato fortemente sottolineato da parte della giurisprudenza, la quale afferma che «l'ordinamento della navigazione marittima delineato dal Codice della navigazione attribuisce icasticamente al comandante un ruolo di autorità egemone, oltre a varie funzioni di carattere giuridico ed amministrativo che in vario modo coinvolgono la vita delle persone nel corso della navigazione. Tale ruolo è espresso con forza, riassuntivamente, dall'art. 186 che attribuisce a tale figura autorità nei confronti di tutte le persone presenti a bordo. La norma va coordinata con il successivo art. 190 che obbliga tutti i componenti dell'equipaggio a cooperare alla salvezza della nave, delle persone e del carico, fino a quando il comandante non ordini l'abbandono dell'imbarcazione. È dunque chiaro che il comandante sovrintende a tutte le funzioni che attengono alla "salvezza" delle persone e delle cose. Naturalmente tale potere "alto" non può certo conculcare le sfere di competenza di figure, anche subordinate, che tuttavia abbiano competenze tecnico-scientifiche peculiari. Esso, però, potrà ben trovarsi ad interagire, in determinate contingenze, con le valutazioni e le iniziative di tali diverse figure professionali».⁸³ Tale responsabilità si riflette inoltre sulla figura dell'armatore, il quale, ai sensi dell'articolo 274 del codice della navigazione, come sopra scritto,

⁸² Art. 295 comma 1 c. nav. (Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali): “Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione”.

⁸³ Cfr. Cass. Pen. 12 maggio 2017 n. 35585, in *Dejure*; v. anche Cass. Pen. 5 dicembre 2014 n. 9897, Cass. Pen. 20 gennaio 2017 n. 6376, in *Dir. Mar.*, 2018 pp. 159.

risponde degli eventuali danni a terzi causati dal comportamento del comandante.⁸⁴ Anche a tal proposito la giurisprudenza è stata molto chiara nel sostenere che «L'art. 274 c.n., nel disporre che "armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio" detta, in *subiecta* materia, una disposizione speciale e, come tale, prevalente rispetto a quella, parallela, di cui all'art. 2049 c.c., senza, peraltro, esaurire del tutto il tema della disciplina della responsabilità dell'armatore, che rimane soggetta alle norme del cod. civ. (art. 2049 e ss.) per ogni ipotesi non espressamente contemplata dal codice della navigazione. (Cass. 11124/1997). A tale proposito si osserva che non può essere invocato come esimente il disposto dell'art. 274 c.n., comma 2, che stabilisce che "armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione" ... gli ... obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione, devono intendersi solo quelli espressamente previsti da specifiche disposizioni di legge come tacenti capo al comandante personalmente, quali, ad esempio, gli obblighi gravanti sullo stesso quale ufficiale dello stato civile o quelli relativi alla adozione di specifiche misure di sicurezza ovvero quelli relativi ad obblighi di carattere doganale o quant'altro».⁸⁵

Ulteriori attribuzioni del comandante della nave sono quelle attinenti alla gestione di interessi privati dei soggetti interessati alla spedizione, quali in genere l'armatore, ma anche il proprietario o i comproprietari della nave, il vettore e gli interessati sul carico.⁸⁶ L'articolo 295 secondo comma del codice della navigazione stabilisce che «Il comandante rappresenta l'armatore. Nei confronti di tutti gli interessati della nave e

⁸⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.86 e ss.

⁸⁵ Cfr. Cass. 14 novembre 2014 n.24347, in *Dejure*.

⁸⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.87.

nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge». Di qui ricaviamo che la rappresentanza sostanziale del comandante si esplica in primo luogo rispetto all'armatore e il suo contenuto minimo è circoscritto inderogabilmente dalla legge salvo che l'armatore estenda tale contenuto secondo le regole della rappresentanza volontaria ai sensi degli articoli 306 e 307 della navigazione. Queste ultime norme prevedono che il comandante può "in ogni caso" provvedere ad assumere le obbligazioni per far fronte alle normali necessità della nave, mentre per compiere atti straordinari è necessaria la ricorrenza degli specifici presupposti previsti dal codice. Per quanto riguarda la rappresentanza legale dell'armatore in capo al comandante, essa sussiste a condizione che vi siano due criteri quali l'*absentia domini* e la *necessitas urgens*, e l'armatore risponde delle obbligazioni assunte dal comandante nell'esercizio di tali poteri legali (artt. 274 e 308 c. nav.). Qualora il comandante assuma invece obbligazioni violando i limiti dettati dalla legge, l'armatore non risponde di tali atti, salvo che l'interessato riesca a provare la buona fede (art. 306, ultimo comma c. nav.).⁸⁷ Ancora, al comandante della nave spettano le attribuzioni attinenti alla qualità di capo della spedizione. Rivestendo questo ruolo il comandante, ai sensi degli articoli 300 e seguenti del codice della navigazione, è investito di specifici ulteriori poteri per affrontare situazioni pericolose per la spedizione nel suo complesso; poteri anche disciplinari nei confronti delle persone a bordo, inclusi i passeggeri, se sono questi a determinare tale pericolo.⁸⁸ Da ultimo, il comandante è anche investito delle attribuzioni attinenti alla qualità di capo della comunità viaggiante. Si tratta di attribuzioni di natura pubblicistica, in cui svolge occasionalmente il ruolo di delegato all'esercizio di poteri statali, ad esempio, la funzione di ufficiale di stato civile.

⁸⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.87 e ss.

⁸⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.88 e ss.

Rispetto all'esercizio di tali funzioni, il comandante agisce come esercente privato di pubbliche funzioni, per cui nel caso di eventuali danni arrecati a terzi, l'armatore non ne risponde (articolo 274 comma 2, c. nav.), come pacificamente riconosciuto da parte della giurisprudenza.⁸⁹

Infine, è fondamentale analizzare l'ampia categoria dell'"equipaggio" di bordo, e capire in effetti quale esatto significato il termine abbia. Che cosa si intenda per "equipaggio" è oggetto di ampio dibattito in dottrina; ci si chiede se con tale termine si debba intendere il complesso dei soli soggetti legati all'armatore da un contratto di arruolamento, oppure se vi si debbano ricomprendere anche quei soggetti che, pur non legati all'armatore da un contratto di arruolamento e quindi non facenti parte della gente di mare, sono comunque imbarcati a servizio della nave, come ad esempio il personale delle ditte di *catering* piuttosto che le hostess e gli animatori sulle navi da crociera.⁹⁰ A rafforzare questa seconda tesi è l'articolo 316 secondo comma del codice della navigazione, ai sensi del quale il pilota fa parte dell'equipaggio per il periodo in cui si trova a bordo della nave, pur non essendo legato all'armatore da alcun rapporto di lavoro subordinato, come sostenuto anche dalla giurisprudenza. Quest'ultima, infatti, afferma che «Il codice della navigazione in tanto comprende una persona nell'ambito dell'equipaggio in quanto la stessa sia vincolata in forza di contratto di arruolamento. Ora tale contratto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 327 del Codice ha per oggetto la prestazione di servizio su nave determinata. Il concetto di equipaggio, pertanto, non può essere assunto come equivalente a quello di personale dipendente della stessa impresa di navigazione pur se imbarcato su diverse navi dovendo, al contrario, ritenersi che esso corrisponda necessariamente a quel complesso di persone,

⁸⁹ Cfr. *Cass. 14 novembre 2014, n.243348*.

⁹⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.89 e ss.

gerarchicamente organizzate, imbarcate a bordo di una determinata nave e destinate al servizio della stessa».⁹¹ Tuttavia, l'opinione preferibile, sembra essere quella di una parte della dottrina che sottolinea come il legislatore utilizzi il termine "equipaggio" con significati diversi nelle varie norme, senza che quindi ne possa emergere una nozione unitaria. In alcuni casi ci si riferisce a chi è soggetto alle obbligazioni di lavoro derivanti dal contratto di arruolamento e che quindi sono legati da un vincolo di subordinazione tipico del rapporto di lavoro di natura privatistica; in altri casi invece, ci si riferisce a chi è soggetto alla gerarchia di bordo, che riguarda non solo i marittimi in senso stretto, ma tutti i soggetti che si trovano a bordo, e che è dettata per fini pubblicistici della sicurezza della navigazione e del buon esito della spedizione.⁹²

Per quanto riguarda la composizione dell'equipaggio, l'articolo 318 del codice della navigazione nella sua versione originaria, prevedeva che per le navi battenti bandiera italiana esso fosse composto esclusivamente da soggetti che avessero la cittadinanza italiana. Questa previsione fu oggetto di critiche circa la non conformità ai principi sulla libera circolazione dei lavoratori aventi nazionalità comunitaria (articolo 39 TCE, ora articolo 45 TFUE), poiché si riteneva che interessi pubblicistici connessi al controllo delle professioni marittime non fossero tali da escludere completamente i soggetti comunitari dall'accesso a tali attività lavorative.⁹³

Con la legge 30/1998, viene modificato l'articolo 318, il quale oggi prevede che l'equipaggio delle navi nazionali deve essere composto da cittadini italiani e/o di altri Paesi dell'Unione Europea. Con la successiva modifica introdotta con la legge 88/2001, si consente di derogare alla previsione dell'articolo 318 attraverso accordi

⁹¹ Cfr. *Pret. La Spezia 3 novembre 1980, in Dir. Mar., 1981, pp.601.*

⁹² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.90.

⁹³ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.90.

collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori più rappresentative a livello nazionale. La più grande novità della riforma è stata quindi quella di eliminare il requisito della nazionalità italiana, introducendo la possibilità di assumere non solo soggetti appartenenti all'Unione Europea, ma anche, in determinati casi e a determinate condizioni, il personale extracomunitario.

Prima della riforma, oggetto di dibattito era l'interrogativo se il comandante rientrasse nell'ambito della libera circolazione dei lavoratori dell'Unione europea o se invece, solo per esso, si imponesse la cittadinanza italiana e che quindi valesse una sorta di clausola di salvaguardia nei suoi confronti, per la quale sono ammesse eccezioni a tale libertà per gli impieghi nella pubblica amministrazione. Tale problematica emerge in virtù delle competenze pubblicistiche riconosciute al comandante, di cui bisogna indagare la maggiore o minore valorizzazione.⁹⁴ Il nuovo disposto dell'articolo 318 del codice della navigazione toglie ogni dubbio, come riconosciuto anche dalla giurisprudenza che si è conformata in seguito alla legge 30/1998, secondo cui «Non esiste alcuna norma che imponga la nazionalità italiana del comandante di nave per il fatto che allo stesso siano attribuite alcune funzioni pubblicistiche, rientrando l'ipotesi in esame nel novero di tutti gli altri casi in cui in via eccezionale l'ordinamento consente la temporanea assunzione della veste di pubblico ufficiale ad un soggetto privato in considerazione di una particolare situazione di fatto o soggettiva... nulla pertanto impedisce al comandante cittadino comunitario di svolgere le medesime funzioni del comandante italiano».⁹⁵

Tale orientamento è stato successivamente confermato nella giurisprudenza della Corte di Giustizia, che ha da un lato escluso la possibilità di invocare le eccezioni

⁹⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.91.

⁹⁵ Cfr. *App. Genova 5 marzo 2002, in Foro italiano, 2002, I, c.3196.*

previste dall'articolo 45 TFUE, e dall'altro, ha condannato l'Italia nell'ambito di un procedimento di infrazione per aver mantenuto il requisito della nazionalità italiana per i comandanti e i primi ufficiali delle navi nazionali.⁹⁶ Con la legge 151/2008, l'ordinamento italiano si è conformato a tale giurisprudenza introducendo l'articolo 292-bis del codice della navigazione che ammette tutti i cittadini di Paesi membri dell'Unione Europea o dello SEE all'imbarco su navi iscritte in matricole nazionali nelle funzioni di comandante e primo ufficiale, dopo aver verificato i prescritti requisiti. L'articolo 318 invece consente indistintamente l'imbarco per tutti le professioni a tutti i cittadini dell'Unione Europea. Da ultimo, i componenti dell'equipaggio devono essere comunque e sempre in possesso dei certificati rilasciati dallo Stato italiano o altro Stato contraente, previsti dalle Convenzioni internazionali sugli standard di addestramento (Convenzioni STCW 1978/1995), abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi.⁹⁷

⁹⁶ Cfr. *CGCE 30 settembre 2003, causa C-405/01, Colegio de Oficiales*, in *Dir. Mar.*, 2004, pp.65; *CGCE 30 settembre 2003, causa C-47/02*, in *Dir. Mar.*, 2004, pp.79; *CGCE 11 settembre 2008, causa C-447/07*, in *Dir. Mar.*, 2009, pp.447.

⁹⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.91 e ss.

3. *Il rapporto con la disciplina di persone e cose e danni ai terzi*

Per un esame completo della disciplina dell'urto tra navi, è necessario accennare brevemente alla materia dei danni provocati alle persone o alle cose presenti a bordo e dei danni provocati ai terzi cd. "innocenti".

L'articolo 484 del Codice della navigazione stabilisce che, se in determinate circostanze non è possibile calcolare la proporzione della partecipazione dei comportamenti colpevoli alle relative conseguenze dannose, il risarcimento è dovuto dai corresponsabili in parti uguali.⁹⁸

L'articolo 486 stabilisce che, salvo il disposto del secondo comma dell'articolo 484, le norme sulla responsabilità per danni da urto di navi non si applicano ai rapporti di responsabilità che intercorrono tra persone vincolate da contratto di lavoro, di trasporto, o da altro contratto. Ne deriva quindi che le norme del codice della navigazione si applicano solamente quando la relazione che intercorre tra i soggetti è di natura extracontrattuale, mentre se tra questi ultimi vi è un rapporto di natura contrattuale, le rispettive pretese vengono disciplinate dalla specifica disciplina applicabile al rapporto tra loro esistente. Il secondo comma dell'articolo 484, a cui l'articolo 486 fa riferimento, precisa che al risarcimento dei danni derivanti da morte o lesioni alle persone, gli armatori delle navi in colpa sono tenuti solidalmente.⁹⁹

Dal combinato disposto delle due norme, emerge chiaramente che, per i danni alle persone vige la regola generale per cui tutti i coautori dell'illecito rispondono solidalmente verso i terzi danneggiati, salvo l'azione di regresso del responsabile escusso per l'intero danno verso i corresponsabili in ragione delle rispettive quote di

⁹⁸ Cfr. *Trib. Bari 9 ottobre 2017, in Dir. Mar., 2018, pp.238.*

⁹⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, pp.311 e ss.*

responsabilità, prevista dall'articolo 2055 del Codice civile.¹⁰⁰ Per i danni alle cose, invece, in deroga al principio generale di cui sopra, in caso di urto per colpa comune non vi è responsabilità solidale, per cui il proprietario della merce trasportata da una delle navi avrà due azioni distinte; una contrattuale contro l'armatore-vettore di quest'ultima, nei limiti della disciplina applicabile al rapporto che intercorre tra di loro; una invece extracontrattuale, solo nei confronti dell'armatore dell'altra nave, ma solo per la quota di responsabilità di quest'ultimo, non per l'intero danno. Quest'ultimo principio si spiega per il fatto che, in caso di urto per colpa comune, se il proprietario della merce trasportata dalla nave A potesse ottenere in via extracontrattuale e solidale, l'intero risarcimento del danno dall'armatore della nave B, pur essendo quest'ultimo responsabile solo in parte del sinistro, l'armatore della nave B potrebbe ottenere in via di regresso, dall'armatore della nave A, il rimborso di quanto ha pagato al proprietario del carico trasportato dalla nave A, in ragione della sua quota di responsabilità. Ma in questo caso, l'armatore della nave si potrebbe trovare nella situazione di dover risarcire un danno alle merci da lui trasportate, anche nei casi in cui tale risarcimento non sarebbe stato dovuto ai sensi del contratto di trasporto, perché magari l'urto è avvenuto esclusivamente per colpa nautica dei due comandanti delle navi coinvolte (e in tal caso vi è esclusione di responsabilità). Ecco a cosa serve la deroga al principio generale della solidarietà.¹⁰¹

È utile evidenziare che spesso nei contratti di trasporto, di carico e nelle polizze di carico viene inserita una *Both to blame Collision Clause*; essa ha l'evidente scopo di evitare all'armatore un onere economico non dovuto in base al contratto di trasporto, qualora la legge che regola l'azione extracontrattuale verso l'altra nave preveda la

¹⁰⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp. 312.

¹⁰¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.312.

responsabilità solidale dei due armatori verso il proprietario del carico. La *Both to blame Collision Clause*, ha il seguente tenore: « *If the ship comes in collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried bere-under will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represent loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners of said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators, or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of the collision or contact*». ¹⁰²

Resta da chiedersi se, secondo la Convenzione di Bruxelles del 1910 e in base al principio generale dell'articolo 2055 del Codice civile, anche nel caso di collisione tra due o più navi marittime in colpa e una terza innocente, i corresponsabili del danno siano tenuti solidalmente verso i terzi danneggiati nelle sole cose: la dottrina italiana ¹⁰³ ha risposto finora negativamente, ribadendo che non vi sarebbe mai stata solidarietà fra i corresponsabili per danni a cose. ¹⁰⁴ Quest'ultima affermazione potrebbe sembrare il frutto in un insufficiente approfondimento della fattispecie istituzionale. La Convenzione di Bruxelles, all'articolo 5 (2), esclude la solidarietà per i danni a cose rientranti nel complesso delle spedizioni marittime coinvolte per colpa nella collisione; mentre la ammette esplicitamente all'articolo 5 (3), per i danni alle persone riportati

¹⁰² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.313.

¹⁰³ V. BISSALDI B., *L'urto di navi*, pp.185.

¹⁰⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza*, pp.355.

dai terzi trasportati sulle navi in colpa. Il Codice della navigazione afferma in modo identico, come sopra scritto, questo dettato all'articolo 484.¹⁰⁵ Tuttavia, ciò non comporta che, *a contrariis*, vi sia una deroga al principio fondamentale, comune a tutti gli ordinamenti giuridici, della solidarietà tra i coautori di un illecito verso i terzi innocenti in tutti gli altri casi, anche quando cioè le cose e le persone danneggiate fanno parte di una spedizione marittima coinvolta senza colpa nella collisione; la legge speciale infatti non pone alcun limite a riguardo rispetto alla regola generale. Di fatti, l'articolo 4 (1) della Convenzione, prevede la responsabilità solidale delle navi in colpa per i danni subiti dalla nave innocente come pure dalle cose (oltre che dalle persone) che vi si trovano a bordo.¹⁰⁶ In tal senso si esprimono chiaramente le letterature straniere sul punto e la giurisprudenza.¹⁰⁷

In conclusione, è importante osservare le grandi innovazioni apportate alla Convenzione di Bruxelles del 1910, dall'articolo IV della Convenzione internazionale C.L.C. di Bruxelles del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento marino da idrocarburi.¹⁰⁸

Ogni qualvolta si sia verificato un pericolo grave e imminente di fuoriuscita o una fuoriuscita vera e propria di idrocarburi da due o più navi, e quindi anche nel tipico caso di urto, i proprietari delle navi coinvolte nel sinistro sono responsabili solidalmente per tutti quei danni che non possono attribuirsi in via particolare alla

¹⁰⁵ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza, pp.355*

¹⁰⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza, pp.356.*

¹⁰⁷ Cfr. MARSDEN, n.163: «*The rule of division of loss does not apply where two ships are to blame for a collision with a third: in such a case she can recover her whole loss from either or both (and they may have, inter se, rights to contribution)*»; n.161: «*Where by the fault of two ships, one of them causes damage by collision to a third which is free from blame, the owner of the one of the two vessels in fault who has had to pay damages in full to the innocent vessel, can recover; under the Maritime Conventions Act 1911, (5) (1) a proportion of the damages from the other (faulty) vessel*»; v. anche la riforma sul punto del *Law reform (M.W. & Tortfeasor) Act 1935, parte II, s.6*; per la giurisprudenza cfr. *The Devonshire 1912, A. C. 364*; *The Cairban, 1914, p.25*; *The Homefire and the Sandwich (1935) Ll. R. 105, 109*; *The Juno and The Bannprince (1957)*.

¹⁰⁸ Cfr. sul punto, RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte prima, Tomo II, Capitolo XXVIII, p.273.*

fuoriuscita di una delle dette navi. Rispetto a tali danni non è necessario che i terzi danneggiati forniscano la prova della colpa dell'una o dell'altra nave: la presunzione di responsabilità che emerge nel sistema «oggettivo» della Convenzione C.L.C. 1969, dall'evento «fuoriuscita di idrocarburi di una nave», si estende alla fattispecie della collisione tra navi che trasportano carichi di idrocarburi. In tal modo si viene a modificare il sistema ordinario e tradizionale della Convenzione di Bruxelles del 1910 (*“onus probandi incumbit ei qui dicit”*).¹⁰⁹

Rimane peraltro immutata la possibilità per i proprietari delle navi coinvolte in un tale incidente, di richiedere l'esonero dalla responsabilità in caso di perdita (o pericolo di perdita) di idrocarburi a seguito di vari fenomeni: un atto di guerra, ostilità o insurrezione; caso fortuito o forza maggiore, e quindi un fenomeno naturale che sia di natura eccezionale, inevitabile e irresistibile; un fatto doloso o temerariamente colposo di un terzo; il cd. *wrongful act*, cioè un'omissione pregiudizievole da parte di governi o altre autorità responsabili della manutenzione di fari, fanali e altri elementi ausiliari alla navigazione; un'azione o omissione colposa (colpa per negligenza) del soggetto danneggiato (caso in cui l'esonero può essere anche parziale, calcolato in misura della sua contribuzione al danno).¹¹⁰

Il regime di responsabilità del proprietario così come delineato dalla Convenzione C.L.C. 1969, può superare il sistema della Convenzione di Bruxelles del 1910, soltanto se l'urto, seguito da fuoriuscita di idrocarburi, interessa una sua nave, come intesa nella definizione dell'articolo I. Non si applica cioè, all'inquinamento da nave passeggeri o mista, o da una nave a carico secco, a meno che queste non trasportino idrocarburi in

¹⁰⁹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza, pp.356*; V. *amplius* in *Parte Prima, Tomo I, Capitolo XXVI, p.262*.

¹¹⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza, pp.357*.

alcune delle loro tanche; non si applica neanche alla polluzione da un'installazione *offshore* o da una nave cisterna addetta alla sola navigazione interna.¹¹¹

¹¹¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Tomo secondo, Parte terza, pp.357.*

4. Limite del debito

Il principio della limitazione della responsabilità inerente all'esercizio della nave ha ormai assunto, evidentemente, un carattere tradizionale, poiché risale ad epoche ormai lontane nel tempo. Tuttavia, nonostante tutte le legislazioni marittime¹¹² lo abbiano accolto, la sua applicazione è fortemente differenziata.¹¹³ Il principio limitativo appare sconosciuto nelle fonti romanistiche; esse non prevedevano alcuna forma di limitazione della responsabilità. I primi testi dove l'istituto si affaccia sono del XV secolo in poi, come ad esempio le Addizioni di Amburgo del 1306 all'articolo 2, lo Statuto di Danzica e il Codice marittimo svedese del 1667. Ma è soprattutto nell'*Ordonnance Colbertine* del 1681, all'articolo 2 titolo II del Libro VIII, che il principio della limitazione, trova una concreta esplicitazione normativa: «*Les propriétaires de navires seront responsable des faits du maitre, mais ils en demeureront déchargés en abandonant leurs navires et le fret*».

Lo stesso articolo venne poi riprodotto successivamente nel Code de commerce del 1807.¹¹⁴ La norma venne poi esplicitamente estesa¹¹⁵, dalla *loi du 14 juin 1841*, alla responsabilità per le obbligazioni contratte dal comandante. Tuttavia, la seguente *loi du 12 aout 1885* limitò poi l'abbandono del suo interesse sulla nave e lo esclude nel caso di colpa del medesimo. La limitazione prese quindi la forma dell'abbandono e venne a concernere soltanto il proprietario, facendo sorgere gravi problematiche, poiché contemplò il diritto alla limitazione solo in relazione alle obbligazioni assunte dal comandante (e non dal resto dell'equipaggio). Il contenuto della *loi* del 1841 venne adottato in moltissime legislazioni¹¹⁶, specialmente nel Codice di commercio albertino

¹¹² Ad eccezione della legge marittima vaticana del 15 settembre 1951; V. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Il diritto della navigazione marittima dello Stato e della Città del Vaticano*, in *Riv. Dir. Nav.* 1952, I, 79.

¹¹³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1561.

¹¹⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1563.

¹¹⁵ V. EMERIGON, *Traité des assurances, I, Cap. IV, sez. XI*; v. anche VALIN, *Nouveau commentaire*, pp. 568.

¹¹⁶ Cfr. Cod. comm. Spagnolo (art.587); portoghese (art.492); argentino (art.1880); cileno (art.878); e altri.

del 1842 all'articolo 231, poi nel Codice di commercio italiano del 1865 all'articolo 311, e ancora, nel Codice di commercio del 1882 all'articolo 491, in cui peraltro la responsabilità venne estesa ai fatti dell'equipaggio: «Il proprietario della nave è responsabile dei fatti del capitano e delle altre persone dell'equipaggio ed è tenuto per le obbligazioni contratte dal capitano per ciò che concerne la nave e la spedizione». In altri Paesi, invece, vennero adottati sistemi molto diversi, ad esempio il sistema britannico¹¹⁷, che verrà analizzato in seguito.

Nonostante la sua affermazione consolidata, il principio della limitazione ha però trovato accesi oppositori e sollevato notevoli contrasti, tali da arrivare al punto di denominarlo come «odioso privilegio della classe armatoriale».¹¹⁸

La sua giustificazione, correttezza ed opportunità sono sempre state e tutt'ora lo sono, messe in dubbio. Prima di esplicitare quella che è la disciplina attuale, è utile soffermarsi sui diversi sistemi di limitazione che sono esistiti negli anni. In primo luogo, come sopra scritto, è ancora in uso in diversi Paesi dell'America latina ed era il classico sistema francese dell'*Ordonnance Colbertine*, il sistema dell'abbandono. Tale sistema si basa sulla responsabilità personale dell'obbligato, e aderisce alla visione tradizionale che limita l'esposizione degli investitori nel campo del commercio marittimo navale al «patrimonio di mare», che concerne sostanzialmente solo la nave, il nolo e i loro accessori. Esso ha riscontrato le maggiori insufficienze e problematiche tanto sotto l'aspetto teorico, quanto sotto l'aspetto funzionale. Dal punto di vista teorico, esso riguardava in origine solo la figura del proprietario, che ha dovuto essere giocoforza estesa a quella dell'armatore non proprietario; dal punto di vista funzionale invece, la perdita di tali beni comportava addirittura l'insolvenza, con eccessivo sfavore per i

¹¹⁷ V. *Responsibility of Shipowners Acts del 1786 e del 1813*.

¹¹⁸ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1565.

creditori. In questo modo l'effetto "liberatorio" dell'abbandono può sfociare oggettivamente in una situazione ingiustificabile e iniqua, perlopiù aggiungendo che con l'abbandono, oltre alla liberazione delle obbligazioni verso i terzi, si realizza anche la liberazione del proprietario (armatore) dagli obblighi e dalle spese di custodia e conservazione che ricadono sui creditori abbandonatari, anche se tale abbandono non trasferisce la proprietà dei beni abbandonati¹¹⁹, ma solamente il diritto di procedere alla soddisfazione dei propri crediti su tali beni.

È quindi evidente che, con l'evoluzione delle attività marittime che consegue soprattutto alla rivoluzione industriale, il sistema dell'abbandono ha perso ogni tipo di funzionalità, inducendo molti Stati, inclusa la Francia (dove ha preso piede per la prima volta), a cambiare regime limitativo.¹²⁰

Un secondo sistema di limitazione, molto utilizzato soprattutto nell'area germanica, era il sistema dell'esecuzione. Anch'esso era fondato sul concetto della separazione tra i due patrimoni, di terra e marittimo (*Seevermogen*), poiché mirava a costruire un patrimonio autonomo e separato, costituito solamente da nave e nolo per trasporto di cose e per passaggio di persone. Su tale patrimonio, i «creditori marittimi» avevano la priorità assoluta per la soddisfazione dei loro crediti rispetto ai «creditori di terra».¹²¹ Pur essendo un vero e proprio patrimonio autonomo ed indipendente, la separazione operava in senso unidirezionale, nel senso che i creditori di terra, benché in un grado deteriore, potevano soddisfarsi sul *Seevermogen*. In conclusione, però, il sistema dell'esecuzione non è più in vigore in alcun Paese.¹²²

Un ulteriore sistema, che risulta peraltro adottato solo dal Regno Unito, sino alla successiva conversione al metodo tariffario, è il cd. sistema «ad valorem», secondo cui

¹¹⁹ V. sul punto RIPERT, *Droit maritime*, II, pp.210.

¹²⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1572 e ss.

¹²¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1573.

¹²² V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1574.

la responsabilità è fissata in una somma equivalente al valore della nave, integrato da alcune poste accessorie. In esso, pertanto, l'aggressione del creditore non è diretta al bene fisico nave nella sua consistenza fisica di *res*, poiché la rispondenza della garanzia patrimoniale, non è diretta a quest'ultima, bensì è una rispondenza attuata attraverso la messa a disposizione, ai creditori per soddisfarsi, di una porzione separata del patrimonio individuata in rapporto al valore della nave, e del nolo (se acquisito), relativo al viaggio in corso (o all'ultimo viaggio) e degli altri ammenicoli.¹²³ Il metodo *ad valorem* si ritrova anche nella legislazione panamense.¹²⁴ Il criterio *ad valorem* risulta tuttavia applicato in via mista (come nel sistema statunitense), o mediante correttivi (come quello italiano), qui di seguito.

Nell'ordinamento italiano ha sempre imperato il regime dell'abbandono (artt. 491-493 Codice di commercio del 1882), fino al 1939, con la legge 868/1939 che introdusse nell'ordinamento interno la Convenzione del 1924, peraltro mai ratificata dal nostro Stato, che le si opponeva fortemente; tali critiche e opposizioni si fecero molto più vive dopo l'emanazione di detta legge.¹²⁵

La legge del 1939, tuttavia, ebbe vita molto breve, perché fu abrogata tre anni dopo dal Codice della navigazione, approvato con R.D. 327/1942. Il sistema applicato in Italia, è un sistema sempre *ad valorem*, ma in qualche modo corretto. Esso è sostanzialmente finalizzato a fissare la responsabilità indipendentemente dall'eventuale perdita della nave, e a scongiurare quindi gli effetti sfavorevoli dell'abbandono per i creditori. La sua ratio è però del tutto contraria a quella che ha

¹²³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp. 1574.

¹²⁴ Cfr. Art. 1093 C. comm. Panamense: «*La responsabilidad de los propietarios del buque por los hechos del capitàn y por las deudas y obligaciones contraidas por este para reparar el buque, habilitarlo y aprovisionarlo, se limitará al buque y al flete, de conformidad con el principio enunciado en el artículo 1079 salvo el caso de que el capitàn hubiese procedido en virtud de un mandato especial [...]».*

¹²⁵ Cfr. SCIALOJA, *Utopie*, in *Riv. Dir. Nav.* 1936, II pp.12; v. anche SPASIANO, *Sul problema della responsabilità degli armatori*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione, Roma, 1940, I, pp.149 e ss.*

spinto il legislatore statutario britannico a adottare il metodo forfettario. Nell'ordinamento britannico, infatti, si riteneva che ancorando il limite al valore variabile della nave, si sarebbero favoriti senza una giustificazione, i proprietari di navi vecchie e malandate. Il fine era sempre quello di proteggere la flotta, ma proteggendo la flotta non bisogna penalizzare la vittima sì che essa venga ad ottenere con il sistema *ad valorem* un risarcimento molto più ridotto, quando il danno le è stato arrecato da una nave di scarso valore o in pessime condizioni, rispetto a quello che invece otterrebbe se un danno della medesima entità le fosse stato arrecato da una nave di grande valore, nuova ed efficiente. Per questa ragione gli inglesi abbandonarono tale sistema e adottarono quello nuovo, per così dire, forfettario.¹²⁶

Il contenuto sostanziale della limitazione «all'italiana» concerne tutte le obbligazioni relative all'esercizio contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio della nave di cui l'armatore risponda. Sotto questo aspetto, il nostro sistema si distacca da ogni altro. La limitazione, generalmente, è circoscritta altrove, variamente, ad alcune obbligazioni; essa non è mai generalizzata rispetto alla totalità delle obbligazioni, specialmente quelle contratte dall'armatore. Anche questa è una grande differenza, che però per l'Italia è sempre stata la soluzione più coerente. Se va accordata una protezione, non c'è motivo di dover scegliere a quali debiti vada applicata e a quali no. Non vi è tuttavia nessun dubbio che anche questa generalizzazione costituisca, a livello generale, un favore accordato all'armamento italiano. Da sempre il sistema italiano appare volto ad un eccessivo ed indiscriminato *favor exercitoris*, che emerge anche dalle correzioni che si apportano all'originario criterio valutativo puro.¹²⁷

¹²⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1576 e ss.*

¹²⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1583.*

Le disposizioni che disciplinano l'istituto della limitazione sono gli articoli 275,276 e 277 del codice della navigazione.¹²⁸ Per la maggior parte della dottrina, il riferimento al valore della nave non è altro che un riferimento simbolico, poiché tale affermazione viene immediatamente sminuita mediante i correttivi operati contestualmente. In primo luogo, il momento rilevante della richiesta di limitazione è ristretto ai confini dello stesso viaggio. Infatti, diviene rilevante solo quando la limitazione è richiesta prima che il viaggio finisca, il che è raro ed eccezionale.¹²⁹ Altrimenti, e quindi sempre, il valore preso in considerazione, è quello della nave alla fine del viaggio. Secondo la ratio prevalente del sistema della limitazione *ad valorem*, anche qualora la nave sia andata perduta, l'armatore risponde per equivalente.¹³⁰ È qui che entra in gioco un ancora più importante correttivo al classico sistema *ad valorem*, per cui, sia che tale valore, per essere la nave perduta, venga fissato quale parametro oppure come riferimento in via effettiva perché la nave ha conservato la sua consistenza fisica, la concreta determinazione del suo valore avviene entro limiti ben precisi. In primo luogo, vi è un limite minimo, che dispiega la sua funzione nel caso di perdita della nave (e quindi di valore zero), e anche in via eventuale nel caso di nave tuttora esistente ma compromessa nella sua consistenza fisica perché deteriorata durante il viaggio. Tale limite corrisponde a non meno di un quinto del valore che la nave aveva all'inizio

¹²⁸ Art. 275 c. nav. (Limitazione del debito dell'armatore): «1. Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. 2. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.»; Art. 276 c. nav. (Valutazione della nave): «1. Agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia nè inferiore al quinto nè superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio. 2. Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio.»; Art. 277 c. nav. (Valutazione del nolo e degli altri proventi): «Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo.»

¹²⁹ V. BERLINGERI F., *Corso*, pp.147, non si è mai verificato nella pratica.

¹³⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp.1584.

del viaggio. In *secundis*, vi è anche un limite massimo, che si applica solamente nel caso in cui la nave sia tuttora esistente, corrispondente a non più di due quinti del valore che la nave aveva sempre all'inizio del viaggio.¹³¹ Questo duplice correttivo è chiara espressione di quel *favor* concesso all'armamento italiano, e della viva opposizione dell'Italia ad un qualsiasi sistema tariffario che comporti una più ampia responsabilità per garanzia patrimoniale; si tratta di un sistema unico al mondo, e proprio perché la maggior parte degli Stati hanno optato per un sistema tariffario, spesso gli armatori italiani sono soggetti a procedimenti di limitazione in luoghi dove il sistema è più gravoso che quello nazionale. Ancora, in virtù del fatto che, nella maggior parte degli ordinamenti, il criterio di collegamento per l'applicazione di norma di conflitto non è quello della «nazionalità della nave», bensì quello della *lex fori*, la responsabilità degli armatori italiani viene assoggettata a limiti generalmente più gravosi rispetto a quelli (più benevoli) previsti dalla legge italiana. Ne consegue insomma, che l'armatore italiano gode sì di un beneficio concessogli dalla legge italiana, ma ne gode solo qualora il procedimento di limitazione si svolga in Italia.¹³² Di qui un'ulteriore conseguenza; l'elevata probabilità che la responsabilità dell'armatore italiano subisca limiti superiori a quelli previsti dal proprio ordinamento fa sì che il *favor* non abbia riflessi sul terreno assicurativo delle responsabilità complementari alla copertura di corpo e macchine (*hulls*).

Come sappiamo, il mercato assicurativo nazionale è fortemente connesso a quello internazionale, soprattutto a quello inglese; infatti, la copertura nazionale, per quanto riguarda i premi, si basa su accordi e condizioni la cui normativa è stata stabilita con

¹³¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1584 e ss.*

¹³² V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1585.*

riferimento al mercato inglese, che non può evitare di tenere conto dell'entità del rischio in oggetto (cd. riassicurazione su Londra).¹³³

A questo proposito, va considerata la portata applicativa dell'articolo 622 del codice della navigazione («Valutazione della nave»), ai sensi del quale «La dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro italiano navale o dell'ispettorato compartimentale, tenuto conto altresì delle pertinenze indicate nella copia dell'inventario di bordo di cui alla lett. c) dell'articolo precedente. In caso di nave assicurata si assume per valore commerciale quello che la polizza di assicurazione indica come valore di stima ai sensi dell'art. 515».

Secondo una parte della giurisprudenza nazionale, da questa disposizione discende una presunzione assoluta di coincidenza del valore effettivo dell'inizio del viaggio con il valore di stima nella polizza assicurativa.¹³⁴ La dottrina è invece nettamente schierata in senso contrario.¹³⁵

Per quanto riguarda gli elementi aggiuntivi che si calcolano assieme al valore della nave nella determinazione della somma limite, i cd. ammenicoli, è possibile, anche per questi, l'accertamento tecnico del loro effettivo valore rispetto a quello dichiarato

¹³³ V. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, pp.32.

¹³⁴ Cfr. *Sent. Arbitrale 25 ottobre 1959*, in *Dir. Mar. 1961, II*, pp.206: «Il valore della nave all'inizio del viaggio va identificato, nel caso di nave assicurata, con il valore di stima e tale equiparazione ha efficacia iuris et de iure. Il valore di stima indicato nella polizza di assicurazione è comprensivo anche dell'assicurazione interessi e sborsi nel caso in cui la polizza contenga una pattuizione secondo la quale le valutazioni del corpo e degli interessi e sborsi equivalgono a stima ai sensi dell'art. 515 Cod. nav. L'equiparazione tra valore di stima e valore della nave si riferisce soltanto al valore della nave all'inizio del viaggio, mentre la determinazione del valore della nave al momento della richiesta di limitazione o della fine del viaggio va determinato in base alla sua concreta valutazione. Agli effetti della determinazione della somma-limite deve aversi riguardo al nolo del viaggio in corso e non anche a quello di un eventuale viaggio di ritorno» v. anche *Trib. Venezia 3 maggio 1977*, in *Dir. Mar. 1978*, pp.92: «L'art. 622 Cod. nav., che stabilisce che in caso di nave assicurata si assume per valore commerciale il valore di stima, è norma espressa in termini imperativi e indica in modo non equivoco che in caso di nave assicurata non è data alternativa di sorta e il valore commerciale l'identifica, automaticamente, con il valore assicurato.»

¹³⁵ V. BERLINGERI F., *Limitazione del debito e stima assicurativa*, in *Dir. Mar. 1960*, pp.87.

dall'armatore istante. L'articolo 622 fa riferimento al riguardo a ciò che risulta dall'inventario di bordo e ai proventi lordi del viaggio.¹³⁶

In conclusione, va sottolineato come il sistema così delineato dal Codice della navigazione non è l'unico nel campo, poiché l'Italia ha ratificato e introdotto nel proprio ordinamento interno anche la Convenzione CLC del 1969, attinente alla responsabilità da inquinamento, il cui sistema si affianca a quello generale. Oltre a questi sistemi principali, esistono alcuni sistemi cd. misti, come per esempio quello statunitense, e quello tariffario (di cui sopra), che si affermò definitivamente nel Regno Unito con l'*Act* del 1862.¹³⁷

L'istituto della limitazione è previsto, seppur con alcune differenze, dalla normativa di diritto internazionale uniforme, in epoca più risalente dalla Convenzione di Bruxelles del 1957, e, più di recente, dalla Convenzione di Londra del 1976, poi modificata dal Protocollo del 1996.¹³⁸ La Convenzione di Bruxelles del 10 ottobre 1957 prevede la limitazione della responsabilità per ogni morte o lesione causate a persona trasportata su nave marittima; per ogni perdita o danno causati a beni o merci o altre cose qualsiasi parimenti trasportate a bordo della detta nave; per la morte e le lesioni causate (a bordo o a terra) a persona non trasportata sulla nave o per danni o perdita di beni non trasportati a bordo della stessa o per violazione di qualsiasi diritto per atto o omissione di ogni persona (che si trovi o meno a bordo della nave) di cui il debitore sia responsabile, posti in essere nella navigazione o nell'amministrazione della nave o all'atto della caricazione, trasporto o scaricazione del carico della nave o dell'imbarco; trasporto e sbarco dei suoi passeggeri; per ogni obbligazione prevista da una qualsiasi legge regolatrice in relazione alla rimozione del relitto o in connessione con il

¹³⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp.1587.

¹³⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp.1594.

¹³⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.71.

sollevamento, rimozione e distruzione di una nave affondata, incagliata o abbandonata e delle cose che vi si trovano o in ordine al danno cagionato ad opere portuali, bacini e vie d'acqua navigabili.

Restano invece esclusi dalla limitazione i debiti per assistenza o salvataggio e per contribuzione alle avarie comuni; quelli verso il capitano, l'equipaggio e ogni altro dipendente dell'armatore che svolge funzioni a servizio della nave, o verso i loro eredi rappresentanti o dipendenti.¹³⁹

L'ammissione al beneficio della limitazione è subordinata alla condizione che dall'atto o fatto da cui è nata l'obbligazione si escluda la colpa del richiedente; a riguardo si parla di «*fault or privity*». Tuttavia, il beneficio della limitazione è anche ammissibile, quando la responsabilità del richiedente si fonda sul fatto che egli abbia la proprietà, il possesso, la custodia o il controllo della nave, senza però che sia provata alcuna negligenza a carico suo o delle persone della cui condotta è responsabile. Si rinvia alla disciplina della *lex fori* per quanto riguarda ogni questione sull'onere della prova circa il concorso della colpa personale nella determinazione dell'evento che ha originato l'obbligazione. Inoltre, come già ribadito, la richiesta di limitazione non costituisce ammissione di responsabilità.¹⁴⁰

La Convenzione stabilisce alcuni limiti *ad hoc*. In primo luogo, per i danni da morte e lesioni personali, da soli o in concorso con danni alle cose o altra violazione di diritti, è stabilito il limite di ammontare complessivo non superiore alla somma di 3.100 Franchi oro per tonnellata di stazza, di cui una porzione pari a 2.100 Franchi oro per tonnellata, riservata ai creditori per i danni alle persone; se però tale ultima somma non basta a coprire tali danni, i creditori per i danni alle persona avranno diritto di concorrere *pro*

¹³⁹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1594 e ss.*

¹⁴⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1595.*

quota, per quanto ancora gli è dovuto (cd. saldo insoluto), con i creditori per i danni alle cose o violazione di altri diritti.¹⁴¹ Inoltre, un secondo limite, di ammontare complessivo non eccedente la somma di 1.000 Franchi oro per tonnellata di stazza¹⁴², è stabilito per i soli danni alle cose e le violazioni diverse dai danni alla persona.¹⁴³ Sono necessarie due precisazioni; per le navi di stazza inferiore alle 300 tonnellate, i limiti sopra scritti sono stabiliti comunque in relazione alla cifra di 300 tonnellate. Ancora, per Franco-oro si intende un'unità che ha contenuto di 65,5 milligrammi di oro fino a 900 millesimi, da poi convertire in valuta nazionale dello Stato in cui è richiesta la limitazione, al valore di cambio fissato al momento del pagamento effettuato dal richiedente o della costituzione del fondo di limitazione o dell'aver fornito una garanzia.¹⁴⁴ La limitazione funziona per singolo avvenimento. Inoltre, i crediti soggetti a limitazione concorrono fra loro senza essere più coperti dai relativi privilegi e il fondo viene destinato esclusivamente alla loro soddisfazione, in modo tale che i creditori soggetti non possano esecutare gli altri beni del debitore.¹⁴⁵

Ai sensi della Convenzione, la responsabilità del proprietario (*owner*), assorbe quella della nave; a richiedere il beneficio della limitazione sono legittimati anche il conduttore, il noleggiatore (*charterer*), il *manager* e l'operatore della nave, il comandante, l'equipaggio e gli altri dipendenti del proprietario, dell'armatore, del locatario e del noleggiatore, del *manager* e dell'operatore della nave sempre che agiscano nel corso del loro impiego (*in the course of their employment*); la

¹⁴¹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1595.*

¹⁴² La stazza di una nave a propulsione meccanica va calcolata, secondo la Convenzione, in relazione a quella netta (*registered tonnage*) con l'aggiunta di ogni spazio destinato alle macchine. La stazza di una nave a vela è invece quella netta.

¹⁴³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1596.*

¹⁴⁴ Stante le note difficoltà derivanti dal disallineamento delle valute nazionali dall'oro, le somme di F. oro 3.100; 2.100; 1.000 sono state convertite rispettivamente in 206,67; 140,66; 67 Diritti Speciali di Prelievo (Unità di Conto) con il protocollo di Bruxelles del 21 dicembre 1979, entrato in vigore il 6 ottobre 1984. Stati aderenti: Australia, Belgio, Polonia, Portogallo, Spagna, Regno Unito.

¹⁴⁵ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1595.*

responsabilità anche cumulativa di questi non potrà mai eccedere i limiti sopra scritti. Qualora l'azione sia proposta contro il capitano o contro un membro dell'equipaggio, essi conservano il beneficio di godere della limitazione, anche nel caso in cui l'evento da cui deriva il credito è ascrivibile alla colpa di uno o più di costoro.¹⁴⁶ Tuttavia, nell'ipotesi in cui il comandante o il membro dell'equipaggio rivestano anche il ruolo di proprietario, armatore, locatario, noleggiatore, *manager* o operatore della nave, il beneficio viene concesso solamente se l'atto in questione (anche negligenza o omissione), sia stato compiuto dal soggetto in questione nelle vesti di comandante o membro dell'equipaggio, nell'esercizio di quelle specifiche funzioni, altrimenti il beneficio non è accordato.

I singoli Stati godono della possibilità di applicare le disposizioni della Convenzione anche alle navi non marittime, di fare riserve, circa il diritto di escludere la limitazione per le obbligazioni che riguardano la rimozione di relitti, navi affondate; gli è anche concesso di regolare diversamente il beneficio della limitazione per le navi di stazza inferiore alle 300 tonnellate.¹⁴⁷ Conclusivamente, sono da sottolineare le perplessità sollevate in ordine alle disposizioni abbastanza ostiche della Convenzione del 1957, contrastanti con quelle del nostro ordinamento e di poca praticità.¹⁴⁸

Di più recente attuazione, è la Convenzione Internazionale di Londra del 1976, poi modificata dal Protocollo del 1996. In primo luogo, si attesta un completo rovesciamento della proiezione del fenomeno sui cui incide tradizionalmente l'istituto, che è visto non più dal lato passivo, ma stavolta dal lato attivo. Ciò significa che non si parla più di responsabilità o limitazione della responsabilità del debito, bensì di limitazione di alcuni crediti marittimi. Tale rovesciamento comporta che, invece di

¹⁴⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp.1595.

¹⁴⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX*, pp.1596.

¹⁴⁸ Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO e BERLINGERI G., *Relazioni sul progetto elaborato nella Conferenza di Madrid del 1955*, prodromica alla Convenzione *de qua*, in *Dir. Mar.* 1957, pp.335 e ss.

delineare un regolamento generale su tutte le attività cd. armatoriali, con tutti i problemi annessi, ci si accontenta di individuare quali ragioni di credito devono soccombere, sul piano quantitativo, di fronte alla riconosciuta esigenza politico-economica di proteggere lo sviluppo delle attività dell'industria marittima.¹⁴⁹

Nel concreto, il sistema della Convenzione del 1976, una volta eliminata la globalità dell'istituto della limitazione¹⁵⁰, fissa limiti scalari e diversi (e impone fondi distinti) per crediti diversi. La sola complessità sta nel fatto che ogni limite è diviso in fasce, formate in via crescente, in relazione alla stazza, che è ritornata ad essere stazza lorda, per via dei criteri della nuova Convenzione di Londra del 1969, la *Tonnage* 1969, sulla stazzatura delle navi.

La Convenzione del 1976 stabilisce due limiti, entrambi progressivi e scalari, uno per i danni alle persone¹⁵¹, il secondo per gli altri tipi di danno.¹⁵² È fissato poi un limite distinto per i danni trasportati su una nave passeggeri.¹⁵³

Sono soggetti a limitazione vari tipi di crediti; in primo luogo, i crediti per danni da morte e lesioni personali che si sono verificate a bordo o comunque direttamente collegate all'esercizio della nave, alle operazioni di salvataggio e i relativi danni; poi, i crediti per perdite causate da ritardi nel trasporto marittimo di cose, persone o dei loro bagagli personali; i crediti per sollevamento, rimozione, distruzione o resa in stato inoffensivo di una nave affondata, incagliata o arenata, abbandonata, e di tutto ciò che

¹⁴⁹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1598*; v. anche BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni, II, Milano 1953, pp.32*.

¹⁵⁰ V. BERLINGERI F., *Armatore etc., in Dir. Mar. 1966, pp.277-278*.

¹⁵¹ 330.000 Unità di conto (Diritti Speciali di Prelievo) per le navi fino a 500 tonn, s.l.; e in più, per le navi da 501 a 3.000 tonn., altre 500 U.C. per tonn.; da 3.001 tonn. a 30.000 tonn., altre 333 U.C. per tonn.; da 30.001 tonn. a 70.000 tonn., altre 250 U.C. per tonn.; da 70.001 tonn. in su, ulteriori 167 U.C. per tonn.

¹⁵² 167.000 U.C. (D.S.P.) per le navi fino a 500 tonn. s.l. Inoltre: altre 167 U.C. per tonn. per le navi da 501 a 30.000 tonn.; altre 125 U.C. per tonn. per le navi da 30.001 a 70.000 tonn., ulteriori 83 U.C. per tonn. per le navi di stazza superiore.

¹⁵³ 46.666 U.C. (D.S.P.) moltiplicato per il numero dei passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare secondo il certificato di abilitazione, ma con un «tetto» massimo, al riguardo, di 25 milioni di U.C. Per passeggeri si intendono coloro che sono trasportati con un contratto di passaggio o coloro che, con il consenso del vettore, accompagnano veicoli o animali trasportati con regolare contratto.

era presente a bordo di quella nave; i crediti per rimozione, distruzione o resa in stato inoffensivo del carico di una nave; infine, i crediti per le spese effettuate da una persona diversa dal responsabile in ordine alle misure adottate per evitare o ridurre un danno per cui il soggetto responsabile può limitare la propria rispondenza ai sensi della convenzione e per l'ulteriore danno subito a seguito dell'adozione di tali misure.¹⁵⁴ Con riferimento alle categorie dei crediti qui presi in considerazione, bisogna sottolineare che essi sono soggetti a limitazione anche nel caso in cui siano esercitati in via di regresso o di rivalsa indennitaria contrattuale o in altro modo. Tuttavia, gli ultimi tre non sono soggetti a limitazione nella parte in cui si riferiscono ad una remunerazione pattuita in via contrattuale con il responsabile. Inoltre, i crediti soggetti a limitazione perdono il privilegio da cui potevano essere eventualmente assistiti e concorrono in proporzione al loro ammontare.¹⁵⁵

Una volta precisato a quali crediti le disposizioni della Convenzione si applicano, è fondamentale comprendere anche a quali di essi non si applicano. La Convenzione del 1976 non si applica ai crediti per assistenza e salvataggio o contribuzione in avaria generale; ai crediti per danni e spese da inquinamento idrocarburico disciplinati dalla *CLC* 1969 e relativi Protocolli; ancora, ai crediti regolati dalle Convenzioni internazionali o dalle legislazioni nazionali riguardanti la responsabilità in materia di danno nucleare; ai crediti nei confronti dell' esercente di una nave nucleare; e da ultimo, ai crediti dei dipendenti dello *shipowner* o del soccorritore, connessi con l'esercizio di mansioni relative alla nave o operazioni di soccorso, qualora questi ultimi non abbiano il diritto di chiedere la limitazione secondo la legge che regola il contratto,

¹⁵⁴ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1600.*

¹⁵⁵ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1600.*

oppure lo abbiano, ma per un ammontare più elevato di quello previsto dalla Convenzione.¹⁵⁶

In alcune ipotesi la limitazione è esclusa. L'esclusione di tale beneficio avviene in ogni caso in cui vi sia la prova che il danno è derivato da atto o omissione «personali», commessi con dolo («intenzione di causare tale perdita»), o con colpa temeraria e con previsione dell'evento («con disprezzo delle possibili conseguenze e con la coscienza della probabilità del suo avveramento»). L'onere di provare il dolo o la colpa, incombe sul creditore che contesta, per questo motivo, la facoltà del debitore a procedere alla limitazione.¹⁵⁷

Qualora vi siano azioni e domande riconvenzionali contrapposte fra di loro, la limitazione si applica sulla differenza quantitativa (cd. saldo) risultante dalla compensazione. Va sottolineato inoltre che l'istituto della limitazione si applica *per accidente*, e quindi a tutti i crediti aggregati per ogni distinto avvenimento («distinta occasione»).

Posto il rovesciamento del sistema base, dal punto di vista passivo a quello attivo, per ciò che concerne il passivo resta la solita confusione. I debitori marittimi, tutti ricompresi sotto il termine *owner*, che hanno la facoltà di invocare la limitazione per i debiti sopra scritti, sono, in primo luogo, il proprietario-armatore e il proprietario non armatore; poi, l'armatore non proprietario in quanto locatario (*bare-boat charterer* o *demise charterer*), o anche usufruttuario o comodatario; il *manager*, ossia il soggetto che possiede l'amministrazione operativa della nave, per un titolo contrattuale qualsiasi, (di solito, un contratto di *management* tecnico e/o amministrativo), o perché nominato *gerente* di una nave in comproprietà o di una società di armamento;

¹⁵⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1601.*

¹⁵⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1601.*

l'*operator*, che fa riferimento al soggetto che, a qualsiasi titolo, dispone e fa uso della nave per fini propri o altrui; il noleggiatore a tempo o a viaggio («*without demise*»), sempre di una nave marittima (quindi non destinata solamente alla navigazione interna); il soccorritore; e, per finire, tutte le persone dei cui atti o omissioni l'*owner* (nelle sue varie sfaccettature) o il soccorritore rispondono. Persino la nave stessa, nel caso in cui sia oggetto di responsabilità patrimoniale sua propria, in ordine alle cd. *azioni in rem*.¹⁵⁸

La Convenzione rinvia alla disciplina dell'ordinamento nazionale in cui verrà applicata la limitazione, il fatto di stabilire o meno l'obbligatorietà del fondo; questo significa che, se la *lex fori* non prevede diversamente, la limitazione può essere eccepita anche in via incidentale in sede di un procedimento di cognizione di credito. Ne deriva inoltre che, qualora l'*owner* (o una delle figure in esso ricomprese), sia convenuto in fori diversi da una pluralità di creditori soggetti allo stesso limite (e quindi per lo stesso evento e la stessa classe) ognuna delle Corti giudicanti dovrà procedere ad una cd. *notional limitation*, tenendo conto dei crediti concorrenti. Anche in questa Convenzione, come nella precedente e nel Codice della navigazione, la domanda di limitazione non equivale ad ammissione di responsabilità.¹⁵⁹

A differenza della Convenzione internazionale di Bruxelles del 1956, le disposizioni della Convenzione del 1976, nonostante appaiano «banali» o semplici, sono di notevole praticità. La maggior parte delle problematiche che si erano incontrate in passato, sono state risolte in radice.

¹⁵⁸ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1601 e ss.*

¹⁵⁹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp. 1602.*

Conclusivamente, con tale sistema, si elimina ogni possibilità di dibattito sul valore della nave, ma i limiti previsti nella Convenzione, sono molto più elevati rispetto al sistema ad valorem (corretto) italiano.¹⁶⁰

Per completare l'analisi dell'istituto della limitazione della responsabilità, è necessario accennare alle disposizioni di natura processuale che la disciplinano. In primo luogo, come già ribadito più volte, va ricordato che la richiesta della procedura di limitazione dall'armatore non equivale ad ammissione di responsabilità; sul punto è stata molto chiara anche la giurisprudenza.¹⁶¹ Allo stesso modo, l'articolo 1.7 della Convenzione di Londra prevede espressamente che «*the act of invoking limitation shall not constitute an admission of liability*».¹⁶²

Il decreto legislativo 111/2012, che ha solo parzialmente adeguato l'ordinamento alla Convenzione di Londra del 1976 e al Protocollo del 1996, senza però ratificarli, non disciplina la procedura di limitazione, che sembra quindi essere ancora quella prevista dalle disposizioni del Codice della navigazione. Ai sensi dell'articolo 621 del Codice della navigazione, la procedura si avvia con un ricorso presentato dall'armatore; alla presentazione del ricorso segue la sentenza di apertura della procedura di limitazione (art. 623 c. nav.), che dispone il deposito della somma limite (art. 629 c. nav.). L'articolo 624 del codice della navigazione prevede inoltre che, dalla data della sentenza di apertura non si ammettono più azioni esecutive sui beni dell'armatore in relazione a quei crediti che sono soggetti a limitazione. Tale sentenza viene notificata ai creditori che, qualora ritengano la richiesta di limitazione mancante dei suoi presupposti, possono proporre opposizione ai sensi dell'articolo 627 del Codice della navigazione. Infine, ai sensi degli articoli seguenti (628, 634, 635, 636 c. nav.), si

¹⁶⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Parte Prima, Tomo Secondo, Capitolo XXIX, pp.1602 e ss.*

¹⁶¹ Cfr. *App. Trieste 5 aprile 2007, in Dir. Mar., 2008, pp. 172.*

¹⁶² CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, pp.78.*

formano lo stato attivo e passivo con relative impugnazioni e si procede al riparto della somma -limite, tenendo conto anche delle eventuali cause di prelazione.¹⁶³ È utile notare come la giurisprudenza evidenzi molti elementi di analogia tra la procedura di limitazione della responsabilità dell'armatore e le procedure concorsuali, in specie quella fallimentare.¹⁶⁴ Nonostante le analogie tra i due procedimenti, non si può giungere ad una completa assimilazione, così conferma la sopra scritta sentenza del Tribunale di La Spezia.¹⁶⁵

¹⁶³ CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, pp.78.

¹⁶⁴ Cfr. *sul punto*, Trib. La Spezia 8 maggio 2007, in *Dir. Mar.*, 2008, pp.220: «L'art. 275 cod. nav. prevede il diritto dell'armatore di limitare il proprio debito complessivo per le obbligazioni contratte in occasione e per bisogni di un viaggio attraverso l'attivazione di una specifica procedura, disciplinata appunto dal cod. nav. Secondo la dottrina dominante, si tratta di una procedura che determina una vera e propria limitazione della responsabilità dell'armatore, nel senso che questi è chiamato a rispondere per le obbligazioni di cui all'art. 175 cod. nav. unicamente con una quota ideale del suo patrimonio, costituita da una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo ex art. 276 cod. nav. In particolare, attraverso tale procedura, si vuole assicurare la *par condicio creditorum*; infatti, la normativa impedisce a ciascun creditore di promuovere individualmente l'esecuzione forzata sui beni dell'armatore per le obbligazioni soggette a limitazione e attua la separazione di una somma di denaro del rimanente patrimonio dell'armatore ed è solo su questa che possono soddisfarsi i creditori (secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione; art. 275 cod. nav.) soggetti a limitazione. Spetta poi, al Giudice della procedura di limitazione della responsabilità dell'armatore procedere a garantire la *par condicio creditorum*, procedendo ad un riparto delle relative somme in proporzione ai crediti di ciascuno. La giurisprudenza e la dottrina hanno posto in rilievo le numerose somiglianze tra tale procedura e quella fallimentare, tanto da ritenere applicabili, in via analogica, alla prima le norme dettate per la seconda, in assenza di norme specifiche. Infatti, si è in presenza, in entrambi i casi, di liquidazioni concorsuali destinate al soddisfacimento dei debiti di un determinato soggetto, la cui attivazione impedisce le aggressioni individuali sui beni dei debitori».

¹⁶⁵ Cfr. *sul punto*, Trib. La Spezia 8 maggio 2007, in *Dir. Mar.*, 2008, pp.220: «Si deve considerare che la specialità del fallimento, anche rispetto ad altre procedure fallimentari e alla procedura esecutiva individuale, consiste nella regola dell'esclusività del concorso formale che comporta il trasferimento nella sede concorsuale di tutte le azioni di accertamento dei crediti verso il fallito. Tale principio si pone in stretto rapporto con l'altro fondamentale principio su cui poggia la procedura concorsuale, vale a dire il divieto di azioni esecutive individuali. Sotto tale profilo, mentre la disciplina in materia di divieto di azioni esecutive individuali tra le due procedure è identica (si vedano, in parti-colare, l'art. 51 legge fall. e l'art. 626 cod. nav.), nulla viene detto dal legislatore per quanto riguarda il concorso formale. La giurisprudenza ha affermato che il principio dell'esclusività del foro fallimentare ai fini della verifica dei crediti trae origine dall'art. 52 legge fall. Il cod. nav. non contiene alcuna disposizione analoga all'art. 52 legge fal....

Inoltre, si deve ritenere che il giudice della procedura di limitazione della responsabilità dell'armatore non abbia reali poteri di accertamento dei crediti illiquidi (qual è quello oggetto del presente giudizio, non essendo stato determinato il corrispettivo per le prestazioni eseguite dalla convenuta, rendendosi, quindi, necessario un accertamento giudiziale). Infatti, il cod. nav. non contiene una disciplina analitica qual è quella posta dagli artt. 92 e ss, legge fall., non disponendo nulla al riguardo».

5. *Disciplina della prescrizione*

Prima dell'abrogazione del codice di commercio, l'azione civile di risarcimento del danno subito a causa dell'urto di navi, era suddivisa a seconda che fosse fondata su di un contratto, oppure completamente indipendente da vincoli obbligatori preesistenti.¹⁶⁶ Per contrattuali si intendono, ad esempio, le azioni dei passeggeri e dei caricatori contro il proprio vettore, e per extracontrattuali, le loro azioni e quella della loro nave contro l'altra nave.

L'allora articolo 923 del codice di commercio, modificato dalla legge del 1925, stabiliva che le azioni di risarcimento dei danni cagionati dall'urto di navi si prescrivessero in due anni; questo, tutt'ora non è cambiato.

Di fatti oggi, sia per l'urto di navi, sia per l'urto di aeromobili in volo o per l'urto tra nave in movimento e aeromobile in volo, l'articolo 487, l'articolo 794 del codice della navigazione, nonché l'articolo 7 Conv. Bruxelles 1910, prevedono che l'azione di risarcimento dei danni si prescrive con il decorso di due anni dal giorno in cui il danno si è prodotto.¹⁶⁷ Per quanto riguarda la disciplina dei danni cagionati dalle unità da diporto, il diritto al risarcimento dei danni si prescrive nel termine di due anni previsto dall'articolo 2947 2° comma c.c. (art. 40, 1° comma, d.lgs. n.171/2005).¹⁶⁸ Tuttavia, se il fatto è considerato dalla legge come reato e per quel particolare reato è prevista una prescrizione più lunga, questa si applica anche all'azione civile. Qualora però, il reato è estinto per una causa diversa dalla prescrizione, o nel caso di sentenza irrevocabile nel giudizio penale, il diritto al risarcimento del danno si prescrive sempre decorsi due anni, ma cambia la data di decorrenza, che non è più il giorno in cui il danno si è

¹⁶⁶ BISSALDI B., *L'urto di navi*, pp.361.

¹⁶⁷ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza*, pp.371; v. anche, *Trib. Genova*, 7 aprile 1977, navi "Galaxy Queen" e "Integritas", in *Dir. Mar.* 1977, 206, *sull'urto continuato tra navi all'ormeggio*.

¹⁶⁸ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I*, pp.600.

prodotto, bensì la data di estinzione del reato o la data in cui la sentenza è divenuta irrevocabile.¹⁶⁹

Ai sensi degli articoli 484 e 972 del codice della navigazione, per quanto concerne il diritto di rivalsa spettante all'interessato della nave o dell'aeromobile che abbia, pur versando in colpa comune, versato ai terzi «innocenti» l'intero risarcimento, esso si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento.¹⁷⁰ Il diritto di regresso, spettante a colui che abbia pagato l'intero risarcimento dovuto in solido ai terzi danneggiati sulla superficie in seguito alla collisione, si prescrive anch'esso nel termine di un anno dal giorno del pagamento (art.970 2° comma c. nav.)¹⁷¹

Vi sono, sul punto, differenze significative tra l'articolo 487 del codice della navigazione e l'articolo 8 della Convenzione di Bruxelles, secondo il quale il decorso del termine estingue l'azione, ma non il diritto, e il relativo termine decorre dall'avvenimento e non dal giorno del danno.¹⁷²

La disciplina di cui sopra, vale esclusivamente per l'urto marittimo e l'urto misto; se essa è una solida e pacifica base, non è così per i danni da investimento di oggetti fissi (*objects*) quali moli, banchine, ponti, fanali, mede e altri, da parte di nave, su cui vi è notevole incertezza nella determinazione del termine prescrizione. L'investimento di oggetti fissi è una fattispecie ben diversa dall'urto di nave e dall'urto misto, e, in difetto di una regolamentazione *ad hoc*, è soggetta alla normativa ordinaria civile in materia di responsabilità per danno da illecito (art. 2043 e ss. del Codice civile). La difficoltà, posta la diversa durata del termine prevista dall'articolo 2947 c.c., a seconda che si tratti di «danni derivanti da fatto illecito» o di «danni prodotti dalla circolazione dei

¹⁶⁹ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.372.*

¹⁷⁰ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.372.*

¹⁷¹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.600.*

¹⁷² V. BERLINGERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione, cit., pp. 413 ss.*

veicoli di ogni specie, risiede interamente nella qualificazione della nave o dell'aeromobile e nella possibilità che rientrino o meno nell'enorme categoria dei «veicoli di ogni specie»¹⁷³

Parte della dottrina, ferma nel non qualificare le navi come veicoli ai sensi dell'articolo 2947 c.c., ha ritenuto che trovasse applicazione il termine ordinario di prescrizione quinquennale. Altra parte della dottrina invece ritiene che il termine da applicare sia quello biennale previsto dall'articolo 2497, 2.c. c.c., per la circolazione di qualsiasi specie di veicolo. Ancora, un ultimo orientamento ammette l'estensione del 2947 anche alla materia marittima solo nell'ottica di ricomprendersi l'intera materia dei trasporti.¹⁷⁴

La Suprema Corte fu investita della questione, nella specie, di danni a terra provocati da un aeromobile militare. Essa esclude che nel caso di specie si avesse a che fare con un «veicolo» ai sensi dell'articolo 2497, a causa dell'abrogazione dell'articolo 44 del R.D.L. 220/1923, e quindi decise per l'applicazione della prescrizione quinquennale.¹⁷⁵ Nella motivazione si escludeva più in generale che la locuzione «veicoli di ogni specie», potesse ricomprendere veicoli non terrestri, argomentando questa tesi sulla base dei lavori preparatori del Codice civile, da cui risulterebbe che si vollero riunire sotto un unico regime i veicoli con o senza guida di rotaie, e che, la locuzione in esame venne adoperata solo e soltanto per includervi i treni e le tranvie. Tutto ciò sta a significare che la categoria dei «veicoli di ogni specie» si contrapporrebbe a quella dei «veicoli terrestri senza guida di rotaie», contenuta nell'articolo 2054 c.c.¹⁷⁶

¹⁷³ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.373.*

¹⁷⁴ DEIANA M., *Diritto della navigazione, pp.553 ss.*

¹⁷⁵ Cfr. *Cass. 2 aprile 1960, n.746 in Riv. Dir. Nav. 1960, II, 163 e in Dir. Aereo. 1962, 344.*

¹⁷⁶ V. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, tomo secondo, parte terza, pp.373; v. anche Relazione del Guardasigilli al Testo definitivo del Codice civile, n.1206.*

Per quanto riguarda la dottrina, assai incerta e possibilista, come sopra scritto, la tesi più convincente sarebbe qualificare, in senso tecnico-giuridico, i «veicoli» e i danni derivanti dalla loro circolazione, anche quelli non terrestri, come le navi; questo soprattutto in considerazione di quella che era la notevole portata innovativa della legge del 1971 sulla navigazione da diporto, che aveva assoggettato i vari tipi di imbarcazioni o di natanti alle regole proprie della circolazione terrestre. Dunque, così facendo, si ammetterebbe un cambiamento della giurisprudenza della Cassazione, nel senso che la prescrizione, ormai non più quinquennale, dovrebbe essere contenuta, anche nel caso di investimento, nel più breve termine di due anni fissato dal secondo comma dell'articolo 2947.

Ad oggi, si prevede che per i danni da investimento da parte di nave si applica il termine quinquennale che l'articolo 2947 1° comma c.c. stabilisce per le «obbligazioni da atto illecito», poiché, risultando impossibile qualificare le navi come «veicoli», non è applicabile il termine biennale previsto dal secondo comma della medesima disposizione, previsto invece per il risarcimento del danno prodotto dalla circolazione dei «veicoli di ogni specie».¹⁷⁷

In materia di sospensione e interruzione della prescrizione, il secondo capoverso dell'articolo 7 della convenzione stabilisce che le cause sospensive e interruttive sono determinate dalla legge del tribunale adito. Per esempio, l'articolo 8 del *Maritime Conventions Act* del 1911 inglese, autorizza le corti a prorogare i termini di prescrizione se durante quel tempo non è stato possibile sequestrare la nave in un porto di loro giurisdizione o nelle acque territoriali dello stato al quale appartiene la nave dell'attore, o nel quale l'attore risiede o ha il suo principale stabilimento commerciale. I termini vengono prorogati in modo tale che vi sia ragionevole occasione di effettuare

¹⁷⁷ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I, pp.600.*

il sequestro. Tale disposizione si applica a qualunque lite di competenza delle corti, dovunque sia avvenuto l'urto.¹⁷⁸

Da ultimo, è soggetta al termine di prescrizione ordinaria, l'azione di regresso nei rapporti interni che intercorrono fra i soggetti responsabili della «nave in colpa», quali l'armatore e comandante, un membro dell'equipaggio o il pilota, obbligati in solido al risarcimento dei danni nella quota stabilita a carico della nave di cui fanno parte.¹⁷⁹

¹⁷⁸ BISSALDI B., *L'urto di navi*, pp.365.

¹⁷⁹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVII, Sezione I*, pp.598

CAPITOLO III

EVOLUZIONI GIURISPRUDENZIALI

SOMMARIO: 1. Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di civil law 2. Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di common law

1. Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di civil law

Negli ultimi 15 anni ci sono state importanti pronunce giurisprudenziali sul tema dell'urto di navi e relativa responsabilità. Una prima analisi, si riferirà alle principali pronunce nei Paesi di civil law.

Nel 2010, il Tribunale di Trieste si pronunciò sull'accertamento della responsabilità nell'ipotesi di urto tra due imbarcazioni durante una regata.

A tal proposito affermò che «Ai fini dell'accertamento della responsabilità nel caso di urto tra due imbarcazioni a vela nel corso di una regata condotta secondo il regolamento della *International Sailing Federation* non assume rilevanza la figura dello skipper, la cui veste e la cui funzione non è individuata dalla legge e dal regolamento di regata».¹

Inoltre, stabilì che «Nel caso di urto tra due imbarcazioni che percorrono il lato al lasco del triangolo di regata e si avvicinano alla boa del lato di bolina con vento di bora forte a raffiche, in cui l'imbarcazione esterna urta quella interna, ove non sia possibile accertare se le barche erano già ingaggiate, per cui in base alla regola 18.2(e) deve presumersi che non lo fossero e se l'imbarcazione esterna potesse dare acqua a quella interna senza il pericolo di strambare, deve ricevere applicazione la regola 14 in quanto ambedue le imbarcazioni hanno percepito in tempo il pericolo di un urto e nessuna di esse ha dimostrato di essersi trovata nella impossibilità di

¹ Cfr. *Tribunale di Trieste*, 9 luglio 2010, in *Dir. mar.* 2011, I, p.264.

manovrare in modo da evitare l'urto, con la conseguente applicazione dell'art. 2054 cod. civ. e l'attribuzione dell'urto a colpa comune».²

Sempre in tema di regata, il Tribunale di Trieste tornò sul punto nello stesso anno, pronunciandosi sull'ipotesi in cui siano conseguite lesioni all'urto. Si espresse in tal senso: «Nel caso di lesioni subite da un membro dell'equipaggio di un'imbarcazione di regata che ha subito un urto da parte di altra imbarcazione, non è configurabile in concorso di colpa per condotta imprudente in quanto non esistono su una imbarcazione presidi di sicurezza passiva come le cinture per le automobili, né è invocabile la scriminante della accettazione del rischio che potrebbe in ipotesi essere configurata soltanto nei confronti dell' organizzatore della regata».³

Ancora, «Nel caso di lesioni il danno non patrimoniale costituisce una categoria unitaria e il riferimento a vari tipi di pregiudizio non implica il riconoscimento di diverse categorie di danno, per cui deve essere esclusa la configurabilità della sottocategoria del c.d. danno esistenziale».⁴

L'anno seguente (2011), il Tribunale di Piacenza si pronunciò sul caso di urto con nave ormeggiata a seguito dell'arresto di un motore, stabilendo che non sussiste responsabilità del conducente della nave urtante in quanto l'urto è stato causato da un difetto di costruzione: «Il conducente di una imbarcazione che, a seguito dell'improvviso arresto di uno dei propulsori dovuto ad un suo vizio della cui esistenza egli non poteva essere consapevole, urta un natante ormeggiato nel porto non è responsabile del danno subito dal natante di cui risponde invece il costruttore dell'imbarcazione poiché il sinistro è stato causato da un difetto di costruzione».⁵

² Cfr. *Tribunale di Trieste*, 9 luglio 2010, in *Dir. mar.* 2011, I, p.264.

³ Cfr. *Tribunale di Trieste*, 4 febbraio 2010, in *Dir. mar.* 2011, I, p.203.

⁴ Cfr. *Tribunale di Trieste*, 4 febbraio 2010, in *Dir. mar.* 2011, I, p.203

⁵ Cfr. *Tribunale di Piacenza*, 18 ottobre 2011, in *Dir. mar.* 2012, I, p.247.

Nel 2013, la Corte d'appello di Bordeaux si espresse in merito all'urto contro impianti situati sulla sponda di un fiume, e rispose al quesito riguardante perdita del diritto alla limitazione della responsabilità, affermando che «In relazione a un sinistro dovuto a grave negligenza del comandante il quale aveva effettuato le operazioni di zavorramento in un momento inopportuno e si era allontanato dalla timoneria per controllare il funzionamento delle pompe in un passaggio ravvicinato alle sponde del fiume durante la navigazione verso "estuario, non sussistono i presupposti della perdita del diritto della limitazione della responsabilità in base all'art. 4 della Convenzione LLMC del 1976 ove non venga fornita la prova che il sinistro sia imputabile a innavigabilità della nave ovvero a insufficienza e incompetenza dell'equipaggio».⁶ Inoltre ribadì l'esclusione della responsabilità del vettore per i danni al carico, qualora essi dipendano da colpa nautica del comandante: «Ove il sinistro causi danni al carico non sussiste in base all'art. n. 2 (a) delle Regole dell'Aja-Visby la responsabilità del vettore ove tali danni siano stati causati da colpa nautica del comandante».⁷

Interessante sempre dal punto di vista della figura del comandante, è la sua responsabilità in ordine alla tardività o inadeguatezza dell'ordine al rimorchiatore durante una manovra. In questo senso, nel 2013, il Tribunale di Genova si pronunciò sull'urto di una nave rimorchiata contro la banchina a causa del vento. Il 18 agosto 2004 la m/n Jolly Verde della Ignazio Messina S.p.a., nel corso della manovra di attracco alla banchina Nino Ronco, con pilota a bordo e con l'ausilio dei rim.ri *Genua* e Giappone della Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova S.r.l, a causa del vento si appoggiava con il suo fianco dritto allo spigolo di levante della banchina, subendo

⁶ Cfr. *Corte d'Appello di Bordeaux, 14 gennaio 2013, in Dir. mar., 2013, II, p.481.*

⁷ Cfr. *Corte d'Appello di Bordeaux, 14 gennaio 2013, in Dir. mar., 2013, II, p.481.*

danni. La Ignazio Messina conveniva in giudizio la Rimorchiatori Riuniti, chiedendone la condanna al risarcimento dei danni subiti, in base all'art. 104 cod. nav., che pone una presunzione di responsabilità a carico dei rimorchiatori. Il Tribunale decise che «Non è imputabile a colpa del rimorchiatore l'urto della nave rimorchiata contro la banchina a causa del vento quando il comandante della nave e il pilota hanno omesso o comunque ritardato l'individuazione o esecuzione della manovra più consona alla situazione e l'ordine dato al rimorchiatore di prua di passare da un lato all'altro della nave non poteva essere immediatamente eseguito per la mancanza di spazio, circostanza questa della quale il pilota era stato immediatamente informato».⁸ Sempre il Tribunale di Genova si espresse in merito all'ipotesi di urto di una nave data in locazione: in che posizione si trova il conduttore? Nel 2013 il Tribunale rispose a tale quesito, ritenendo che «Il conduttore della nave è carente di legittimazione con riguardo alla richiesta di pagamento di danni sofferti dalla nave a seguito di un urto».⁹ Due temi importanti che riguardano l'urto di nave sono la precedenza e l'intervento del consulente tecnico alla decisione della causa. A tal proposito intervenne, nel 2015, la Corte d'Appello di Campobasso, che si pronunciò in merito alla collisione tra il m/p "Dionigi Ferrante" di proprietà della *Zeus Pesca S.r.l.* e la m/n "*Sheryn M* di cui era proprietaria e armatrice la *Lorraine Marine Inc.*, a seguito della quale il m/p "Luigi Ferrante" soffriva danni. In primo luogo, sancì che «La mancata partecipazione del consulente tecnico alla decisione della causa avente per oggetto la responsabilità di un urto di navi prevista dall'art. 600 cod. nav. non costituisce motivo di nullità della sentenza qualora nel distretto a cui appartiene il Tribunale non sia stato istituito l'elenco speciale previsto dall'art. 599 cod. nav.».¹⁰ In *secundis*, precisò che «La responsabilità

⁸ Cfr. *Tribunale di Genova*, 23 maggio 2012, in *Dir. mar.* 2013, II, p.478.

⁹ Cfr. *Tribunale di Genova*, 23 gennaio 2013, in *Dir. mar.* 2014, I, p.182.

¹⁰ Cfr. *Corte d'Appello di Campobasso*, 30 luglio 2015, in *Dir. mar.* 2016, I, p.137.

per l'urto tra un peschereccio intento alla pesca e una nave che navigava su rotta perpendicolare al peschereccio è imputabile esclusivamente alla nave che doveva dare la precedenza al peschereccio sia perché intento alla pesca sia perché proveniva dalla destra». ¹¹

Nel 2016, venne sancito un altro fondamentale principio, per cui, in caso di urto di una nave in movimento con nave ferma, la responsabilità è imputabile esclusivamente alla nave in movimento. In tal senso si espresse la Cassazione, sezione penale, su un caso di urto in condizioni scarsa visibilità. Nelle acque territoriali italiane antistanti il porto di Mazara del Vallo, il 3 agosto 2007 verso le ore 950, in condizioni di scarsa visibilità, dovuta a locale banco di nebbia, la motonave porta container Elen, armata dalla MSC (Mediterranean Shipping Company), della lunghezza di circa 300 andava a collidere violentemente, alla velocità di 20,6 nodi orari, contro la motonave Theris, armata dalla Sopromar S.p.a., lunga 32 metri, alla fonda, intenta a ricerche marine, e con l'elica sgranata. Quest'ultimo natante, colpito a dritta, rimasto incastrato tra il fendente di prora e il bulbo della motonave investitrice, trascinato per quasi due minuti dalla grossa nave, appena sganciatosi, colava immediatamente a picco. In conseguenza del sinistro perdeva la vita un ricercatore che si trovava a bordo della motonave ed altri riportavano lesioni varie, in conseguenza del naufragio. La Corte affermò che «L'urto tra una nave di grandi dimensioni che procede in condizioni di scarsa visibilità a velocità elevata in vicinanza della costa e una nave di piccole dimensioni all'ancora è imputabile esclusivamente alla nave in movimento». ¹²

Il Tribunale di Bari, nel 2017, si occupò di urto per colpa comune. Nel caso di specie, il pilota X convenne in giudizio il comandante Y e l'armatore Z di una nave turca sulla

¹¹ Cfr. *Corte d'Appello di Campobasso, 30 luglio 2015, in Dir. mar. 2016, I, p.137.*

¹² Cfr. *Cass., sezione IV penale, 30 agosto 2016, n.35837, in Dir. mar. 2017, II, p.472.*

quale si era imbarcato per coadiuvare la manovra di ormeggio, affermando che, a causa di una manovra erronea e negligente da parte dell'equipaggio della nave, l'ancora di quest'ultima, improvvisamente rilasciata, era piombata sul battello pilota, danneggiandolo gravemente. L'istruttoria evidenziò colpe concorrenti dell'equipaggio della nave e del pilota stesso, ma non consentì al Giudice di accertare in modo univoco la dinamica del sinistro. Il Tribunale ribadì, come «In caso di urto per colpa comune, nel quale non sia possibile determinare la proporzione della gravità delle rispettive colpe trova applicazione l'art. 484 cod. nav. con conseguente ripartizione del risarcimento in parti uguali».¹³

Negli ultimi anni, ci sono state due importanti pronunce in materia di urto, una in Italia e una in Francia.

Nel 2020, la Corte d'Appello di Genova si pronunciò per il caso di collisione in ambito portuale. Secondo tale Corte «Costituiscono fattori che determinano la responsabilità di una nave per l'urto con un rimorchiatore nel corso della manovra di aggancio dei cavi l'adozione di una rotta non conforme alle disposizioni del regolamento di sicurezza portuale, l'aumento di velocità oltre i limiti prescritti da detto regolamento, l'utilizzo di un cavo inappropriato in contrasto con le disposizione del citato Regolamento».¹⁴ Continuò affermando che, «Al fine di determinare la responsabilità per una collisione in ambito portuale, le disposizioni del locale regolamento di sicurezza portuale prevalgono su quelle della COLREG».¹⁵

Da ultimo, la *Court de Cassation*, nel 2022, si occupò della disciplina applicabile all'urto tra navi all'ormeggio. Il 17 febbraio 2012, a causa di forti raffiche di vento, la

¹³ Cfr. *Tribunale di Bari*, 9 ottobre 2017, in *Dir. mar.*, 2018, IV, p.938.

¹⁴ Cfr. *Corte d'Appello di Genova*, 10 aprile 2020, in *Dir. mar.* 2022, II, p.306.

¹⁵ Cfr. *Corte d'Appello di Genova*, 10 aprile 2020, in *Dir. mar.* 2022, II, p.306.

barca a vela *Perrine 3*, dopo aver rotto uno dei cavi ormeggio, venne a contatto con l'imbarcazione da diporto *Brimborion IV*, anch'essa ormeggiata, danneggiandola.

La Corte d'Appello di Aix-en-Provence ritenne che le norme in tema di urto di navi non fossero applicabili all'ipotesi di contatto tra imbarcazioni all'ormeggio. La Cassazione invece ritenne che «Le norme in tema di urto di navi [artt. L. 5131-1 e L. 5131-3 del *Code des Transports* francese sono applicabili anche all'urto tra imbarcazioni all'ormeggio».¹⁶

¹⁶ Cfr. *Court de Cassation*, 14 dicembre 2022, in *Dir. mar.* 2023, II, p.367.

2. Evoluzioni giurisprudenziali nei Paesi di *common law*

Le pronunce in materia urto di navi nei Paesi di *common law* degli ultimi anni riguardano prevalentemente i temi di “*narrow channel*” e “*crossing vessels*”.

Nel 2018, la *Court of Appeal* inglese, si pronunciò sulla collisione avvenuta nel canale di accesso al porto di Jebel Ali, tra la portacontainer “*Ever Smart*”, di proprietà della *Evergreen* e la VICC “*Alexandra I*”, di proprietà della *Nautical Challenge*. La “*Ever Smart*” stava transitando in uscita dal porto ed aveva sbarcato il pilota, che avrebbe dovuto poi imbarcarsi sulla “*Alexandra I*” per l’ingresso in porto. La collisione si verificò nell’area di attesa del pilota, subito prima dell’ingresso nel canale.

Nel giudizio di primo grado di fronte alla *Admiralty Court* il Giudice ritenne che ci si trovasse nell’ambito di applicazione della Rule 9 (*narrow channel*) delle *Collision Regulations* e che non fossero invece applicabili le Rules 15-17 (*crossing vessels*). Sulla base di queste premesse e dell’analisi della condotta delle due navi, il Giudice attribuì la responsabilità per l’80% alla “*Ever Smart*” e per il 20% alla “*Alexandra P*”. La sentenza di primo grado venne impugnata dalla *Evergreen*. La *Court of Appeal* stabilì che «Qualora ricorrano i presupposti per l’applicazione della Rule 9 (*narrow channel*) delle *Collision Regulations*, questa prevale sulle Rules 15-17 (*crossing vessels*), escludendone l’applicazione». ¹⁷ Ancora che, «Nel determinare la ripartizione di responsabilità tra due navi coinvolte in una collisione occorre tenere conto della gravità delle colpe e della loro efficienza causale; quest’ultima implica due aspetti, il primo relativo alla misura in cui la condotta colposa ha contribuito a provocare la collisione, il secondo relativo alla misura in cui la stessa condotta ha contribuito a provocare i danni derivanti dalla collisione». ¹⁸

¹⁷ Cfr. *Court of Appeal (Civil division)*, 5 ottobre 2018, in *Dir. mar.* 2019, II, p.460.

¹⁸ Cfr. *Court of Appeal (Civil division)*, 5 ottobre 2018, in *Dir. mar.* 2019, II, p.460.

Quest'ultimo è il primo appello in un'azione di collisione che arriva dinanzi alla Corte Suprema. In effetti, sono quasi cinquant'anni dall'ultimo appello di questo tipo davanti alla *House of Lords* (*The Savina*, 1976).

Il ricorso sollevò due importanti questioni relative all'interpretazione delle *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* per del 1972 come modificato ("*The Collision Regulation*"). Entrambe le domande riguardano l'applicazione delle "*crossing rules*", come stabilito nelle *Rules 15-17* dei regolamenti sulle collisioni. Queste regole si applicano quando due navi a propulsione meccanica si incrociano in modo tale da comportare un rischio di collisione. Richiedono che la nave che ha l'altra sul lato di dritta si tenga fuori rotta ("*give-way vessel*") mentre l'altra nave deve mantenere la sua rotta e velocità (la "*stand-on vessel*").

Sono di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione.

La prima questione posta alla Corte è se le *crossing rules* siano inapplicabili o debbano essere disapplicate nel caso in cui una nave in uscita stia navigando all'interno di un canale stretto e abbia una nave su una rotta di attraversamento che si avvicina al canale stretto con l'intenzione di e in preparazione per accedervi. Ciò riguarda l'interrelazione tra le *crossing rules* e le "*narrow channel rules*" - Rule 9. La Rule 9(a) richiede che le navi che procedono lungo il percorso di un canale stretto si mantengano il più vicino possibile al suo limite esterno di tribordo quanto è sicuro e praticabile.

La seconda questione che si pone è se sia necessario che la presunta nave che dà la precedenza debba mantenere una rotta costante affinché siano applicate le *crossing rules*. La "nave che dà la precedenza" ("*give-way vessel*") è la nave che, se si applicassero le *crossing rules*, sarebbe tenuta dalla Rule 15 a tenersi fuori dalla rotta dell'altra nave. In termini pratici è la nave che ha l'altra nave a dritta. Chiameremo quell'altra nave la "presunta nave *stand-on*".

La Supreme Court accolse all'unanimità il ricorso. Lord Briggs e Lord Hamblen emisero la sentenza, con la quale gli altri membri della Corte erano d'accordo.

Prima di rispondere alle due questioni, la Corte motivò la sua decisione, affermando che: «Le *Collision Regulations* sono una convenzione dell'*International Maritime Organisation* (IMO) progettata per promuovere la navigazione sicura e prevenire le collisioni in mare in tutto il mondo. Devono essere interpretate in modo pratico e uniforme per fornire regole di navigazione chiare per tutti i marinai, professionisti o dilettanti, e per tutte le imbarcazioni, grandi e piccole. L'interpretazione delle *crossing rules* dovrebbe tenere debito conto della nota affermazione di Lord Wright in *The Alcoa Rambler* [1949] AC 236 (*Privy Council*) secondo cui “ove possibile” le *crossing rules* “dovrebbero essere applicate e rigorosamente fatte rispettare perché sono tendono a garantire una navigazione sicura”». ¹⁹

Inoltre, «Il focus dell'appello sono le *crossing rules*, ma è importante leggerle all'interno del contesto. Un rischio di collisione tra due navi a motore può verificarsi in tre modi diversi e i regolamenti sulle collisioni stabiliscono regole per ciascuno: sorpassare le navi; navi che si avvicinano frontalmente; e navi che attraversano in modo tale da comportare il rischio di collisione. “Incrocio” significa che le rotte delle navi non sono parallele ma si intersecano. "In modo da comportare il rischio di collisione" può essere determinato in vari modi, ma se le navi si avvicinano l'una all'altra con una rotta stabile, ci sarà un rischio stimato di collisione (regola 7(d)(i). Le regole di attraversamento sono al centro del sistema per evitare collisioni quando due navi si avvicinano l'una all'altra con una direzione stabile (diversa dal sorpasso o dalla prua) e sono quindi a rischio di collisione»». ²⁰

¹⁹ Cfr. *Supreme Court, Caso Evergreen Marine (UK) Limited (Appellant) v Nautical Challenge Ltd (Respondent)*, 19 February 2021, in www.bailii.org.

²⁰ Cfr. *Supreme Court, Caso Evergreen Marine (UK) Limited (Appellant) v Nautical Challenge Ltd (Respondent)*, 19 February 2021, in www.bailii.org.

Riguardo alla seconda questione, se le regole di attraversamento si applicano solo in caso che la *give-way vessel* si trovi su una rotta costante, la Corte si espresse in tal modo: «Questa domanda viene considerata per prima perché determina se le regole di attraversamento siano effettivamente applicate. La Supreme Court ritiene che non vi sia alcun requisito di “rotta stabile”. In primo luogo, da un punto di vista pratico, ci possono essere molte ragioni per cui una nave in movimento potrebbe non essere su una rotta stabile ma tuttavia incrociarsi con un’altra nave su una rotta stabile, come dimostrato da questa collisione. Inoltre, potrebbe non essere facile valutare se l’altra nave sta seguendo una rotta costante poiché i cambiamenti nella rotta o nella rotta di un’altra nave potrebbero non essere immediatamente evidenti da un’attenta osservazione visiva, mentre un cambiamento apprezzabile nel rilevamento dell’altra nave è osservabile utilizzando una bussola, di cui quasi tutte le navi sono dotate, o con il radar. In secondo luogo, il linguaggio e il contesto delle regole di attraversamento mostrano che non esiste alcun requisito di percorso costante. In terzo luogo, se le regole di attraversamento non si applicassero, si creerebbe una lacuna nelle *Collision Regulations*. *Alexandra I* ha affermato che i principi di buona navigazione sanciti nella Rule 2 potrebbero colmare la lacuna. Tuttavia, è intrinsecamente più sicuro per due navi che attraversano con il rischio di collisione, sapere quale deve tenersi distante dall’altra applicando le *crossing rules*, piuttosto che per ciascuna di esse dover intraprendere azioni marinaresche altrimenti non specificate per evitare senza sapere cosa potrebbe fare l’altra nave. In quarto luogo, sebbene vi siano casi che sono stati interpretati nel senso che almeno la nave ferma deve essere su una rotta costante, la giurisprudenza non richiede che la nave che dà la precedenza sia su una rotta costante al fine di applicare le *crossing rules*. Il caso chiave è l’*Alcoa Rambler*. Se correttamente compreso, il *Privy Council* ha ritenuto che le *crossing rules* non si applicassero perché

la presunta nave che lasciava la rotta (la nave che sarebbe stata tenuta a tenersi fuori rotta se fossero state applicate le *crossing rules*), non poteva determinare che si trovava su una rotta stabile incrociando la rotta con la presunta nave ferma, poiché la presunta nave ferma era nascosta dietro altre navi ancorate fino all'ultimo momento prima della collisione. È importante sottolineare che non c'era alcuna possibilità per la presunta *give-way vessel* di rilevare l'orientamento della presunta *stand-on vessel*.

L'*Alexandra 1* si stava avvicinando a *Ever Smart* con una rotta costante per oltre 20 minuti prima della collisione, su una rotta trasversale. Ciò era sufficiente per applicare le *crossing rules* anche se non si trovava su una rotta stabile. Sebbene ciò non risulti dai fatti, per le stesse ragioni non è necessario che la nave ferma sia su una rotta costante per applicare le *crossing rules*.»²¹

In merito invece alla prima questione, la Corte ritenne che: «Le *narrow channel rules* impongono alle navi che procedono lungo il corso di un canale stretto di mantenersi il più vicino possibile al suo lato di dritta quanto è sicuro e praticabile (regola 9(a)). In alcune circostanze, sostituiscono le *crossing rules*, ad esempio quando due navi si avvicinano l'una all'altra in un canale stretto, procedendo lungo questo in direzioni diverse. In altri contesti, le *crossing rules* potrebbero comunque applicarsi, ad esempio quando una nave sta attraversando il canale. La questione critica in relazione alla prima questione è quali norme si applicano quando una nave procede lungo uno stretto canale verso la sua uscita e l'altra nave si avvicina al suo ingresso con l'obiettivo di procedere lungo questo. Le Corti indicate di seguito hanno ritenuto che le *narrow channel rules* sostituissero le norme sull'attraversamento, basandosi sui casi *The Canberra Star* (1962) e *Kulemesin v HKSAR* (2013). Tuttavia, questi casi riguardavano una nave che intendeva entrare e il suo avvicinamento finale all'ingresso, stabilendo la sua rotta per

²¹ Cfr. *Supreme Court, Caso Evergreen Marine (UK) Limited (Appellant) v Nautical Challenge Ltd (Respondent)*, 19 February 2021, in www.bailii.org.

arrivare al lato di dritta di esso. Non si applicano quando la nave in avvicinamento sta attendendo di entrare invece che entrare. Le *crossing rules* non dovrebbero essere ignorate in assenza di espressa previsione, a meno che non vi sia una necessità impellente di farlo. In questo caso, *Alexandra 1* era la nave in avvicinamento, che intendeva e si preparava ad entrare nel canale ma, soprattutto, aspettava il suo pilota piuttosto che determinare la sua rotta per il lato di dritta del canale, nel suo avvicinamento finale. In questo scenario, non è necessario ignorare le *crossing rules* poiché il canale stretto non impone ancora la navigazione della nave in avvicinamento. Può rispettare i propri obblighi ai sensi delle *crossing rules*, sia che si tratti di una nave in movimento o di una nave ferma. Allo stesso modo, non è necessario disapplicare le *crossing rules* neanche per quanto riguarda la nave che lascia il canale. Le *crossing rules* vengono disapplicate solo quando la nave in avvicinamento si prepara ad entrare nel canale, regolando la sua rotta in modo da raggiungere l'ingresso sul lato di dritta dello stesso, nel suo avvicinamento finale.

Pertanto, le *crossing rules* erano applicabili e l'*Alexandra 1*, in quanto nave che dava la precedenza, era obbligata a adottare misure tempestive e sostanziali per tenersi ben lontana da *Ever Smart*. Di conseguenza, la Supreme Court dovrà rideterminare la ripartizione della responsabilità tra le due parti». ²²

Nello stesso anno, la *United State District Court of Louisiana*, si occupò della “*Oregon Rule*”, in base alla quale «si presume la responsabilità di una nave in movimento che urti un oggetto fermo. La nave in movimento può tuttavia superare tale presunzione dando la prova “*by a preponderance of evidence*” di aver agito con ragionevole

²² Cfr. *Supreme Court, Caso Evergreen Marine (UK) Limited (Appellant) v Nautical Challenge Ltd (Respondent)*, 19 February 2021, in www.bailii.org.

diligenza ovvero di una colpa dell'oggetto fisso ovvero dell'imputabilità dell'urto a caso fortuito». ²³

Nel 2021, la *Queen's Bench Division, Commercial Court*, si occupò di un caso particolarmente complesso. Nel luglio 2018 si verificò una collisione nel canale di Suez tra le navi "*Panamax Alexander*" e "*Osios David*". Le parti sottoscrissero un *Collision Jurisdiction Agreement* ("CJA") sul formulario ASG2 predisposto dall'*Admiralty Solicitors Group*. Il CA prevedeva il deferimento delle controversie alla giurisdizione inglese e comprendeva una clausola C del seguente tenore: "*Each party will provide security in respect of the other's claim in a form reasonably satisfactory to the other*", non-era invece inclusa la seconda parte della formulazione standard della clausola C, in base alla quale "*Each party agrees to waive its rights to arrest or re-arrest to obtain further security under the Civil Procedure Rules 1998 Part 61.6*". Il P&I Club della "*Panamax Alexander*" offrì agli interessi della "*Osios David*" una lettera di garanzia con una *Sanction Clause* così formulata: "*We shall not be obliged to make payment under, nor deemed to be in default of, this Letter of Undertaking if (i) doing so would be unlawful, prohibited or sanctionable under the United Nations resolution or the sanctions, laws or regulations of the European Union, United Kingdom, United States of America or the place of incorporation or domicile of your member or the ship's flag state ("the Sanctions"), or (ii) any bank in the payment chain is unable or unwilling to make, receive or process any payment for any reason whatsoever connected with the Sanctions (including but not limited to a bank's internal policies). If any such circumstances arise as described in (i) or (ii) herein, then we shall use reasonable endeavours to obtain whatever governmental or other regulatory permissions, licences or permits as are reasonably available in order to*

²³ Cfr. *United State District Court of Louisiana*, 19 aprile 2018, in *Dir. mar.* 2019, I, p.232.

enable payment to be made". L'inserzione della *Sanction Clause* era indicata come necessaria a motivo del fatto che il carico della "*Panamax Alexander*" era destinato ad un porto in Iran. Gli interessi della "*Osios David*" rifiutarono la lettera di garanzia così formulata e sequestrarono la *sister-ship* "*Panamax Christina*".

Le questioni sottoposte alla *Commercial Court* erano (i) se la garanzia con la *Sanction clause* potesse considerarsi "*reasonably satisfactory*" in base alla clausola C del CA e, in caso di risposta affermativa, se (i) se gli interessi della "*Osios David*" fossero obbligati ad accettare tale garanzia e ad astenersi dal sequestrare la "*panamax Alexander*" o una *sister-ship*.

In merito a tali questioni la *Commercial Court* si espresse in questo senso: «Qualora il carico di una delle navi coinvolte in una collisione sia destinato ad un porto in Iran, una lettera di garanzia contenente una *Sanction clause* deve essere considerata "*reasonably satisfactor*" ai fini della clausola C del *Collision Jurisdiction Agreement* dell'*Admiralty Solicitors Group*». ²⁴

Inoltre, «La clausola C del *Collision Jurisdiction Agreement* dell'*Admiralty Solicitors Group*, nella parte in cui impone a ciascuna delle parti di offrire all'altra una garanzia che sia "*reasonably satisfactory*", non impone però all'altra parte l'obbligo di accettarla, rinunciando a sequestrare una nave». ²⁵

Sempre in tema di "*narrow channel*" è intervenuta, nel 2023, la *Court of Appeal* di Singapore. Il 28 giugno 2015 si verificò una collisione nello Stretto di Surabaya (Indonesia) tra la gasiera *Navigator Aries* e la portacontainer *Leo Perdana*. Le navi procedevano su rotte opposte in acque ristrette ("*narrow channel*"), rendendo così applicabile la regola 9 (a) delle COLREG. In primo grado, la *Fligh Court* ripartì la

²⁴Cfr. *Queen's Bench Division, Commercial Court, 21 ottobre 2021, in Dir. mar. 2021, IV, p.924.*

²⁵ Cfr. *Queen's Bench Division, Commercial Court, 21 ottobre 2021, in Dir. mar. 2021, IV, p.924.*

responsabilità 70/30 a favore della *Leo Perdana*. L'armatore della *Navigator Aries* propose appello di fronte alla *Court of Appeal* di Singapore, la quale affermò che «La ripartizione della responsabilità in una collisione deve essere basata su una valutazione in merito alle colpe delle due navi ed alla loro rilevanza causale. Nella valutazione delle colpe occorre tenere conto della natura e della qualità di esse e non del loro numero. In linea generale, le colpe più gravi tenderanno ad essere quelle (i) commesse dalla nave che crea una situazione di pericolo, piuttosto che da quella che non reagisce adeguatamente a tale situazione (ii) risultanti da atti deliberati piuttosto che da omissioni, (iii) commesse da chi ha avuto più tempo a disposizione per pensare. La valutazione della rilevanza causale riguarda sia la causazione della collisione, sia la causazione dei danni che ne sono derivati».²⁶ La Corte si pronunciò inoltre in ordine all'interpretazione della regola del “*narrow channel*”: «A seguito delle modifiche intervenute con il passaggio dalle COLREG del 1960 a quelle del 1972, la Regola in tema di “*narrow channels*” (Regola 25. A nelle COLREG 1960 e Regola 9. A nelle COLREG 1972) deve essere intesa nel senso che ciascuna nave ha l'obbligo di transitare il più possibile vicino al limite esterno del passaggio e non solo al di qua della mezzeria».²⁷

Nel 2022 la *King's Bench Admiralty Court* si occupò di una collisione fra tre navi, la *Falcon*, la *Orpheus* e la *Alexander*, stabilendo che: «La colpa era di tutte e tre le navi. La collisione non sarebbe avvenuta se almeno una delle tre navi non avesse avuto colpa: (i) *Falcon* avrebbe dovuto passare oltre in modo da non mettere in difficoltà *Alexander*, anche se quest'ultima (*Alexander*) era ormeggiata in modo imprudente e senza un uso adeguato dei rimorchiatori presenti. L'errore operativo da parte del

²⁶ Cfr. *Singapore Court of Appeal*, 7 luglio 2023, in *Dir. mar.* 2023, IV, p.870.

²⁷ Cfr. *Singapore Court of Appeal*, 7 luglio 2023, in *Dir. mar.* 2023, IV, p.870

Falcon è stato arrivare viaggiando ancora a poco più di 7,0 nodi sull'acqua, decelerando verso la velocità di passaggio prevista. Avrebbe dovuto posizionarsi a una velocità minima di sicurezza costante per il passaggio, raggiungendola entro 0,5 miglia nautiche. al largo di *Alexander* (da prua a prua) e se avesse adottato questo approccio, avrebbe infatti fatto 5,5-6,0 nodi e *Alexander* non si sarebbe liberata dal suo ormeggio in modo da diventare un pericolo per *Orpheus*. (ii) Allo stesso tempo, però, la differenza tra il modo in cui il *Falcon* navigava e come avrebbe dovuto navigare, non avrebbe mai dovuto essere un problema. L'ormeggio imprudentemente inadeguato di *Alexander* è la causa principale di tutto ciò che seguì e fu un grave fallimento della buona navigazione a bordo di quella nave, poi colpita. Se la nave *Alexander* fosse stata ormeggiata adeguatamente, non si sarebbe liberata tanto da diventare un pericolo per *Orpheus*. (iii) Quel difetto di fondo fu seriamente aggravato dalla mancanza di *Alexander* nel dare l'allarme quando le sue cime di poppa si separarono e si ritrovò a dondolare nel canale. È stato estremamente negligente da parte di *Alexander* non aver informato *Orpheus*, il resto del convoglio e il controllo del traffico entro le 08:47 al più tardi che c'era un'emergenza e una necessità immediata che il convoglio arrivasse a destinazione. una battuta d'arresto. (iv) Allo stesso tempo, però, non avrebbe dovuto esserci alcuna collisione, anche dopo tutti le mancanze appena riassunte. *Orpheus* stava procedendo con una velocità notevolmente eccessiva, lasciando che fosse ormai troppo tardi nel suo procedere verso *Alexander* prima di rallentare per il passo; ed essendo così arrivata nelle vicinanze prima del dovuto, a velocità eccessiva, *Orpheus* non riuscì a mantenere la giusta guardia e non agì con la dovuta urgenza e prontezza. Se non ci fossero state tutte queste mancanze, o negligenze (velocità, avviso e risposta), la collisione non si sarebbe verificata».²⁸

²⁸ Cfr. *King's Bench Division, Admiralty Court, 11 novembre 2022, in www.bailii.org.*

A proposito di “*crossing vessels*”, intervenne la *King’s Bench Division, Admiralty Court*, nel 2023.

Il 29 agosto 2020 si verificò una collisione tra la FMG Sidney e la MSC Apollo nell'area di ingresso nel porto di Tianjin. Poiché le circostanze relative alle manovre delle navi erano state concordate tra le parti, la controversia sottoposta alla *Admiralty Court* riguardava soltanto la ripartizione delle responsabilità.

La *Admiralty Court*, di fronte a questo caso, stabilì quattro importanti principi: in primo luogo che, «Le *Rules* 15 e 16 delle COLREG in tema di “*crossing vessels*” impongono alla nave che non ha diritto di precedenza di evitare di incrociare la rotta della nave con diritto di precedenza e di prendere “*early and substantial action*” per lasciare libera la rotta della nave con diritto di precedenza».²⁹

Poi, che «In una situazione di “*crossing vessels*” l'uso di comunicazioni via VHF tra le due navi può essere utile alla nave che non ha diritto di precedenza per comunicare all'altra nave le iniziative che intende assumere per lasciare libero il passo, ma solo in circostanze del tutto eccezionali la “*good seamanship*” può giustificare che, anziché adeguarsi alla regola che impone di lasciare il passo, la nave che non ha diritto di precedenza usi le comunicazioni via VHF per cercare di concordare una diversa manovra».³⁰

Ancora che, «In una ipotetica situazione di “*reciprocal courses*”, la *Rule* 14 delle COLREG deve essere interpretata nel senso che le circostanze ivi previste devono ricorrere per entrambe le navi».³¹

²⁹ Cfr. *King’s Bench Division, Admiralty Court*, 17 febbraio 2023, in *Dir. mar.* 2023, II, p.372.

³⁰ Cfr. *King’s Bench Division, Admiralty Court*, 17 febbraio 2023, in *Dir. mar.* 2023, II, p.372.

³¹ Cfr. *King’s Bench Division, Admiralty Court*, 17 febbraio 2023, in *Dir. mar.* 2023, II, p.372.

Da ultimo, che «Le *Rules* 15 e 16 delle COLREG in tema di "*crossing vessels*" sono di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione e devono, quindi, essere rispettate con il massimo rigore». ³²

³² Cfr. *King's Bench Division, Admiralty Court, 17 febbraio 2023, in Dir. mar. 2023, II, p.372.*

CAPITOLO IV

I PROFILI ASSICURATIVI

*SOMMARIO: 1. Cenni storici 2. Fonti normative 3. Il ricorso a formulari stranieri
4. I beni e i rischi 5. I soggetti 6. Il cd. rischio putativo e altre deroghe al regime comune
7. La copertura P&I 8. I danni da urto*

1. *Cenni storici*

L'assicurazione è nata e si è sviluppata nel traffico marittimo, in cui ha visto delinearsi quei tratti caratteristici che l'hanno fatta evolvere fino ad essere un istituto a sé, dotato di una disciplina *ad hoc*. Pur avendo le sue prime radici nel diritto marittimo, si è estesa a tutte le branche dell'ordinamento, divenendone uno degli istituti più importanti. Essa ebbe origine in Italia, verso gli inizi del XIV secolo, come istituto nuovo e non paragonabile ad alcuno preesistente.¹

Inizialmente (nel periodo medioevale), l'ipotesi del rischio del trasporto marittimo a carico dell'uno o dell'altro contraente si poneva tramite clausole contrattuali. Ne conseguiva il fatto che il corrispettivo del contratto era collegato al rischio marittimo a cui si attribuiva un prezzo corrente calcolato sulla differenza dei corrispettivi richiesti per un medesimo contratto, a seconda che il rischio del trasporto vi fosse contemplato o meno.²

L'assicurazione rappresentò un modello contrattuale completamente nuovo, anche se, sia i notai che i giuristi, lo definirono mediante il ricorso a schemi tradizionali quali il contratto di mutuo e quello di compravendita. Con il primo, l'assicuratore figurava come mutuatario e l'obbligo di restituzione di una somma (mutuata fittiziamente), sorgeva solo qualora la nave non fosse giunta sana e salva a destinazione; con il

¹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.611.*

² POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.611*

secondo, la vendita delle merci all'assicuratore era sottoposta a condizione risolutiva del felice arrivo a destinazione della nave.³

Oggetto dei primi contratti di assicurazione fu il trasporto marittimo di merci, nei quali è evidente che assicuratori figurassero gli stessi proprietari o vettori delle navi, i quali stipularono trasporto e assicurazione con un medesimo contratto. Successivamente, i contratti di assicurazione iniziarono a riguardare anche le merci trasportate via terra, le navi e, infine, la vita e i rischi delle persone coinvolte in un viaggio marittimo.⁴

Di questo passo il contratto di assicurazione venne ad assumere una struttura ben definita, con l'indicazione di tutti gli elementi che tutt'ora lo caratterizzano: la figura dell'assicuratore, l'importo oggetto di assicurazione, l'oggetto assicurato, la nave che avrebbe trasportato la merce, il suo itinerario, il tempo per il quale il rischio sarebbe stato in capo agli assicuratori, l'entità del rischio, il premio e il termine di prescrizione del relativo diritto.⁵

In Italia, la prima regolamentazione organica dell'assicurazione si ebbe con il Codice per la veneta mercantile marina del 1876; prima, il contratto di assicurazione fu retto sostanzialmente dalla *consuetudo mercatorum*, poiché le legislazioni degli Stati e delle città marinare si astenevano dal disciplinarlo, presupponendone l'esistenza. In Francia, la prima trattazione completa del contratto di assicurazione fu il *Guidon de la Mer* che costituì la base per l'*Ordonnance de la Marine* del 1681 (modello per le codificazioni moderne).⁶

³ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.612.*

⁴ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.612.*

⁵ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.612.*

⁶ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.612 e ss..*

Da ultimo, sin dal XV secolo, gli affari assicurativi erano stretti fra i vari mercanti al fine di esercitare l'assicurazione. Le prime compagnie di assicurazioni non sorsero prima del XVII secolo e fiorirono soltanto nel XVIII secolo.⁷

⁷ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.613.*

2. *Fonti normative*

Le assicurazioni marittime sono, nell'ordinamento italiano, oggetto di una normativa speciale, regolata dal Codice della Navigazione. Quest'ultimo però, a causa di una precisa scelta di politica legislativa, si limita a regolarne solo alcuni tratti particolari.⁸

La Relazione al Codice della Navigazione specifica che «Le assicurazioni contro i rischi della navigazione (marittima e interna) sono regolate nei loro aspetti particolari, solo in quanto cioè la speciale natura loro richiede di precisare, sviluppare o derogare alla disciplina comune a tutti i rami di assicurazione. Sono quindi applicabili alle assicurazioni qui considerate, per quanto non è previsto dal codice, le norme dettate per la disciplina generale del contratto e per l'esercizio dell'industria assicurativa contenute nel Codice civile e nelle leggi speciali».⁹

Il problema del rapporto tra l'applicazione delle norme del Codice della Navigazione e quelle del Codice civile è stato lungamente oggetto di discussioni sia in dottrina che in giurisprudenza.

Parte della dottrina fa riferimento all'articolo 1185 Cod. Civ.,¹⁰ laddove prevede che le norme dettate per le assicurazioni in genere si applichino anche alle assicurazioni contro i rischi della navigazione. In tal senso ritiene che tutto ciò che non è regolato dal Codice della Navigazione, debba essere regolato, prima di invocare l'applicazione delle norme comuni, facendo ricorso all'analogia e/o agli usi quali fonti integrative della disciplina speciale (Art 1 cod.nav.). Altra parte della dottrina invece, sottolinea come, per effetto dell'articolo 1185 del Codice civile, le norme dello stesso in materia

⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 337.

⁹ Cfr., *Relazione al codice della navigazione n.319*.

¹⁰ Art. 1885 cod. civ. (Assicurazioni contro i rischi della navigazione): «Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione».

di assicurazione entrerebbero a far parte del diritto speciale col solo limite dato dalle eventuali deroghe o integrazioni espressamente previste da quest'ultimo.¹¹

Resta chiaro che la questione giuridica dei rapporti tra diritto marittimo e diritto civile si sostanzia nel riconoscimento dell'autonomia e della specialità del diritto della navigazione. Tuttavia, a tal proposito si evidenzia che più volte la Giurisprudenza italiana è intervenuta in materia con molteplici sentenze a ricostruire in via restrittiva tale autonomia, ribadendo che «L'assicurazione marittima, così come quella degli aeromobili, è solo un settore dell'assicurazione contro i danni, la quale, a sua volta, si presenta come specie rispetto all'assicurazione in genere. Di qui la conseguenza che l'assicurazione marittima trova i suoi presupposti e le necessarie premesse nella normativa dettata, in tema di assicurazioni, dal Codice civile, le cui disposizioni generali nella soggetta materia si presentano, in deroga alla gerarchia delle fonti di cui all'art. 1 cod. nav., con carattere primario anche in tema di assicurazioni marittime, così come, del resto, è affermato dall'articolo 1885 cod. civ.». ¹² Ne deriva quindi che il codice civile è posto su un livello primario e si applica come fonte generale tutte le volte che manchi una norma di fonte primaria speciale, e, a preferenza dei usi della navigazione e del ricorso ai suoi principi generali. ¹³

Anche in seguito, la giurisprudenza ha ribadito che solo in presenza di norme espresse contenute nella disciplina delle assicurazioni marittime del Codice della navigazione, si può derogare alle norme della disciplina sull'assicurazione in generale contenute nel Codice civile: si esclude in tal caso la possibilità di disapplicare le norme generali in virtù di una pretesa dell'applicazione analogica delle disposizioni speciali o di pretesi

¹¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 337.

¹² Cfr. Cass. 18 settembre 1961, n.2033, in *Foro it.*, 1962, I, c., 321.

¹³ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.613.

principi speciali ricavabili da queste ultime.¹⁴ Il medesimo principio è stabilito anche dalla giurisprudenza più recente, che, in tema di prescrizione, ha osservato che l'articolo 547 del codice della navigazione prevale senza dubbio sull'ordinario termine biennale stabilito dall'articolo 2952 del codice civile, relativo al contratto di assicurazione in genere. Tale ultima affermazione in virtù dell'affermata natura di norma speciale così come menzionata dal codice della navigazione e confermata dall'articolo 1885 del Codice civile (*lex specialis derogat lex generali*).¹⁵

Si è inoltre concordi nel ritenere che le norme del Codice civile, in assenza di precise disposizioni previste dal Codice della navigazione, concorrano a determinare la disciplina legale applicabile ai contratti di assicurazione marittima. A tal proposito anche per le assicurazioni marittime si applica il regime "semicogente" previsto dall'Art. 1932 Cod civ.,¹⁶ il quale individua le disposizioni che non possono essere derogate contrattualmente dalle parti se non in senso più favorevole all'assicurato; per cui ogni qual volta il rapporto sia assoggettato alla legge Italiana, tali norme prevalgono sugli accordi eventualmente difformi contenuti nelle polizze assicurative marittime.¹⁷

Nell'ambito delle fonti della disciplina delle assicurazioni marittime, data l'internazionalità che caratterizza il suddetto settore, non va dimenticata la disciplina di diritto internazionale privato; in particolare, l'articolo 7.2 del Regolamento CE/593/2008 concernete i contratti di assicurazione marittima, inquadra questi ultimi nei contratti relativi ai cd. grandi rischi e sancisce che questi siano disciplinati dalla legge scelta dalle parti o, in mancanza di scelta, dalla legge del Paese in cui

¹⁴ Cfr. Cass. 25 ottobre 1984, n.5438, in *Dir. mar.*, 1985, p.783.

¹⁵ Cfr. Cass. 15 gennaio 2020 n.541, in *Dejure*.

¹⁶ Art. 1932. Cod. civ. (Norme inderogabili): «Le disposizioni degli articoli 1887, 1892, 1893, 1894, 1897, 1898,1899, secondo comma, 1901, 1903, secondo comma, 1914, secondo comma,1915, secondo comma, 1917, terzo e quarto comma e 1926 non possono essere derogate se non in senso più favorevole all'assicurato.

¹⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 339.

l'assicuratore ha la residenza abituale. Qualora invece, dal complesso delle circostanze, il contratto presenti collegamenti oggettivamente più stretti con un Paese diverso, si applica la legge di tale Paese, indipendentemente dalla circostanza che il rischio sia localizzato in un Paese membro (art 7.1).¹⁸

È importante sottolineare poi, che, anche in mancanza di una clausola espressa di scelta della legge, essa si può ricavare da vari fattori indicativi, quali ad esempio il riferimento continuo, all'interno del contratto, alle disposizioni di una legge nazionale, oppure clausole del contratto che si riferiscano ad un preciso ambiente socioeconomico.¹⁹ Ancora, la scelta del foro competente ad opera delle parti può costituire un aiuto per individuare la legge applicabile al contratto, specialmente se sono presenti altri elementi di collegamento fattuale.²⁰

Molto spesso i contratti di assicurazione marittima sono caratterizzati da una clausola ai sensi della quale l'assicuratore che paga l'indennizzo si surroga *ex lege* nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili del sinistro (art. 1916 cod. civ.).²¹

Su tale questione l'art 13 della Convenzione di Roma del 1980, sancisce che l'esistenza del diritto di surroga dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato contro i terzi, va accertata alla luce della legge che disciplina il contratto di assicurazione; invece, il contenuto dell'obbligo del terzo rimane regolato dalla legge del rapporto che

¹⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 339.

¹⁹ Cfr. *Caso Armadora Occidental Sa v. Horace Mann Insurance Co.*, in *Lloyd's Rep.*, 1977, II, p.406, "follow London clause"; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 339.

²⁰ Cfr. *Cass. 2 aprile 2007, n.8095*, in *Dir. mar.*, 2008, p.946.

²¹ Art. 1916. (Diritto di surrogazione dell'assicuratore): «L'assicuratore che ha pagato l'indennità è surrogato, fino alla concorrenza dell'ammontare di essa, nei diritti dell'assicurato verso i terzi responsabili».

quest'ultimo aveva con l'assicurato.²² Sul punto è intervenuta, accogliendo tale impostazione, la giurisprudenza italiana.²³

Nell'attuale sistema codificato, può quindi affermarsi che, in mancanza di una norma dettata dal codice della navigazione, se ne possa applicare una del codice civile, quando rispecchi le linee generali del rapporto assicurativo cui sia riconducibile il rapporto da regolare; non invece nel caso contrario, ossia quando la norma appaia posta con riferimento alla copertura di un rischio diverso da quelli propri della navigazione marittima e aerea. Tale principio è vero, soprattutto per le assicurazioni del ramo trasporti, le quali concernono una visione «dinamica» dell'oggetto assicurato, anziché «statica», come prevista dal Codice civile.²⁴

In conclusione, il diritto civile non ha alcuna presunzione di superiorità nei confronti del diritto speciale, ma assiste al processo di modernizzazione di quest'ultimo con una funzione suppletiva, laddove non vi siano deroghe espresse.

²² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 340.

²³ Cfr. *Trib. Bergamo 4 dicembre 2002*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2003, p.986: «È noto che prima della riforma del diritto internazionale privato, la giurisprudenza e la dottrina si dividevano tra chi affermava la completa applicazione della sola legge disciplinante l'obbligo dell'assicuratore - e quindi quella del contratto di assicurazione - e chi distingueva tra la legge del contratto, limitatamente al riconoscimento del diritto di surroga, e la legge regolatrice del credito oggetto di surroga quanto all'esercizio del diritto ex art. 1916 cod. civ. verso il terzo debitore, ivi compresa la tematica delle difese ed eccezioni opponibili al surrogante ... questa seconda impostazione appare accolta dall'art. 13 della Convenzione di Roma che richiama la legge dell'obbligo del surrogante solo per stabilire se sussista il diritto di surroga, lasciando chiaramente intendere che l'oggetto del rinvio è relativo ad un solo aspetto dell'istituto surrogatorio: quello della sua spettanza».

²⁴ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.614.

3. *Il ricorso a formulari stranieri*

Le assicurazioni marittime sono in gran parte disciplinate dalla regolamentazione pattizia²⁵ che ha assunto il carattere uniforme della contrattazione standardizzata.²⁶ Di fatti, nel settore contrattualistico del diritto marittimo, è molto comune il ricorso, da parte degli assicuratori, a formulari standard dettagliati e precisi, al fine di identificare quanto più possibile l'ambito della copertura assicurativa, e uniformare i rischi.²⁷ Nel mercato assicurativo italiano, si utilizzano polizze sempre uguali, contenenti le medesime condizioni generali e clausole aggiuntive. Esistono polizze-tipo per le merci e per i corpi. Per quanto riguarda le prime, esiste una polizza unitaria concernente qualsiasi tipo di trasporto, anche terrestre, elaborata nel 1983; per i secondi invece ne esistono diverse, a seconda del cliente e dell'impresa assicuratrice.²⁸

È importante evidenziare che, solitamente, i più importanti mercati assicurativi nazionali sono dotati di propri formulari di riferimento, ma gli assicuratori molto spesso usano stipulare contratti, in deroga al formulario nazionale, in cui le parti fanno riferimento a formulari stranieri, normalmente inglesi. Questi ultimi, sono storicamente considerati come testi standard di riferimento nel mercato assicurativo marittimo internazionale, e per questo, la loro adozione è diffusa in tutto il mondo.²⁹ Tali formulari, sono predisposti dall'Institute of London Underwriters³⁰, e sono noti come *Institute Clauses*. Ognuno di essi è riferito alla copertura di un determinato rischio, o di più rischi aventi ad oggetto il medesimo bene o la medesima responsabilità

²⁵ Cfr. *Relazione al codice della navigazione* p.320.

²⁶ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.614.*

²⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 340.*

²⁸ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.615.*

²⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 340.*

³⁰ Nato nel 1884, per fondersi con la *London Insurance and Reinsurance Market Association*, per dare vita, nel 1998, all'*International Underwriting Association of London*.

assicurata; ad esempio, le *Institute Clauses-Hulls* per i corpi, le *Institute Cargo Clauses* per le merci, e le *Institute Freight Clauses* per il nolo.³¹

Le *Institute Clauses*, avendo carattere accessorio, possono essere inserite in qualsiasi contratto assicurativo. Ciò ne ha determinato l'adozione in tutto il mondo, anche e soprattutto in Italia, dove è sorta la "polizza Camogli" del 1988.³²

I motivi del ricorso ai clausolari inglesi sono di natura eterogenea.

In primo luogo, per motivi di natura ermeneutica, quando uno stesso rischio è coperto in coassicurazione da più parti di diversa nazionalità, la copertura viene regolata quasi sempre utilizzando un formulario inglese; da questo punto di vista, è palese che una compagnia di assicurazioni che voglia assicurare un rischio con controparti straniere, viene notevolmente agevolata se la copertura fa riferimento alle condizioni inglesi, che tutti i coassicuratori conoscono, invece di ricorrere alle proprie condizioni nazionali. In tal modo, infatti, si riduce il rischio di interpretazione delle norme contrattuali assicurative, dovendo le parti, soprattutto nel settore marittimo, conoscere con precisione il rischio che vanno ad assumersi.³³

In secondo luogo, il frequente ricorso delle compagnie assicuratrici a formulari di origine inglese è dovuto ad una particolare pratica assicurativa molto comune in tale settore: la riassicurazione. Tale pratica assicurativa è molto utile alla parte assicuratrice in quanto serve a rendere omogenea il complesso dei rischi assunti rispetto a quelli trasferiti sul riassicuratore. A tal proposito si rileva che alcuni assicuratori non inglesi volendo riassicurare su Londra i rischi assunti sul proprio mercato nazionale, utilizzano esclusivamente i clausolari inglesi nella stipulazione dei contratti. È chiaro che così facendo i riassicuratori inglesi sono in grado di valutare bene la copertura

³¹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp. 615.*

³² POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp. 615.*

³³ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 341.*

assicurativa perché viene prestata a condizioni a loro ben conosciute: in tal caso risulta molto più semplice per l'assicuratore piazzare il rischio di riassicurazione.³⁴

Come si può ben comprendere, nella pratica, il ricorso a formulari elaborati in ordinamenti giuridici stranieri crea spesso non pochi problemi d'interpretazione delle norme contrattuali contenute nei formulari suddetti. Frequentemente, infatti, sorgono molteplici problemi d'interpretazione di clausole ispirate a concetti giuridici peculiari dell'ordinamento a cui appartengono.

A tal proposito la soluzione comunemente adottata nella giurisprudenza è quella d'interpretare le norme straniere contenute nella polizza allo stesso modo e con lo stesso significato che esso assume nel Paese d'origine, ma con forti limitazioni.³⁵ Tale ultimo principio è ben sottolineato da molteplici decisioni aventi ad oggetto la prassi interpretativa straniera, una delle quali afferma che: «La questione dell'interpretazione di un formulario straniero allegato ad una polizza retta dal diritto italiano ... si è osservato come non sia possibile operare – salvo che espressamente convenuto dalle parti – un completo rinvio ricettizio tale da comprendere anche soluzioni che rappresentino, al di là dei canoni ermeneutici di interpretazione del clausolario, vera e propria applicazione di norme di legge straniere anche se rappresentanti il fondamento nel quale il clausolario straniero è innestato. La c.d. prassi interpretativa straniera viene quindi ad assumere rilevanza essenzialmente come criterio interpretativo a norma dell'art. 1368 cod. civ. secondo cui le clausole ambigue si interpretano secondo ciò che si pratica generalmente nel luogo in cui il contratto è stato concluso, vuoi come “prassi” del mercato vuoi come “prassi” di applicazione dettata dalla giurisprudenza. Per assumere rilevanza giuridica la prassi interpretativa deve anzitutto essere tale, cioè

³⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 341.

³⁵ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 341.

unanime e consolidata, ed inoltre deve essere strettamente attinente al clausolario considerato».³⁶

Da ciò deriva, qualora si seguano precisamente tali principi, che bisogna ritenere che solo nei casi in cui la prassi interpretativa straniera sia “unanime e consolidata”, l’interprete possa ricorrere ad essa, specificando però che essendo il formulario oggetto di un accordo meramente contrattuale, essa non può giammai derogare rispetto alle norme imperative della legge regolatrice della fattispecie.³⁷

Va comunque sottolineato che esistono vari fattori che possono bilanciare l’efficacia del richiamo contrattuale ad un formulario straniero; fondamentale a tal proposito è una sentenza della Cassazione francese del 1991³⁸, che ha escluso che il richiamo di clausole inglesi all’interno di un contratto di abbonamento scritto in francese, e concluso tra un assicuratore italiano e un assicurato francese, potesse comportare una scelta convenzionale implicita della legge inglese.

La Cassazione francese ha sottolineato a tal proposito come alcune delle clausole tipo non rinviassero espressamente al diritto inglese, ma costituissero un corpo di usi al quale le parti contrattuali fanno abitualmente riferimento, per cui ciò non implicherebbe l’assoggettamento dell’intero contratto al diritto inglese.³⁹

Da ultimo, stante lo sviluppo del mercato assicurativo, va sottolineato che negli ultimi anni è sorta una “competizione” tra le *Institute Clauses*, rappresentanti il sistema inglese e il *Norwegian Insurance Contract Act* (1989, emendato nel 2022), rappresentativo di quello norvegese. Ampiamente diffuso è il *Nordic Marine Insurance Plan* del 1964, frutto della collaborazione dei Paesi Scandinavi, che si basa

³⁶ Cfr. *Lodo arbitrato 25 novembre 1985*, in *Assic.*, 1986, II, 2, p.58.

³⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 342.

³⁸ Cfr. *Cass. Francese 5 febbraio 1991*, in *Dir. mar.*, 1992, p.523.

³⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 342.

sul principio «*All risks*». La sua ultima versione è entrata in vigore il 1° gennaio 2023, fortemente modificata rispetto alle versioni precedenti.⁴⁰

In conclusione, dunque, è evidente che l'uso di formulari stranieri ai fini dell'identificazione della legge regolatrice del rapporto assicurativo va valutato caso per caso, a seconda della peculiarità delle diverse fattispecie contrattuali.⁴¹

⁴⁰ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I*, pp.616.

⁴¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15*, pp. 343.

4. *I beni assicurati e i rischi della navigazione*

Il Codice della navigazione non fornisce una definizione di assicurazione marittima, ma, ai sensi dell'articolo 515 e seguenti, individua le categorie dei beni che ne sono oggetto: la nave, le merci (con la possibilità di coprire anche i profitti sperati sulle stesse) e il nolo.⁴²

Nella prassi assicurativa esistono però molte fattispecie di cui non parla le disposizioni normative soprascritte, poiché tipizzate successivamente; ad esempio, non c'è alcun riferimento normativo all'assicurazione P&I relativa alle responsabilità all'armatore della nave, o all'assicurazione della cd. *charterer's liability*, relativa alle responsabilità del noleggiatore della nave, all'assicurazione dei *containers*, ed altri casi simili, non disciplinate dal codice della navigazione perché considerate dagli operatori come paragonabili alle fattispecie assicurative marittime indicate da quest'ultimo.⁴³

Da ciò deriva la necessità di comprendere quali effettivamente siano le assicurazioni ricomprese nell'ambito di applicazione delle norme speciali: se solamente quelle espressamente previste dal Codice della navigazione, o se ad esse possano essere collegate anche le nuove tipologie affermatesi in tale ambito.⁴⁴

L'orientamento maggioritario della dottrina sembra ritenere valida la seconda soluzione, soprattutto in virtù della disciplina vigente negli ordinamenti stranieri

⁴² Art. 515 c. nav. (Assicurazione della nave): «L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono altresì esservi comprese le spese di armamento e equipaggiamento della nave»; Art. 516 c. nav. (Assicurazione delle merci): «L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione»; Art. 518 c. nav. (Assicurazione dei profitti sperati sulle merci): «L'assicurazione dei profitti sperati sulle merci copre il maggior valore commerciale, che, al momento della conclusione dell'assicurazione, può prevedersi avranno le merci al loro arrivo, in stato sano, al luogo di destinazione, dedotte le spese di trasporto e quelle di assicurazione»; Art. 519 c. nav. (Assicurazione del nolo da guadagnare): «L'assicurazione del nolo lordo da guadagnare copre il nolo per l'intero ammontare pattuito nel contratto di utilizzazione della nave»; Art. 520 c. nav. (Assicurazione del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento): «All'assicurazione del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento si applicano, in quanto compatibili, le norme che regolano l'assicurazione delle merci, se trattasi di corrispettivo di un trasporto; quelle dettate per l'assicurazione della nave, se trattasi di corrispettivo di un noleggio o di una locazione».

⁴³ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 343.

⁴⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 343.

(inglese e francese per esempio), che considerano marittime «tutte le assicurazioni che riguardano attività anche solo incidentalmente connesse ad una spedizione marittima».⁴⁵

Al di là dei beni assicurati, oggetto delle assicurazioni marittime sono anche i rischi assicurati. L'assicurazione marittima, a differenza di tutte le altre, è sempre stata definita come assicurazione contro una universalità dei rischi.⁴⁶

Per quanto riguarda la loro identificazione, l'articolo 521 c. nav. prevede che: «sono a carico dell'assicuratore tutti i danni e le perdite che colpiscono le cose oggetto del contratto a causa di tempesta, naufragio, investimento, urto, getto, esplosione, incendio, pirateria, saccheggio ed in genere per tutti gli accidenti della navigazione». Da sottolineare è l'ultima locuzione, «per tutti gli accidenti della navigazione», poiché sottolinea il carattere esemplificativo dell'elenco sopra scritto. In tal senso, quindi, deve ritenersi assicurato ogni rischio che sia qualificabile come ricollegato al fatto tecnico della navigazione.⁴⁷

Si evince quindi che la disciplina delle assicurazioni marittime in Italia è fondata, sul sistema della cd. universalità dei rischi: tutti i rischi che possono colpire le cose assicurate nel corso della navigazione sono rischi assicurati, a meno che l'assicuratore

⁴⁵ Cfr. *Marine Insurance Act*, art. 1 (*Marine insurance defined*): «A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure»; e art. 2: (*Mixed sea and land risks*): «1. A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage. 2. Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined»; cfr. anche, *Code d'assurances art. 171.1*: «Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir: 1° Les risques maritimes; 2° Les risques aériens ou aéronautiques; 3° Les risques relatifs à la responsabilité civile au titre d'une opération spatiale; 4° Les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou Terrestre»; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 343.

⁴⁶ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.616..

⁴⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 344.

non dimostri la riconducibilità del sinistro ad un evento espressamente escluso dalla copertura, per legge o per contratto.⁴⁸

Tuttavia, la tendenza degli assicuratori italiani ad utilizzare spesso formulari di origine inglese determina che essi adottino un sistema diverso da quello scaturente dall'art. 521 Cod. Nav. Infatti, il sistema inglese si fonda su un sistema diverso di copertura dei rischi, in base al quale i rischi sono puntualmente elencati; a tal proposito si parla di un'assicurazione contro rischi nominati, i cd. *named perils/risks*, per cui non vengono assicurati genericamente tutti i rischi, ma esclusivamente i pericoli conseguenti alla navigazione marittima o ad essi assimilati cioè i cd. *perils of the sea*. Questi ultimi, sono molto più esigui che i cd. *perils on the sea*, ossia quei rischi che pur verificandosi nel corso della navigazione non dipendono da essa.⁴⁹

Di conseguenza pare evidente che ci si trova di fronte a due tipi diversi di approcci che si traducono in un diverso onere probatorio che emerge fortemente in tutti quei casi in cui sia difficile accertare la causa effettiva dell'evento dannoso. Ad esempio, si ponga l'ipotesi dell'affondamento di una nave in condizioni di tempo e mare tali da non giustificare l'evento infausto, (mare calmo, vento assente, etc.): secondo il sistema dell'universalità dei rischi, il sinistro viene comunque interamente coperto dall'assicurazione poiché sarebbe sempre riconducibile alla nozione di "accidente della navigazione", o di "naufragio", salvo che l'assicuratore non provi che la causa dell'affondamento è riconducibile ad un evento (ad esempio dolo dell'assicurato, etc.) la cui sussistenza esclude la risarcibilità del sinistri a termini di legge o di polizza; al

⁴⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 344.

⁴⁹ Cfr. *Marine Insurance Act*, art.3 (*Marine adventure and maritime perils defined*): «"Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy».

contrario nel sistema inglese, spetta all'assicurato provare che la causa dell'affondamento è riconducibile ad uno dei cd. *named perils*.⁵⁰

Ulteriore differenza fondamentale tra i due sistemi riguarda l'esclusione dei rischi assicurati: in un sistema di universalità di rischi, occorre un'espressa previsione legale o pattizia per escludere un rischio dalla copertura; mentre, in un sistema di rischi nominati sono coperti soltanto i rischi specificamente elencati.⁵¹

A proposito dei *perils of the seas*, la giurisprudenza ha ribadito più volte che tale nozione, rilevante per stabilire la sussistenza del *named peril* previsti dai formulari inglesi, non può essere ricollegata né derivata dalla nozione di "fortuna di mare" rilevante in materia di esonero di responsabilità del vettore marittimo⁵², ma va sempre ricavata dalla nozione vigente nell'ordinamento inglese che affianca la "fortuna di mare" rilevante ai fini assicurativi, agli «effetti della forza del mare che eccedono la normale usura delle onde sullo scafo».⁵³

Rilevante ai fini del contratto di assicurazione, è anche la nozione di «innavigabilità della nave», quale circostanza delimitativa del rischio assunto dall'assicuratore. La Cassazione sottolinea che «Pur in presenza di una situazione di innavigabilità della nave alla partenza, sono indennizzabili, i danni da essa derivati "quando la innavigabilità dipende da vizio della nave (compresa la vetustà o l'usura derivante dal suo normale impiego) salvo che questa fosse scopribile dall'assicurato con l'uso della normale diligenza": nonché "quando la navigabilità dipende da colpa del comandante o dell'equipaggio", salvo che l'armatore assicurato ne sia stato partecipe. In sostanza, come è stato rilevato, alla valutazione soggettiva della innavigabilità della nave al

⁵⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 344.

⁵¹ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione*, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.617.

⁵² V. Art. 422 c. nav. (Responsabilità del vettore).

⁵³ Cfr. *Cass. 16 maggio 1995 n.5123, in Dejure*; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 345.

viaggio “si sostituisce il principio della normale diligenza nel senso che, ai fini della delimitazione del rischio assicurato, la innavigabilità assume rilevanza solo in presenza della colpa dell’assicurato”, senza la quale viene a costituire vizio occulto. Anche tale nozione, inoltre, andava precisata, alla stregua della nozione di *latent defect* nella prassi interpretativa britannica (anche sulla base dell’art. 35 del *Marine Insurance Act* e della nozione di *privity* ivi enunciata)». ⁵⁴

⁵⁴ Cfr. Cass. 16 maggio 1995, n. 5123, in *Dejure*; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 345.

5. *I soggetti*

Le parti di un contratto di assicurazione sono il contraente e l'impresa assicuratrice. Il soggetto assicurato, che ha diritto all'indennizzo, è il titolare dell'interesse sostanziale coperto dall'assicurazione, e, come diremo, può essere il medesimo contraente o un altro soggetto.⁵⁵

Tra i soggetti del rapporto assicurativo, emerge in primo luogo l'assicuratore, cioè colui che contro pagamento del premio si impegna a versare l'indennizzo assicurativo nel caso in cui uno degli eventi previsti dalla polizza colpisca i beni assicurati. Nella pratica i contratti di assicurazione marittima sono stipulati da più assicuratori in coassicurazione, affidando poi ad uno solo di essi, la cd. Compagnia delegataria, la gestione della polizza.⁵⁶

L'art. n. 1911 c.c. sancisce che in tal caso, anche se in presenza di un unico contratto, ogni coassicuratore è obbligato esclusivamente per la quota di rischio assunto, senza vincolo solidale con gli altri coassicuratori anche quando ad uno di essi si affida, tramite la cd. clausola di delega, la gestione della polizza; così anche la giurisprudenza, la quale afferma che «Nel contratto di coassicurazione si attua la ripartizione del rischio tra i coassicuratori, ciascuno dei quali è tenuto al pagamento dell'indennizzo in proporzione della quota di rischio che si è assunta e l'assicurato non può pretendere da lui il pagamento di una somma maggiore. Anche quando è formalmente unico, il contratto genera separati rapporti assicurativi, in relazione ai quali ciascun assicuratore è titolare di autonome posizioni sostanziali e processuali, rimanendo escluso il vincolo della solidarietà (Cass. 26 gennaio 1988 n. 661). La clausola di delega o guida, mediante la quale i coassicuratori per ragioni di semplificazione conferiscono ad uno

⁵⁵ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.648.*

⁵⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 345.*

di essi (solitamente a quello che ha assunto la quota maggiore) la gestione della polizza e, cioè, il compimento di tutti gli atti inerenti allo svolgimento del rapporto assicurativo non interferisce con l'indicato regime e vale ad armonizzare il frazionamento della garanzia assicurativa con l'esigenza dello svolgimento unitario del rapporto (Cass. 12 dicembre 1997 n. 12610). Conseguentemente, il coassicuratore delegato, che sia citato in giudizio per il pagamento dell'intero indennizzo, è tenuto solo per la sua quota. Conseguentemente, il coassicuratore delegato, che sia citato in giudizio per il pagamento dell'intero indennizzo, è tenuto solo per la sua quota ».⁵⁷

È importante sottolineare che, solitamente, la clausola di delega prevede espressamente che tutte le comunicazioni contrattuali che intercorrono fra i coassicuratori e l'assicurato debbano essere tenute soltanto con la Compagnia delegataria, o altrimenti, con un rappresentante che sia indicato indicato nella stessa polizza.⁵⁸

Anche se tale clausola non rappresenta un'espressa costituzione della Delegataria quale rappresentante processuale dei coassicuratori, (salvo che sia esplicitamente formulato), essa comunque ha rilevanti effetti (sostanziali) in relazione agli avvisi di sinistro e altre comunicazioni che incombono sull'assicurato, soprattutto ai fini dell'interruzione della prescrizione.⁵⁹

⁵⁷ Cfr. Cass. 28 gennaio 2005 n. 1754, in *Dir. mar.* 2006, p. 831; Cass. 13 luglio 2018 n. 18751, in *Dejure*; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 346.

⁵⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 346.

⁵⁹ Cfr. Cass. 17 ottobre 2016 n. 20934, in *Dejure*: « In ipotesi di coassicurazione, l'espressa attribuzione ad uno dei coassicuratori, in aggiunta ai compiti di gestione della polizza conferiti con "clausola di delega", anche della rappresentanza dell'altro coassicuratore in ordine a tutte le "comunicazioni contrattuali", è idonea a comprendere, in assenza di deroghe o limitazioni, l'abilitazione alla ricezione del suddetto atto, con la conseguenza che l'atto medesimo interrompe la prescrizione pure con riferimento alla quota dell'indennizzo a carico di quell'altro coassicuratore (Cass. 5 agosto 1993 n. 8551) ... Pertanto, con riguardo ad ipotesi di coassicurazione, la costituzione in mora rivolta al coassicuratore delegato alla gestione della polizza per effetto della cosiddetta clausola "di guida" o "di delega" è idonea ad interrompere la prescrizione del diritto all'indennità anche nei confronti del coassicuratore delegante solo ove quest'ultimo, con l'atto di delega, abbia conferito al primo anche l'incarico di pagare l'intero importo dell'indennità ».

Secondo protagonista del contratto di assicurazione, è la controparte dell'assicuratore, che si può individuare in due figure distinte: in primo luogo, l'assicurato, ossia colui che è titolare dell'interesse assicurato; in secondo luogo, lo stipulante, ossia il soggetto che effettivamente stipula il contratto.⁶⁰

Ai sensi del Codice civile (art.1904), con riguardo all'interesse nell'assicurazione ci si riferisce ad entrambe le posizioni sopra scritte, sia all'assicurato che allo stipulante. Al riguardo, la Cassazione precisa che: « «Sicché sotto il primo profilo, l'interesse assicurato sottende, nella sostanza, una relazione economica tra un soggetto e un bene esposto a rischio in rapporto ad un evento futuro potenzialmente dannoso (dovendo, per l'effetto, risultarne una posizione soggettiva giuridicamente qualificata e non un interesse di mero fatto) mentre sotto il secondo aspetto, ferma l'operatività del principio generale dell'art. 1411 cod. civ., l'interesse in discorso non deve giocoforza assumere i caratteri della giuridicità, potendo, per converso, risolversi in una situazione soggettiva di mero fatto, morale o di immagine».⁶¹

In tal senso, ciò che va accertato con una certa precisione, è l'esatta relazione economica tutelata dal contratto, poiché l'interesse richiesto dall'articolo 1904 c.c., non è solo quello che riguarda il diritto di proprietà o altro diritto reale sulla cosa assicurata, ma può sussistere anche in relazione a qualsiasi rapporto economico – giuridico per il quale il titolare sopporti il danno patrimoniale per effetto di un evento dannoso.⁶²

Da ciò deriva che, usualmente, il soggetto assicurato si individua nel proprietario della nave o in un altro titolare di diritto reale; tuttavia, nel caso in cui la nave venga data in

⁶⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 346.

⁶¹ Cfr. Cass. 13 marzo 2013 n. 6293, in *Dejure*.

⁶² Cfr. Cass. 17 giugno 2013 n.15107, in *Dejure*; V. anche V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 347.

locazione a scafo nudo, la prassi negoziale trasferisce in capo al locatario il rischio relativo al deterioramento e alla perdita del bene, per cui è stato precisato in giurisprudenza⁶³ che in tale ipotesi è il locatario ad essere il titolare dell'interesse oggetto del contratto.

La stessa giurisprudenza specifica che è diverso il caso in cui il rischio e il pericolo della cosa assicurata siano posti pattiziamente a carico del locatario.

In tal caso il proprietario che sia anche locatore ha trasferito a carico del conduttore il rischio della perdita della cosa e l'assicurazione di questo rischio comporta che il conduttore abbia l'interesse all'assicurazione per la perdita del bene, sempre inteso come cespite e non come fonte di reddito. Quest'ultimo principio si applica anche in tema di assicurazione per la perdita della nave, nel caso in cui il proprietario di quest'ultima abbia trasferito al conduttore, che se l'è assunto, il rischio di perdita della nave.⁶⁴

Il soggetto assicurato può mutare nel corso dello svolgimento del rapporto assicurativo, magari a seguito della cessione del bene assicurato o di altre vicende

⁶³ Cfr. Cass. 6 novembre 2002 n. 15552, in *Dir. mar.* 2004, p.116: «Poiché l'interesse all'assicurazione non può essere di mero fatto, ma deve inerire ad una posizione giuridica, per quanto attiene all'assicurazione per i danni ad un bene, in linea di principio, deve escludersi che il locatario possa avere interesse all'assicurazione del rischio del perimento del bene, inteso come cespite patrimoniale. Questo danno e il relativo rischio sono infatti del proprietario o di altro titolare di diritto reale ... Sennonché, come ha rilevato la dottrina, diverso è il caso in cui il rischio e pericolo della cosa assicurata sono, nel caso concreto, posti pattiziamente, a carico del locatario. In questa ipotesi il proprietario, che sia anche locatore, ha trasferito a Carico del conduttore il rischio della perdita della cosa, e l'assicurazione di questo rischio, a lui trasferito indipendentemente da ogni sua responsabilità, comporta che il conduttore abbia l'interesse all'assicurazione per la perdita del bene, sempre inteso come cespite e non come fonte di reddito. Quest'ultimo principio è applicabile anche in tema di assicurazione per la perdita della nave, allorché il proprietario della stessa abbia trasferito al conduttore, che se l'è assunto, il rischio di perdita della nave. Non si tratta di un'assicurazione di responsabilità civile, ma invece di un'assicurazione di danno al bene-nave, giacché non si versa in un'ipotesi di responsabilità del locatario in senso tecnico giuridico, ma in quella diversa di assunzione negoziale del rischio relativo alla cosa altrui. Pertanto, il rapporto economico che in relazione a tale rischio viene a crearsi tra il locatario e la nave determina in capo a questi un interesse assicurabile diretto, avente ad oggetto la nave».

⁶⁴ Cfr. Cass. 6 novembre 2002 n. 15552, in *Dir. mar.* 2004, p.116; v. anche CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 348.

giuridiche, per cui la titolarità dell'interesse coperto si sposta da un soggetto ad un altro.⁶⁵

Per quanto concerne l'assicurazione delle merci, norma cardine della disciplina è senza dubbio l'articolo 517 c. nav.⁶⁶, ai sensi del quale, in caso di vendita delle cose assicurate, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato senza obblighi di avviso all'assicuratore né facoltà di recesso in capo a quest'ultimo o all'acquirente delle merci. Come ribadito più volte dalla giurisprudenza questo articolo rappresenta la trasformazione in legge della prassi molto comune di stipulare il contratto di assicurazione merci trasportate via mare con la clausola per "conto di chi spetta".⁶⁷

L'art 1904 c.c. «rappresenta infatti, la titolarità del diritto all'indennizzo, non tanto al concetto di proprietà, quanto all'interesse dell'assicurato al risarcimento del danno».⁶⁸

Soprattutto nel campo dei trasporti, è diffusa la pratica dell'assicurazione per "conto di chi spetta", nella quale il contraente stipula l'assicurazione non in proprio, ma per conto del soggetto (indeterminato ma determinabile), che diventerà il proprietario delle merci assicurate (titolare dell'interesse assicurato) nel momento in cui si verificherà il sinistro. Essa è regolata dall'articolo 1891 del Codice civile, norma applicabile anche alla materia marittima.⁶⁹

DI fatti, il contratto di assicurazione merci è fortemente collegato all'effettuazione del trasporto e quindi ad un contratto di vendita. Ne consegue il carattere ambulatorio del

⁶⁵ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.648.*

⁶⁶ Art. 517 c. nav. (Circolazione dell'assicurazione delle merci): «In caso di cambiamento della persona dell'assicurato, l'assicurazione delle merci continua a favore del nuovo assicurato, senza che alcun avviso del mutamento debba essere dato all'assicuratore; e tanto quest'ultimo quanto il nuovo assicurato non possono, a cagione del mutamento, disdire il contratto».

⁶⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 348.*

⁶⁸ Cfr. *Trib. Genova 4 febbraio 1992, in Assic., 1993, II, 2, p.77.*

⁶⁹ POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione I, pp.648.*

diritto all'indennizzo, che viene trasferito in capo ai successivi titolari dell'interesse assicurato.⁷⁰ In tale ipotesi la giurisprudenza ha precisato che, nel caso di perdita o danno alle merci assicurate "per conto di chi spetta", e consegnate al vettore, il titolare dell'interesse assicurato va individuato sulla base delle regole contenute nel contratto di vendita delle cose da trasportare.⁷¹

Nel caso in cui invece il contratto preveda il pagamento del corrispettivo della merce a solo se quest'ultima giunga a destinazione in stato sano, la situazione è diversa; in tale ipotesi non vi è dubbio che la legittimazione a richiedere l'indennizzo assicurativo spetti al venditore mittente.⁷²

⁷⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 348.

⁷¹ Cfr. Cass. 9 luglio 2003, n.10770, in *Dir. Mar.*, 2004, p.172: «L'orientamento di questa Corte è fermo nel ravvisare, nell'ipotesi di perimento delle cose consegnate al vettore, la titolarità del diritto all'indennizzo in capo all'acquirente destinatario della merce (quale titolare dell'interesse tutelato dalla garanzia assicurativa) e non in capo al mittente venditore e ciò in applicazione dell'art. 1510 cod. civ., in forza del quale il venditore rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose oggetto della vendita non solo si libera dell'obbligazione della loro consegna e dei rischi connessi al loro perimento, ma trasferisce all'acquirente, salvo patto contrario, anche la loro proprietà, con la conseguenza che la qualità di assicurato con detta consegna si trasferisce dal venditore all'acquirente. Il venditore non è quindi legittimato ad agire nei confronti della società con cui ha stipulato il contratto di assicurazione per il risarcimento dei danni verificatisi al bene alienato successivamente alla consegna al vettore. Ai detti fini non è di alcun rilievo l'articolo 1891 cod. civ., che regola soltanto la distribuzione dei diritti e degli obblighi del contraente e dell'assicurato (per conto altrui ovvero per conto di chi spetta), e non riguarda la natura dell'interesse assicurato e la titolarità dei diritti che da essa derivano: i rapporti interni tra stipulante ed assicurato non interferiscono con il rapporto assicurativo. Il diritto alla prestazione dell'assicuratore spetta a chi risulti essere titolare dell'interesse assicurato nel momento del verificarsi del sinistro. In particolare, nell'assicurazione contro i danni stipulata per conto di chi spetta la persona dell'assicurato va individuata in colui che al momento dell'evento dannoso sia proprietario della cosa. In sostanza il venditore, rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose che formano oggetto della vendita, non solo si libera dell'obbligazione inerente alla consegna di detti beni e dei rischi connessi al loro perimento, ma trasferisce all'acquirente - salvo patto contrario (di cui nella specie non vi è traccia) - anche la proprietà dei beni medesimi con la conseguenza che la qualità di assicurato avente diritto all'indennizzo, nel contratto di assicurazione per conto di chi spetta, è rivestita non dal venditore ma dall'acquirente».

⁷² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 349.

6. *Il cd. rischio putativo e altre deroghe al regime comune*

Tra le norme del codice della navigazione che, come sappiamo, derogano alla disciplina generale sul contratto di assicurazione del Codice civile, la deroga più significativa è rappresentata dal cd. rischio putativo, previsto dall'art. 514 c. nav. Mentre l'art 1895 c.c.⁷³ dispone che se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere prima della conclusione del contratto questo è nullo, l'art. 514 c. nav.⁷⁴ prevede l'ipotesi del «rischio putativo», in base al quale l'assicurazione è nulla solo se la notizia dell'inesistenza o cessazione del rischio o della verifica del sinistro, è pervenuta prima della conclusione del contratto, nel luogo dell'assicurazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurare.⁷⁵

Tuttavia, va osservato che tale istituto è uno strumento a cui tutt'oggi si ricorre raramente, in quanto l'evoluzione dei sistemi di telecomunicazione rende meno frequente la possibilità che un soggetto stipuli una copertura assicurativa senza sapere se nel momento in cui viene concluso il contratto, i beni oggetto di assicurazione abbiano o meno subito un sinistro.⁷⁶ Per questo motivo, oggi, la previsione dell'articolo 514 c. nav. ha un rilievo del tutto marginale e non è ritenuta «norma eccezionale».⁷⁷

Tale norma si applica al caso in cui l'efficacia del contratto venga anticipata ad un momento precedente a quello della sua conclusione, sempre che l'evento si sia

⁷³ Art. 1895 c.c. (Inesistenza del rischio): «Il contratto è nullo se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere prima della conclusione del contratto».

⁷⁴ Art. 514 c. nav. (Rischio putativo): «1. Se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere ovvero se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, l'assicurazione è nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio ovvero dell'avvenimento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione».

⁷⁵ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 349 e ss.

⁷⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 350.

⁷⁷ Cfr. Cass. S.U., 6 maggio 2016, n.9140.

verificato nel periodo di tempo previsto dall'assicurazione, poiché, al contrario, questo non sarebbe coperto.⁷⁸

Il medesimo principio è ribadito anche dalla giurisprudenza.⁷⁹

Ulteriore deroga alle norme del Codice civile è data dal paragone tra l'articolo 517 c. nav. e l'articolo 1918 c.c. Quest'ultimo, a differenza del primo, prevede che «L'alienazione delle cose assicurate non è causa di scioglimento del contratto di assicurazione», fatto salvo l'obbligo di notifica dell'alienazione.⁸⁰

Ancora, un'altra deroga è data dall'interpretazione di parte della dottrina secondo cui l'art. 524 c. nav. escluderebbe la copertura assicurativa anche in presenza della sola colpa lieve dell'assicurato, a differenza dell'art 1900 c.c che prevede l'esclusione solo in caso di colpa grave. A tal proposito, tuttavia, va evidenziato che l'art 524 c. nav. spesso e volentieri viene derogato dalle pattuizioni contrattuali, le quali usualmente escludono la copertura solo nei casi di dolo o colpa grave dell'assicurato.⁸¹

Anche l'art 522 c. nav. prevede una disciplina dell'aggravamento del rischio assicurativo più rigida rispetto a quella dell'art 1898 c.c. ma anche in tal caso tale norma del Codice della navigazione prevede la possibilità contrattuale di derogarvi attraverso alcune clausole denominate «*held covered*», ossia clausole in cui

⁷⁸ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione V, pp.642.*

⁷⁹ Cfr. *Cass. 25 marzo 1961 n.687, in Dir. mar., 1962, p.25*: «Il rischio putativo... postula il presupposto che il sinistro si sia realizzato prima della conclusione del contratto, ma pur sempre durante il periodo al quale, in virtù del successivo contratto, la copertura assicurativa venne convenzionalmente estesa con efficacia retroattiva. Se, al contrario, il sinistro ebbe a realizzarsi, non solo prima della stipula del contratto di assicurazione, ma anche prima che iniziasse a decorrere il periodo di copertura, in tal caso non sarà più a parlarsi di un rischio putativo, ma di nullità del contratto di assicurazione per difetto di causa giuridica, in conseguenza della inesistenza del rischio dedotto in contratto, per essersi detto rischio realizzato al di fuori del periodo al quale le patti avevano voluto rapportare l'efficacia dell'assicurazione».

⁸⁰ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 350.*

⁸¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 350.*

l'assicuratore si impegna a coprire anche determinate ipotesi di aggravamento del rischio.⁸²

In tali casi, l'assicurato è tenuto a dare all'assicuratore tempestiva notizia del verificarsi delle circostanze previste dalla clausola (ad esempio, l'entrata della nave in una zona di mare esclusa dalla copertura) e la copertura prosegue, salvo il pagamento di un pagamento addizionale.⁸³

Molto peculiare nelle assicurazioni marittime è la possibilità per l'assicurato di effettuare il cd. abbandono delle cose assicurate agli assicuratori, qualora si verifichi un evento che comporta di fatto o per legge la perdita totale del bene, in conseguenza di un evento assicurato (artt. 540 e 541 Cod. Nav.).⁸⁴

Di conseguenza, «Nelle assicurazioni marittime, verificatosi il danno, la liquidazione di questo in favore dell'assicurato può essere fatta seguendo due sistemi: quello generale per liquidazione dell'avaria o quello per abbandono delle merci. Con il secondo sistema l'assicuratore è tenuto al pagamento dell'importo corrispondente al valore dell'interesse assicurato, previo passaggio in suo favore delle cose eventualmente salvate o residue. Con questa configurazione l'abbandono produce un effetto reale ed uno obbligatorio. L'effetto reale è dato dal passaggio della proprietà delle cose abbandonate e dei relativi diritti dall'assicurato all'assicuratore: art 546 secondo comma. L'effetto obbligatorio è quello di far sorgere l'obbligazione dell'assicuratore di pagare l'indennità totale al momento in cui si verifica l'effetto reale».⁸⁵

⁸² V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 351.

⁸³ Cfr. *App. Genova 25 gennaio 1999*, in *Dir. mar.*, 2001, p.302.

⁸⁴ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 351.

⁸⁵ Cfr. *Cass. 7 settembre 1998*, n. 8848, in *Dejure*.

Sempre in tema di deroga al Codice civile, l'art 547 Cod. nav. in tema di prescrizione stabilisce che salvo quanto disposto dall'art 2952 c.c. per quanto riguarda i diritti dell'assicurato verso l'assicuratore, il termine di un anno (e non di due come nel Codice civile) decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione.⁸⁶

In tal senso la giurisprudenza ha sottolineato più volte che in presenza di una clausola peritale, detto termine debba comunque sempre farsi decorrere «da quando l'assicurato è posto in grado, in base agli accertamenti tecnici, di accertare la natura e l'entità del danno subito dalle merci durante il trasporto».⁸⁷

⁸⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 351.

⁸⁷ Cfr. *Trib. Genova 11 gennaio 2011*, in *Dir. mar.*, 2013, p.470.

7. La copertura P&I

L'esercizio della nave (*ownership*) riguarda la responsabilità dell'armatore per i danni che possono conseguirne, sotto una pluralità di punti di vista. Alcuni di questi sono oggetto di specifica copertura assicurativa, ad esempio, l'obbligo di contribuzione alle avarie comuni, il compenso di soccorso, la responsabilità civile per i danni da urto. Tuttavia, per coprire ogni tipo di responsabilità dell'armatore, è emersa l'assicurazione cd. *Protection & Indemnity (P&I)*.⁸⁸

La copertura *P&I* pur non essendo prevista dal Codice della navigazione, ha un ruolo fondamentale nella pratica delle coperture assicurative del settore marittimo. Si sottolinea che la copertura *Protection & Indemnity* non viene prestata da società di assicurazione a premio, ma da associazioni di armatori (*clubs*) che prestano una copertura assicurativa di tipo mutualistico ai soci (*members*) che ne fanno parte. Esiste quindi un collegamento stretto tra rapporto associativo e rapporto assicurativo, che trova la sua *ratio* nell'iscrizione all'associazione.⁸⁹

La giurisprudenza è più volte intervenuta sulla disciplina applicabile a tale rapporto: «I P&I Clubs sorti in Inghilterra intorno alla seconda metà dell'Ottocento per l'esigenza di ampliare la copertura assicurativa delle responsabilità connesse all'esercizio della navigazione, hanno struttura di una associazione di persone tra loro riunite allo scopo di ripartire mutualmente la sopportazione dei rischi individuali fra loro simili. Pertanto come è proprio dell'assicurazione mutua, l'assicurazione è un tutt'una con l'associazione al Club, onde essa non può essere governata da altra legge che non sia quella che governa il Club (...) la prima conseguenza che ne deve ritrarre è che non ha alcun rilievo il fatto che nessuna polizza di assicurazione sia stata emessa

⁸⁸ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.635.*

⁸⁹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 358.*

dallo Standard, giacché, in relazione alla descritta struttura dell'ente, per cui il contratto tra armatore e Club non è il normale contratto di assicurazione marittima, ma è dall'associazione al Club che deriva la conseguenza dell'assicurazione delle responsabilità relative all'esercizio della nave, ciò che viene in considerazione è l'iscrizione al Club, documentata dal “*certificate of entry*”». ⁹⁰

La nascita dei Clubs e soprattutto della copertura P&I, ha il fine di dare copertura assicurativa agli Armatori, in virtù dell'aumento della categoria delle responsabilità armatoriali a seguito dell'evoluzione legislativa. ⁹¹

Va sottolineato che la copertura assicurata dal P&I Club è di secondo livello rispetto a quella garantita dalla polizza corpi; in tal senso si presuppone che la nave sia stata assicurata con polizza corpi per il suo intero valore. ⁹²

In linea generale, la copertura assicurativa fornita dal Club non ha un massimale e il *Member* non paga un premio fisso, ma una contribuzione variabile a seconda dell'andamento dei sinistri e del tipo di naviglio iscritto. ⁹³

La *Protection* copre, in linea generale, la cd. *ownership*, cioè le responsabilità che riguardano l'esercizio della nave, in particolare: i danni per morte o lesione di marittimi e passeggeri; le spese di rimpatrio di membri dell'equipaggio e quelle per i sostituti; le indennità di naufragio e per perdita di effetti personali, nonché le paghe per la degenza; il compenso che segue al salvataggio di persone; le responsabilità per urto non coperte dalla polizza corpi; le spese della rimozione del relitto (obbligata) e, infine, le spese di quarantena. ⁹⁴

⁹⁰ Cfr. *Trib. Genova 12 aprile 1979, in Dir. mar. 1979, p.585.*

⁹¹ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 359.*

⁹² V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.635.*

⁹³ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 359.*

⁹⁴ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.635.*

La *Indemnity*, invece, si riferisce al cd. *employment*, cioè alle responsabilità conseguenti all'attività commerciale della nave, che nello specifico sono: la responsabilità del vettore (qualora l'armatore rivesta anche questa figura), per perdita o avaria delle cose trasportate; i crediti per la contribuzione alle avarie comuni; le quote di contribuzione alle avarie comuni a carico della nave; le multe subite dall'assicurato nell'utilizzo commerciale della nave; le spese di difesa per eventuali procedimenti amministrativi e giudiziari.⁹⁵

Si sottolinea inoltre che il *Member* non può contrattualmente prevedere un regime di responsabilità che sia più favorevole all'interessato sulle merci rispetto alle *Hague – Visby rules* o, se applicabili, alle regole della Convenzione di Amburgo del 1978: crediti per contribuzioni di avaria generale non recuperabili dal vettore verso gli interessati al carico; multe e sanzioni relative all'attività imprenditoriale o a fatti dell'equipaggio.⁹⁶

Poiché le categorie dei rischi e delle legislazioni cambiano continuamente nella pratica e non possono essere sempre oggetto di specifica disciplina, gli organi del Club possono discrezionalmente accordare la copertura di casi non espressamente previsti, sempre che ciò sia in armonia con gli scopi perseguiti dall'associazione. Per tale motivo si possono enumerare altre classi di assicurazioni fornite dal Club. In primo luogo, la cd. *Freight, Demourage and Defense*, che prevede che vengano coperte tutte le spese legali relative a controversie tipiche dell'attività armatoriale (mancato pagamento del nolo, vertenze con l'equipaggio, etc); poi, la cd. *Strike*, che copre le perdite di tempo conseguenti a scioperi dell'equipaggio o in determinati casi di terzi; e da ultimo, la cd. *Charterers' liability*, che copre le responsabilità dell'attività di un

⁹⁵ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.635.*

⁹⁶ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali, Capitolo 15, pp. 359.*

soggetto che, non essendo proprietario della nave ma avendone la disponibilità in virtù di un voyage charter-party, non avrebbe titolo non essendo Armatore, a far parte del Club.⁹⁷

In conclusione, è tipico nella pratica il patto per cui il *P&I Club* copre la responsabilità dell'armatore verso terzi in caso di urto di navi, nella misura in cui essa non sia già oggetto di assicurazione nella polizza corpi.⁹⁸

⁹⁷ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 360.

⁹⁸ V. CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Capitolo 15, pp. 360.

8. *I danni da urto*

L'assicurazione della responsabilità per danni da urto ha la funzione di mantenere indenne il patrimonio del soggetto assicurato, che sia l'armatore o l'esercente, dalle conseguenze dell'obbligo di risarcimento ai soggetti danneggiati, nei casi previsti dagli artt. 482 e ss. (urto di nave), e 966 e ss. (urto di aeromobile).⁹⁹

Tuttavia, le assicurazioni marittime, restringono la copertura assicurativa al solo urto materiale, escludendo che sia a carico dell'assicuratore il cd. «urto equiparato», ossia i danni derivanti da spostamento d'acqua o da causa analoga.¹⁰⁰

Nella prassi, tale assicurazione è contenuta nella medesima polizza corpi, con carattere autonomo e distinto rispetto a quest'ultima. Ne consegue che essa ha un autonomo massimale, eguale a quello fissato per i danni alla nave. Il massimale autonomo, è molto rilevante, poiché se uno stesso massimale coprisse contemporaneamente le due assicurazioni, quella in oggetto e quella della nave, nel caso di urto che comporti anche perdita della nave, l'assicurato sarebbe parzialmente scoperto, poiché il suo diritto nei confronti dell'assicuratore non potrebbe essere più alto del valore assicurabile (pari a quello assicurativo, dato alla nave). Inoltre, sarebbe duplice la diminuzione patrimoniale a suo carico, poiché sarebbe costituita sia dalla perdita totale della nave, sia all'impegno risarcitorio nei confronti dei terzi danneggiati.¹⁰¹

Anche se tale ipotesi non è affatto seguita dalla pratica, il codice, in questo caso, stabilisce che l'assicuratore risponde del ricorso dei terzi danneggiati dall'urto sino al limite del quinto del valore della nave, anche qualora tale limite, aumentato dell'indennità dovuta per la perdita della nave o per i danni a quest'ultima, superi il valore assicurabile (art. 527 ultimo comma c. nav.)¹⁰²

⁹⁹ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.629.*

¹⁰⁰ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.630.*

¹⁰¹ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp.630.*

¹⁰² Cfr. *Relazione al codice della navigazione n.336.*

Ai sensi dell'articolo 538 c. nav.¹⁰³, nell'urto marittimo si assume come valore assicurabile lo stesso valore stabilito per l'assicurazione danni stipulata per la nave, e cioè, il valore di stima di quest'ultima.¹⁰⁴

L'articolo 275 c. nav. fissa il limite della responsabilità dell'armatore anche in relazione al valore del nolo. Ne deriva che, per la parte in cui l'ammontare del limite è stato calcolato con riferimento al nolo, la responsabilità per i danni da urto deve essere coperta non dall'assicuratore della nave, bensì da quello del nolo.¹⁰⁵

Nei contratti di assicurazione corpi nave, è ormai diffusa l'utilizzo della «*collision clause*» (prima «*running down clause*»), nata in Inghilterra e contenuta nelle *Institute Time Clauses-Hull*. Tale clausola concerne una copertura assicurativa per le somme pagate dall'assicuratore ai terzi danneggiati dall'urto di una nave assicurata contro un'altra nave; essa prevede che l'assicurazione copra i tre quarti di tali somme, quando l'assicuratore sia ritenuto responsabile per i danni da urto.¹⁰⁶

Da ultimo, va sottolineato il sovente impiego della «*sister ship clause*», secondo la quale, nell'ipotesi di urto fra due navi che facciano capo allo stesso armatore, il soggetto assicurato (l'armatore) ha diritto all'indennizzo assicurativo come se l'urto fosse avvenuto fra navi estranee (di due diversi armatori).¹⁰⁷

Fondamentale, inoltre, è approfondire il rapporto che intercorre tra la copertura assicurativa corpi (*Hull and machinery insurance*) e la *P&I* nel caso di collisione, e come tali coperture interagiscano nella pratica.

¹⁰³ Art. 538 c. nav. (Indennità per ricorso di terzi danneggiati da urto): «Nel calcolo dell'indennità dovuta dall'assicuratore per ricorso di terzi, danneggiati da urto, contro l'armatore, si assume come valore assicurabile il valore della nave determinato ai sensi dell'articolo 515, o, se si tratta di assicurazione del nolo da guadagnare, il nolo del viaggio per il suo ammontare lordo».

¹⁰⁴ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp. 630.*

¹⁰⁵ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp. 631.*

¹⁰⁶ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp. 631.*

¹⁰⁷ V. POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, Capitolo XVIII, Sezione III, pp. 631.*

L'assicurazione *P&I* è destinata principalmente a coprire la responsabilità dell'armatore o dell'operatore nei confronti di altri e generalmente esclude i danni alla proprietà dell'assicurato. La *Hull and machinery Insurance*, è fondamentalmente un'assicurazione per la nave del cliente come suo bene principale. Il punto in cui i due tipi di assicurazione si incontrano e interagiscono è l'area della responsabilità per collisione e della responsabilità per danni da contatto con proprietà di terzi.¹⁰⁸

In virtù di questo inevitabile contatto fra le due coperture, è necessario chiedersi, se il gestore dei sinistri P&I debba comprendere i concetti di base relativi ai “corpi” (scafi e macchinari). Se ci riferissimo a chi si occupa di proprietà immobiliari, la risposta sarebbe un deciso “sì”.

Polizza corpi e P&I sono spesso complementari quando si tratta di responsabilità per collisione e responsabilità per danni a moli, gru di carico e altre proprietà di terzi. Di fatto, la necessità di un'assicurazione di protezione (la “P” in P&I) è nata perché gli assicuratori di scafi a metà del 1800 non erano disposti a coprire più di tre quarti della responsabilità in caso di collisione degli armatori.

Le associazioni di mutua assicurazione degli armatori si sono evolute per proteggersi a vicenda rispetto alle perdite derivanti dall'assunzione di un quarto della responsabilità come autoassicurazione.¹⁰⁹

Si prenda l'ipotesi di una collisione. Per responsabilità da collisione o da urto si intende la responsabilità dell'assicurato nei confronti di terzi che subiscono lesioni, danni o perdite a seguito della collisione di una nave assicurata con un'altra nave. I terzi danneggiati possono essere il proprietario dell'altra nave coinvolta nella collisione, i proprietari del carico a bordo dell'altra nave, le persone a bordo dell'altra nave che

¹⁰⁸ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹⁰⁹ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

potrebbero subire lesioni o altre persone colpite dalle conseguenze della collisione, tra queste ad esempio, la fuga di olio combustibile dall'altra nave.¹¹⁰

Tutte le condizioni standard della polizza corpi coprono la responsabilità in caso di collisione, tranne quelle inglesi che ne coprono solo i tre quarti. Ne deriva quindi che, secondo le condizioni inglesi, l'assicurato stipuli altrove un'assicurazione per il restante quarto della responsabilità, generalmente aggiunta all'assicurazione P&I. Tale aggiunta deve essere esplicita nei termini di partecipazione del P&I.¹¹¹

Secondo il *Norwegian Marine Insurance Plan*, l'armatore può assicurare la sua intera (quattro quarti) responsabilità per collisione con l'assicuratore corpi, ma anche in tal caso ci sono alcune responsabilità che non sarebbero coperte, ad esempio, la responsabilità rispetto alla morte o lesioni personali subite da persone a bordo dell'altra nave, o responsabilità per l'inquinamento derivante da una perdita dall'altra nave. Un limite che si applica a tutte le condizioni standard della polizza corpi è il fatto che il proprietario è assicurato per la responsabilità da collisione fino al valore assicurato della nave, ma non oltre. In determinate circostanze, la responsabilità in caso di collisione può superare il valore assicurato, per il quale risponderà l'assicurazione P&I. Si tratta della cd. "*excess collision liability cover*".¹¹²

Un ulteriore aspetto da considerare, sono le variazioni nelle condizioni standard della polizza corpi nei diversi mercati, soprattutto con riferimento all'entità e al tipo di copertura della responsabilità in caso di collisione. È utile un esempio: se l'altra nave affonda a seguito della collisione e le autorità ordinano la rimozione del relitto, la copertura assicurativa corpi risponderebbe per la quota di responsabilità di collisione

¹¹⁰ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹¹ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹² V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

dei costi di rimozione del relitto? La risposta varia a seconda delle condizioni e dei mercati; ma, siccome l'assicurazione P&I risponderà della quota di responsabilità non rientrante nell'assicurazione corpi, l'assicuratore del P&I dovrà ottenere il prima possibile determinate informazioni per valutare adeguatamente la sua esposizione proteggere i propri interessi.¹¹³

Ci sono alcuni armatori che hanno previsto la responsabilità totale (quattro quarti) in caso di collisione nella loro assicurazione P&I. Tale copertura (responsabilità civile in caso di collisione), sarebbe la copertura di responsabilità più completa, poiché tutta la responsabilità civile derivante dalla collisione sarebbe in linea di principio coperta senza restrizioni o limitazioni monetarie. Tuttavia, l'armatore avrà comunque bisogno della propria assicurazione corpi e per far fronte alla perdita o al danneggiamento della propria nave.¹¹⁴

Le condizioni standard di una polizza corpi forniscono inoltre copertura per la responsabilità derivante da collisione da parte della nave assicurata di beni di terzi diversi dalla nave. L'assicurazione copre il rischio di perdite o danni causati dal contatto fisico tra lo scafo o l'imbarcazione assicurata (o le attrezzature fissate in modo permanente all'imbarcazione) e beni di terzi, ad esempio un molo o una boa. Gli americani a volte si riferiscono a tali incidenti come "*allision*", ma tale termine non è universale. Secondo i termini inglesi, FFO (danno a oggetti fissi e galleggianti) è l'abbreviazione di danno notevole.¹¹⁵

Mentre la responsabilità in caso di collisione è talvolta ripartita per tre quarti/un quarto tra polizza corpi e P&I, il rischio di responsabilità della FFO è raramente suddiviso in

¹¹³ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹⁴ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹⁵ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

questo modo. Le condizioni standard della *Hull and machinery* inglese escludono il rischio di responsabilità per FFO, che l'armatore aggiungerebbe poi all'assicurazione P&I.

Nelle condizioni norvegesi, il rischio di responsabilità civile della FFO è solitamente compreso nell'assicurazione corpi. Lo stesso vale per le condizioni tedesche, che coprono anche i danni a cose di terzi causati dal movimento del natante assicurato anche in assenza di contatto fisico, ad esempio danni materiali causati da un'onda creata dal passaggio a velocità eccessiva del natante assicurato.¹¹⁶

Ancora una volta, il fine ultimo dell'assicurazione P&I è rispondere a quelle responsabilità che non sono coperte dalla polizza corpi. Pertanto, l'assicurazione P&I coprirebbe la responsabilità per “danni da onde” quando la nave è assicurata secondo le condizioni inglesi.¹¹⁷

Le variazioni esistono inoltre, nelle condizioni standard della polizza corpi per quanto riguarda la portata della copertura per responsabilità non causate da collisione o impatto come sopra definito. Ne sono un esempio i danni materiali causati dall'uso delle attrezzature della nave nel corso delle operazioni, ad esempio il trascinamento di un cavo in fibra sottomarina dall'ancora della nave o il danneggiamento delle apparecchiature terminali da parte della gru della nave. Anche in questo caso, l'assicurazione P&I risponderà alle passività che non rientrano nei termini dell'assicurazione dello scafo.¹¹⁸

¹¹⁶ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹⁷ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

¹¹⁸ V. <https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>

CAPITOLO V

PROSPETTIVE DI RIFORMA

SOMMARIO: 1. Il progetto di Rio De Janeiro e le Lisbon Rules, 1977 e 1987 2. Il progetto di Göteborg

1. Il progetto di Rio De Janeiro e le Lisbon Rules, 1977 e 1987

Il progetto o protocollo di Rio De Janeiro e le *Lisbon Rules*, sono stati due importanti tentativi di riformare le Convenzioni di Bruxelles del 1910 e del 1952 in materia di urto di nave. Il protocollo di Rio de Janeiro, è stato progettato durante la trentunesima conferenza internazionale del *Comite Maritime International* (CMI), che durò dal 25 al 30 settembre del 1977.¹ Quest'ultimo si proponeva di modificare le disposizioni delle Convenzione di Bruxelles adeguandole ai molteplici cambiamenti avvenuti nel settore marittimo. All'interno dei lavori preparatori del progetto, gli obbiettivi erano molteplici; il primo era quello di progettare una nuova convenzione concernente la giurisdizione, la scelta della legge regolatrice e il riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia di urto di nave; il secondo era un progetto di Convenzione riguardo unità mobili off-shore, e da ultimo, ci si concentrava sui termini dei contratti di noleggio (*charter parties*).² L'oggetto della ricerca è senza dubbio il primo, le collisioni in mare. Inizialmente è utile sottolineare che il progetto del 1977 ha un passato non trascurabile. A metà del 1974 l'*International Law Association* (ILA) propose un'unione con il CMI, per studiare il diritto marittimo dei singoli Stati, con il fine di determinare l'opportunità della formulazione di una convenzione internazionale che minimizzi i conflitti di legge e di giurisdizione in materia di collisioni in mare. Nel mentre, il Capo dell'ufficio legale preparò un questionario che fu distribuito alle

¹ V. FRANCIS D. ROSE, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* "CMI Conference — Rio de Janeiro 1977. Report of proceedings".

² Cfr., *International Maritime Committee, Documentation 1977 I Rio de Janeiro*, pp.4.

Associazioni Nazionali dal Segretario generale. I vari punti del questionario furono anonimamente approvati dalla Quinta Assemblea del CMI il 14 marzo del 1975, e il gruppo di lavoro si riunì a Londra il 22 gennaio del 1976 e ad Aix-en-Provence l'8 settembre del 1976. Nonostante l'accordo fosse di un lavoro coordinato fra ILA e CMI, la formazione di una commissione in tal senso risultò una strada non percorribile; pertanto, è stato costituito un separato comitato ILA. Al termine dell'incontro ad Aix-en-Provence, il gruppo di lavoro inviò una relazione finale ("*Report*") in cui in cui sono state riviste le disposizioni delle convenzioni esistenti relative alle collisioni, furono analizzate le risposte al Questionario. Il risultato fu una serie di raccomandazioni. In primo luogo, che venga nominato un sottocomitato internazionale del CMI con il compito di elaborare una nuova convenzione destinata a disciplinare la correzione di quelle che vengono considerate carenze o lacune nella convenzione attuale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni straniere e, infine, i problemi relativi alla scelta della legge regolatrice. Poi, che per quanto riguarda quanto detto sopra, il sottocomitato si consulti con il Comitato Giuridico dell'Organizzazione Consultiva Marittima Intergovernativa (IMCO) e con la commissione ILA sulle collisioni. Da ultimo, che il progetto di convenzione approvato dal sottocomitato del CMI sia inserito all'ordine del giorno della prossima sessione plenaria del CMI, prevista per l'autunno del 1977 a Rio de Janeiro, al fine di esaminarlo e di agire in merito, da parte dei delegati delle Associazioni Nazionali. Il Report fu approvato dal Consiglio Esecutivo e fu nominato il Presidente del nuovo sottocomitato internazionale. Sempre il report fu poi fatto circolare tra le Associazioni Nazionali, e ognuna di esse fu invitata a nominare un proprio rappresentante all'interno del sottocomitato. L'invito fu accettato da 17 Associazioni.³ Dopo aver ripercorso la storia

³ Cfr., *International Maritime Committee, Documentation 1977 I Rio de Janeiro, pp.6-8.*

del sottocomitato, è ancora più interessante il suo lavoro. Il sottocomitato ebbe tre riunioni, la prima a Londra, nell'ottobre del 1976 durante la quale si iniziò una bozza preliminare della nuova convenzione, la seconda a Bruxelles nel 1977, il cui Presidente fu Francesco Berlingieri, dove, si realizzò effettivamente una bozza di convenzione e, dopo un lungo dibattito, si decise di collocare la Convenzione proposta all'ordine del giorno della trentunesima Conferenza di Rio de Janeiro del 1977. Infine, una relazione di quest'ultimo incontro con allegata una copia modificata del progetto di Bruxelles fu distribuito alle Associazioni Nazionali il 26 aprile. La relazione invitava le Associazioni a fare osservazioni e dare consigli nel rispetto della bozza, in vista della terza riunione che si sarebbe tenuta sempre a Londra il 16 giugno. All'ultima riunione, a cui era presente il Presidente Berlingieri, fu preparata una bozza revisionata, «*London Draft*» che servirà da base per la nuova convenzione durante lo svolgimento della Conferenza di Rio De Janeiro.⁴ La «*London Draft*» consiste in un articolo preliminare, seguito da altri sette articoli, divisi in quattro titoli, il primo sulla giurisdizione, il secondo sulla scelta della legge regolatrice, a seguire il titolo sul riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni e per ultimo, quello concernente disposizioni generale in materia di collisioni. Il «*Preliminary Article*», articolo 1, disciplina la portata applicativa della convenzione, quando si applica e soprattutto a chi. Dal punto di vista del sottocomitato, la convenzione è progettata per regolare le azioni di risarcimento dei danni (incluse la detenzione e il danno fisico) sofferti dagli armatori, dall'equipaggio, o danni alle cose presenti a bordo, che derivino da una vera e propria collisione o da incidenti simili, come una manovra impropria, che ostacola la navigazione di un'altra nave, o anche da una nave che procede ad un'eccessiva velocità in un corso d'acqua in cui navigano altre navi («*crowding*», «*wash damage*»).

⁴ Cfr., *International Maritime Committee, Documentation 1977 I Rio de Janeiro*, pp.9.

La convenzione del 1910 si applica a questo tipo di danni, e anche quella del 1952, che all'articolo 4, prevede che la Convenzione è applicabile ai danni causati «*mediante l'esecuzione o l'omissione di una manovra, o a causa del mancato rispetto delle norme che le regolano, anche quando non si sia verificata una vera e propria collisione*»; si parla, come si è detto più volte, del cd. «urto equiparato».⁵ Ci furono due proposte riguardo al tipo di danno da includere all'interno della Convenzione. Una prima proposta era quella di inserire appositamente nel testo una definizione di collisione, in modo tale da chiarire che incidenti diversi da un vero e proprio urto, ad esempio «*crowding*» e «*wash damage*» erano coperti da essa; in alternativa, si proponeva che l'articolo 1 fosse formulato in modo tale che la convenzione si sarebbe specificatamente applicata ai danni «derivanti da una collisione, o un incidente, dall'esecuzione o dall'omissione di una manovra, o dal mancato rispetto delle norme di legge o altri regolamenti, anche quando non si sia verificata una vera e propria collisione materiale diretta». Una seconda proposta fu che l'articolo 1 avrebbe dovuto essere formulato in modo da essere applicabile alle «azioni per danni e altre perdite pecuniarie causate da una o più navi ad un'altra nave, e danni e altre perdite pecuniarie subite in relazione alle proprietà a bordo di tali navi, di cui almeno una in mare, derivanti dal luogo di collisione o attraverso l'esecuzione o l'omissione di una manovra o attraverso il mancato rispetto delle norme di legge o di altro tipo, anche quando non si è verificata una collisione effettiva». Il consenso generale, tuttavia, fu quello di non inserire specificamente i termini «*crowding*» e «*wash damage*», poiché sono già ricompresi nella definizione di collisione della seconda proposta, laddove si prevede che la Convenzione sia applicabile anche in ipotesi in cui non vi sia una collisione effettiva. Alcuni volevano inserire nella categoria dei danni ricoperti, ulteriori ipotesi,

⁵ V. FRANCIS D. ROSE, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* "CMI Conference — Rio de Janeiro 1977. Report of proceedings".

ad esempio i danni derivanti da esplosione o da inquinamento, ma alla fine si ritenne che la portata applicativa della Convenzione non dovesse essere così estesa, anche perché vi erano altre Convenzioni che regolavano questi specifici casi; ad esempio, i danni da inquinamento erano regolati dalla Convenzione sulla responsabilità civile per danni da inquinamento da olio. Inoltre, il sottocomitato concordò all'unanimità che, da un lato, i danni ai moli, alle banchine ai ponti e ad altre strutture simili, non dovessero essere coperti dalla Convenzione; dall'altro lato ritennero che le piattaforme e le altre strutture mobili galleggianti dovessero rientrare nel termine «nave». Per garantire questo risultato, si è presa in considerazione l'idea di aggiungere una definizione del tipo «Ai fini di questa Convenzione il termine “nave” include tutte le strutture mobili galleggianti e tutte quelle in grado di muoversi o essere mosse sull'acqua». Il sottocomitato decise, tuttavia, che fosse preferibile non aggiungere alcuna definizione e fare piuttosto affidamento all'interpretazione giuridica del termine «nave» come prevista dalla Convenzione di Bruxelles del 1910. Sempre l'articolo 1, al paragrafo 2, dispone che la Convenzione non si dovrebbe applicare quando nessuna delle navi coinvolte stava navigando al momento dell'urto né alle navi da guerra o alle navi governative utilizzate esclusivamente per un servizio pubblico, così come era previsto all'articolo 5 della Convenzione del 1952. Ad opinione del sottocomitato però, il campo di esclusioni di quest'ultima era eccessivamente ampio, la London Draft avrebbe voluto escludere solamente le «navi da guerra o quelle governative destinate esclusivamente ad un servizio non commerciale. Il primo titolo, sulla giurisdizione, è stato pensato per sostituire integralmente la Convenzione di Bruxelles del 1952. La frase di apertura dell'Articolo 2 «a meno che le parti non abbiano pattuito diversamente», è formulato per avere lo stesso effetto dell'Articolo 2

della Convenzione del 1952, il cd. principio di libertà di scelta delle parti.⁶ Proseguendo, l'Articolo 2 del titolo I della London Draft, corrisponde all'Articolo 1 della Convenzione, ma è in qualche modo più ampio, in quanto permetterebbe di agire contro un convenuto ovunque egli «risieda» e non meramente dove egli abbia la sua «residenza abituale» (scrivi nota per sopra). Dal punto di vista del Sottocomitato, nel raro caso di una nave di proprietà di un solo individuo, l'attore non dovrebbe avere a suo carico l'onere di accertare quali varie residenze potrebbe avere il convenuto nella sua «residenza abituale». Il secondo paragrafo dell'Articolo 2 è anch'esso più ampio («*broader*») rispetto all'Articolo 1 della Convenzione poiché si applicherebbe alle collisioni che si verificano nei mari territoriali o nelle acque interne («*internal*»), a differenza della Convenzione che si applica solo alle collisioni che avvengono «entro i limiti di un porto o nelle acque interne («*inland*»). Il termine «*inland*», usato nelle recenti convenzioni, avrebbe sostituito «*internal*», utilizzato nella Convenzione del 1952. Sempre l'Articolo 2, fulcro del titolo I della London Draft, prosegue indicando parecchie modifiche all'Articolo 1 della Convenzione. Esso è progettato per dare competenza giurisdizionale al giudice dello Stato in cui, in primo luogo, è presente la nave coinvolta nell'urto e potrebbe essere legalmente sequestrata, oppure, al giudice dello Stato in cui vi è una nave gemella che potrebbe essere legalmente sequestrata ai sensi della Convenzione sull'Arresto delle navi (1999), oppure al giudice dello Stato in cui viene fornita sicurezza ad evitare il sequestro di una nave che potrebbe essere legalmente sequestrata, oppure, da ultimo, al giudice dello Stato dove il convenuto possiede dei beni soggetti a pignoramento secondo la legge di quello Stato. Il titolo II della London Draft è finalizzato a risolvere le questioni relative alla scelta della legge regolatrice, che continueranno ad emergere e a moltiplicarsi, finché non sarà raggiunta

⁶ Cfr., *International Maritime Committee, Documentation 1977 I Rio de Janeiro, pp.11.*

l'unificazione del diritto delle collisioni. L'articolo 4 stabilisce due regole fondamentali per la scelta della legge regolatrice; la prima, è la scelta della *lex loci*, la quale si applicherebbe alle collisioni avvenute in acque interne o nelle acque territoriali di un determinato Stato, e la seconda, è la scelta della *lex fori*, che si applicherebbe alle collisioni avvenute invece in alto mare. Il titolo III disciplina il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni, agli Articoli 6 e 7 della London Draft. Quest'ultima è forse la materia più controversa di tutto il progetto. Il titolo IV invece, prevede alcune disposizioni generali e consiste in un unico articolo, l'Articolo 8. La prima frase è formulata per fare salvi gli obblighi derivanti da altre convenzioni o trattati internazionali a cui lo Stato contraente è vincolato, ad esempio la Convenzione di Bruxelles sulla limitazione della responsabilità del 1957, o la Convenzione di Bruxelles sulle collisioni in mare del 1910. La seconda frase è invece finalizzata a chiarire che la London Draft non disciplina la competenza giurisdizionale né la scelta della legge regolatrice nei casi di limitazione di responsabilità. Tuttavia, non emerge alcun motivo per cui il Titolo III, concernente il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni, non dovrebbe riguardare anche le sentenze dei procedimenti che hanno ad oggetto la limitazione della responsabilità. La disposizione contenuta in questa seconda parte dell'Articolo 8, dovrebbe forse applicarsi. L'ultima parte dell'Articolo 8 è prevista semplicemente per sottolineare che la *lex fori* disciplina le questioni di procedura, fatte salve quelle già espressamente disciplinate dalla Convenzione, ad esempio i documenti richiesti ai sensi dell'Articolo 7 per ottenere il riconoscimento e l'esecuzione di una decisione in un altro Stato contraente. Alla settima Assemblea del CMI nel marzo 1977, il delegato francese suggerì che, poiché il progetto di nuova convenzione è stato elaborato per sostituire la Convenzione del 1952, questo intento avrebbe dovuto essere esplicitamente indicato nel testo; e così fu statuito nel quarto

paragrafo dell'Articolo 8. Infine, è rilevante sottolineare il ruolo fondamentale del Presidente Francesco Berlingieri nella collaborazione tra IMCO e ILA. Berlingieri incontrò spesso gli ufficiali dell'IMCO e riportò ad essi i progressi del lavoro del sottocomitato. La commissione legale dell'IMCO è sempre stata molto interessata al progetto, ed è sempre stata concorde nel considerare la London Draft, se approvata a Rio de Janeiro, come una base per un progetto finale da sottoporre ad una Conferenza Diplomatica.⁷ Il secondo documento rilevante nella prospettiva di riformare le due Convenzioni di Bruxelles, 1910 e 1952, fu nel 1987, con le *Lisbon Rules* rubricate «risarcimento danni in caso di collisione» del CMI.⁸ Nel 1983 il CMI inviò a tutte le Associazioni Nazionali di diritto marittimo affiliate una serie di domande volte ad accertare come la legislazione di ciascuna di quelle nazioni marittime affrontasse il problema del risarcimento degli armatori per le perdite subite a seguito di collisioni. Risposte dettagliate al questionario sono pervenute da ventuno Associazioni Nazionali. Utilizzando questo materiale, un Gruppo di Lavoro Internazionale, nominato dal C.M.I. sotto la presidenza di Jean Warot, iniziò a preparare una serie di norme che ricoprissero tutti gli aspetti dei danni derivanti da collisione. La prima bozza fu esaminata dai vari delegati alla Conferenza di Lisbona del CMI nel 1985. A seguito di quella conferenza si sono svolte altre numerose riunioni del gruppo di lavoro e le *Lisbon Rules* ne sono state il risultato finale. Come afferma la *Rule A*, le Rules "possono essere adottate... in seguito ad una collisione". Non hanno forza di legge e non possono essere imposte a nessuno. Si spera, tuttavia, che gli armatori e gli assicuratori, a seguito di una collisione, ritengano che l'adozione di tali norme possa servire utilmente gli interessi di tutte le parti, garantendo così che i sinistri derivanti

⁷ Cfr., *International Maritime Committee, Documentation 1977 I Rio de Janeiro*, pp.11-20.

⁸ WAROT A., *Journal of Maritime Law and Commerce, Volume 18, Jefferson Law Book Company, 1987*

dalla collisione siano trattati sullo stesso piano. L'applicazione delle *Rules* dovrebbe far risparmiare molto tempo e denaro. A parte l'adozione delle *Rules* su un piano concreto, caso per caso, si spera che queste ultime, con il tempo, ottengano un riconoscimento sufficiente negli ambienti marittimi e assicurativi internazionali per essere ampiamente adottate come base su cui tali questioni dovrebbero essere risolte. Le *Lisbon Rules* sono state formulate in modo tale da essere esaustive; tuttavia, è stato necessario, in una serie di *Rules*, introdurre considerazioni su ciò che può essere "ragionevole" in tutte le circostanze. In ultima istanza, se le parti non riescono a mettersi d'accordo su ciò che è ragionevole, sarà necessario sottoporsi a un controllo giurisdizionale o arbitrale; anche se ciò dovesse accadere, si auspica che le *Rules* aiutino il tribunale interessato a raggiungere una giusta soluzione. La *Rule III* si occupa dei danni al carico o ad altri beni che si trovano a bordo. Gli armatori che desiderano adottare tali norme non possono imporle agli interessi del carico. Anche in questo caso, quindi, sarà necessario un accordo posteriore all'evento, a meno che non si ottenga un riconoscimento internazionale più grande. Un'ultima considerazione; le parti devono indirizzare le loro menti sulla valuta dello Stato in cui fanno la richiesta di risarcimento del danno. L'accordo allegato al Regolamento che le parti dovranno sottoscrivere, prevede che le parti scelgano la valuta con cui valutare i crediti, in caso contrario si applicheranno i Diritti Speciali di Prelievo. Le parti dovrebbero comprendere appieno le implicazioni delle regole riguardanti la valuta prima di firmare l'accordo. Prima di elencare le vere e proprie disposizioni, le *Lisbon Rules* danno una serie di definizioni rilevanti per comprendere il testo in sé e la sua portata applicativa. Per «*vessel*», si intende qualsiasi nave, imbarcazione, macchina, attrezzatura o piattaforma in grado di navigare o meno, coinvolta in una collisione. Per «*collision*» qualsiasi incidente che coinvolga due o più navi, il quale causi perdite o danni anche se non è avvenuto alcun

contatto effettivo; come vediamo anche qui si estende il concetto di collisione, alle ipotesi in cui non è avvenuta collisione materiale diretta (cd. «urto equiparato»)⁹.

⁹ Cfr. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/LISBON-RULES-1987.pdf>

2. *Il progetto di Göteborg*

A maggio di quest'anno, si è tenuta una riunione del *Comité Maritime International* (CMI) per discutere nuovamente sugli eventuali punti di riforma della Convenzione di Bruxelles del 1910, sull'urto di navi.

I principali temi ivi affrontati sono le definizioni, l'ambito di applicazione, la responsabilità, l'assicurazione obbligatoria, il ruolo delle regole di diritto internazionale privato, la giurisdizione, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni, le navi autonome e senza equipaggio.¹⁰

Uno dei punti di possibile riforma riguarda l'introduzione nella Convenzione della definizione di “*vessel*” (“nave”). Secondo alcuni, ciò sarebbe necessario, al fine di tracciare le linee del campo di applicazione della Convenzione e per essere armonizzata con le molte delle moderne Convenzioni internazionali riguardanti il diritto del mare. Fra questi, la maggior parte ritiene che, la definizione di “nave” debba includere tutte le strutture galleggianti (“*floating structures*”). Secondo altri invece, tale definizione non sarebbe necessaria in quanto causerebbe problemi con la legge domestica di ogni Stato, poiché in esse esistono diverse definizioni di “nave” che differiscono a causa del rispettivo scopo del loro contesto normativo. L'inclusione della definizione di nave in una convenzione riveduta comporta il rischio che tale definizione non possa far fronte agli sviluppi tecnici dell'industria marittima. Se la percezione rilevante di una nave al momento della ratifica della Convenzione sulle collisioni del 1910 fosse stata incorporata nella Convenzione tramite una definizione, molto probabilmente avrebbe causato difficoltà nell'applicare la Convenzione ad alcune navi moderne, ad esempio le auto elevanti, tipi di navi.

¹⁰ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

Lo stesso interrogativo si è posto in merito all'introduzione nella Convenzione della definizione di “*collision*” (“collisione”). C'è chi ritiene che tale definizione vada introdotta al fine di evitare un'applicazione incoerente del diritto interno da parte degli Stati contraenti, qualsiasi Convenzione rivista dovrebbe definire la “collisione” in senso ampio (“*broadly*”) includendo l'allisione (contatto con oggetti fissi), i danni ad altre navi causati dal loro comportamento elusivo e i danni senza contatto a imbarcazioni, persone o cose causati da danni dovuti al lavaggio, danni alla scia o interazione idrodinamica. Allo stesso tempo però, c'è chi non la ritiene necessaria, poiché tale definizione, dovrebbe spettare all'interpretazione delle Corti nazionali di ciascuno Stato contraente. Ad argomentare questa tesi, il fatto che tale termine si trova anche in altri trattati e Convenzioni marittime internazionali, ma senza essere puntualmente definito: ad esempio, la Convenzione sull'arresto del 1952 menzionava che il danno causato da qualsiasi nave in collisione o in altro modo costituisce un reclamo marittimo. Tuttavia, la suddetta Convenzione si astiene anch'essa dal tentare di definire cosa costituisca una «collisione».¹¹

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione della Convenzione, due sono i quesiti posti agli Stati contraenti.

In primo luogo, ci si chiede se l'ambito di applicazione della Convenzione riformata dovrebbe essere ampliato (*i*) nel senso che la Convenzione si applichi, indipendentemente dalla bandiera delle navi coinvolte, se la collisione si è verificata nelle acque interne, nel mare costiero e/o nella zona economica esclusiva di uno Stato contraente e (*ii*) nel senso che la Convenzione riveduta si applichi a qualsiasi collisione in qualsiasi altra acqua se una o più delle navi che si sono scontrate battono bandiera di uno Stato contraente. Alcuni, danno risposta affermativa ad entrambi i casi,

¹¹ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

sostenendo che la maggior parte degli Stati contraenti è in grado di esercitare la giurisdizione territoriale sulle navi che si trovano nelle loro acque. Per quanto riguarda il punto (i), ampliare l'ambito di applicazione della Convenzione riveduta in questo modo sarebbe sensato, in quanto fornirebbe una copertura più completa ed eviterebbe potenziali lacune nei regimi di responsabilità, soprattutto quando possono verificarsi collisioni tra navi battenti bandiere diverse, che sono soggette a regimi giuridici diversi in materia di collisione. In questo modo si garantirebbe che tutte le navi, indipendentemente dalla loro bandiera, siano soggette allo stesso insieme di norme sulla collisione in queste acque. Per quanto riguarda il punto ii), anche l'ampliamento del campo di applicazione della Convenzione riveduta potrebbe essere vantaggioso. Ciò garantirebbe l'applicazione della Convenzione a una gamma più ampia di collisioni. Tuttavia, potrebbe anche sollevare problemi pratici di applicazione, in particolare nei casi in cui una delle navi coinvolte non batta bandiera di uno Stato contraente. Pertanto, occorre considerare attentamente le potenziali implicazioni di tale ampliamento. Altri invece, sono categorici nella risposta negativa ad entrambi i casi, affermando che l'estensione dell'applicabilità della Convenzione del 1910 a prescindere dalla bandiera delle navi in collisione costituirebbe una modifica sostanziale dell'attuale regime internazionale sulle collisioni, che ha funzionato bene per oltre un secolo. Si creerebbe una situazione in cui il semplice fatto che uno Stato ratifichi la Convenzione imporrebbe unilateralmente la Convenzione alle navi non battenti bandiera di uno Stato contraente. Inoltre, potrebbe creare confusione, dato che una nave potrebbe citare in giudizio l'altra in una giurisdizione, in base al nuovo regime della Convenzione, mentre l'altra nave potrebbe avviare un procedimento in base alle proprie leggi interne/di bandiera in caso di collisione in un'altra giurisdizione. In caso di collisione, dove di solito vi sono rivendicazioni opposte, è necessario utilizzare

criteri che chiariscano alle parti quale sia il regime giuridico applicabile. In una posizione intermedia, si trovano quegli Stati che ammettono una sola delle due possibilità.

In secondo luogo, ci si chiede se la Convenzione riformata dovrebbe includere una clausola REIO (*Regional Economic Integration Organisation*) che consentirebbe in particolare all'Unione Europea di diventare parte contraente. Ciò potrebbe essere particolarmente importante se la Convenzione riveduta contenesse disposizioni sul diritto privato internazionale (punto 5), sulla giurisdizione e sul riconoscimento/esecuzione (punti 6 e 7). Secondo alcuni, ciò sarebbe giustificato, in virtù del fatto che qualsiasi Convenzione rivista dovrebbe includere sia una clausola REIO che una clausola statale federale, per consentire costituzioni di stati contraenti che diano giurisdizione sulla navigazione e sul trasporto marittimo alle unità politiche interne. Altri sono contrari, perché ritengono che, in linea di principio, i REIO non dovrebbero essere parti contraenti di una nuova Convenzione poiché confonderebbe di fatto le posizioni individuali degli Stati su questioni legali con quelle di un REIO di cui sono parti.¹²

La responsabilità è uno dei temi più dibattuti e articolati della proposta di revisione della Convenzione. Si analizzano qui i punti salienti.

In primo luogo, è stato chiesto agli Stati se il principio della responsabilità per colpa dovesse essere mantenuto e qualora la risposta sia negativa, di fornire le motivazioni di tale dissenso. Come ci si poteva immaginare, tutti gli Stati, all'unanimità, si sono espressi in senso positivo, il principio della colpa va mantenuto altrimenti la maggior parte degli Stati contraenti si asterrà dalla ratifica. Un sistema di responsabilità basato sulla colpa attribuisce la responsabilità dei danni legati alla collisione alla parte

¹² Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

colpevole, e incoraggia gli operatori navali a navigare e utilizzare le loro navi con maggiore attenzione, poiché sarebbero finanziariamente responsabili per eventuali incidenti causati dalla loro negligenza o imprudenza. Inoltre, un sistema basato sulla colpa consente una valutazione più individualizzata della responsabilità, prendendo in considerazione le circostanze e le cause specifiche della collisione.

Ancora, la Convenzione riveduta dovrebbe individuare quali soggetti (armatori registrati, noleggiatori a scafo nudo, ecc.) possono intentare un'azione legale contro la nave responsabile? Anche qui emergono opinioni discordanti: secondo alcuni, sarebbe utile che la Convenzione riveduta facesse chiarezza su chi è legittimato a intentare un'azione contro la nave responsabile. Ciò garantirebbe che non vi siano ambiguità in merito alla legittimazione ad agire in giudizio ed eviterebbe inutili controversie. Pertanto, la Convenzione riveduta dovrebbe indicare quali parti possono intentare un'azione contro la nave responsabile. La Convenzione potrebbe fornire un elenco non esaustivo di potenziali ricorrenti, come l'armatore registrato, il noleggiatore a scafo nudo e qualsiasi altra parte che abbia un interesse proprietario o possessorio sulla nave. Ciò garantirebbe maggiore certezza e prevedibilità per tutte le parti coinvolte. Secondo altri invece, non dovrebbe. Non sono solo gli armatori registrati, i noleggiatori a scafo nudo, ecc. a voler fare causa. I potenziali terzi possono avere una vera e propria azione di rivalsa nei confronti di una nave responsabile. Ad esempio, ai proprietari del carico non deve essere negato il diritto di scegliere di citare in giudizio l'autore del reato/la nave responsabile.

Terzo quesito che è emerso in merito alla responsabilità è se, la responsabilità congiunta per i danni alle persone di tutte le imbarcazioni coinvolte ritenute colpevoli dovrebbe essere esplicitamente estesa alla responsabilità per i danni alle cose di terzi nella convenzione riveduta, anche se non si trovavano a bordo di una delle

imbarcazioni coinvolte nella collisione. In caso di risposta affermativa, è stato chiesto agli Stati di giustificare il loro ragionamento. Una parte degli Stati contraenti ritiene che nella Convenzione riveduta, la responsabilità congiunta per le richieste di risarcimento per danni alle persone di tutte le navi coinvolte ritenute colpevoli dovrebbe essere esplicitamente estesa alla responsabilità per i danni alle cose di terzi a bordo della nave, al fine di stabilire un trattamento equo per tutti i danni derivanti da una collisione, indipendentemente dal fatto che i danni siano causati a persone o cose a bordo o non a bordo delle navi in collisione. I regimi di responsabilità non sono solo un modo per risarcire i danni, ma anche un meccanismo di dissuasione per gli armatori ad aumentare le misure di sicurezza per evitare le collisioni, a beneficio della sicurezza marittima. Pertanto, l'estensione della responsabilità solidale a tutti i tipi di danni causati dalle navi in collisione contribuirebbe a questo scopo. Gli armatori potrebbero adottare misure di protezione attraverso l'assicurazione.

Un'altra parte, tuttavia, è contraria a tale estensione, poiché essa sconvolgerebbe un sistema a cui il mercato si è abituato. Inoltre, si scontra con la "difesa da errore di navigazione" prevista dalle regole di Haag-Visby. Infine, una nuova versione della clausola "collisione con colpa di entrambi" neutralizzerebbe la maggior parte degli effetti di tale cambiamento. Detto questo, il sistema è strettamente legato alla difesa da "errore di navigazione" e quindi forse dovrebbe essere prevista un'opzione per invocare la responsabilità congiunta degli Stati membri che elimini questa difesa.

Da ultimo, ci si chiede se la Convenzione riveduta dovrebbe adottare espressamente alcune presunzioni riconosciute a livello internazionale e, in caso affermativo, quale tipo di presunzione. In questo caso, la maggior parte degli Stati è contraria all'introduzione di questo tipo di presunzioni. L'adozione di presunzioni riconosciute a livello internazionale (ad esempio, i danni al carico presuppongono la responsabilità

del vettore, riconosciuta dalle norme H/V) sarebbe impropria in quanto richiederebbe molto tempo per scoprirle tutte e comprometterebbe le differenze locali applicate. Pertanto, la nuova Convenzione non dovrebbe prevedere l'adozione di tali presunzioni.¹³

Ulteriore punto di possibile riforma è quello relativo alla possibilità di introdurre nel testo della Convenzione l'obbligo di assicurazione per i danni da urto. Secondo alcuni, ciò sarebbe giustificato in quanto la politica pubblica dovrebbe mirare a proteggere la vittima facilitando il recupero delle perdite e dei danni subiti. La responsabilità da collisione è una responsabilità da fatto illecito che implica che la parte danneggiata non sia stata in grado di scegliere il debitore o di garantire il proprio credito conducendo la dovuta diligenza sulla situazione finanziaria del debitore o chiedendo garanzie. Il proprietario di una nave danneggiata da una collisione dovrebbe trovarsi nella stessa posizione del proprietario di un allevamento ittico danneggiato dall'inquinamento da petrolio di una nave. L'assicurazione obbligatoria è una tendenza che si sta diffondendo in un numero sempre maggiore di attività che comportano un rischio per gli altri e che possono causare responsabilità (illecita - proprietari di auto/barche o contrattuale - fornitori di servizi).

L'assicurazione per la responsabilità civile da collisione è già in vigore (di solito come combinazione di assicurazione P&I e assicurazione dello scafo), ma il richiedente deve arrestare la nave per ottenere una garanzia (la predisposizione di tale garanzia è una procedura standard) che può essere fatta valere con un'azione diretta contro l'assicuratore, cosa che non è possibile se la nave è affondata dopo la collisione. Secondo altri invece, l'assicurazione obbligatoria dovrebbe essere un'eccezione e non una regola nel trasporto marittimo. L'introduzione dell'assicurazione obbligatoria nella

¹³ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

Convenzione sulle collisioni diminuirebbe certamente le possibilità di una sua ampia accettazione e non riceverebbe il sostegno dei Paesi con i principali mercati assicurativi e marittimi. Le attuali convenzioni IMO sulla responsabilità e sul risarcimento e la MLC 2006 che prescrive l'assicurazione obbligatoria sono sufficienti a coprire le questioni di ordine pubblico. La convenzione sulla collisione copre le responsabilità nei confronti di potenziali ricorrenti che sono tutti in qualche modo coinvolti in un'avventura marittima, e sono quindi nella sfera degli interessi commerciali e soggetti alla specifica allocazione dei rischi che circonda i particolari rapporti giuridici, ad eccezione dei potenziali ricorrenti terzi per richieste di risarcimento per danni alla persona che sono sufficientemente protetti dalla responsabilità congiunta delle navi coinvolte nella collisione e spesso dai requisiti di legge nazionali sull'assicurazione obbligatoria per le richieste di risarcimento per danni alla persona/morte di terzi vittime del trasporto pubblico. La Direttiva UE 2009/20 e le soluzioni simili di varie legislazioni nazionali che introducono standard assicurativi minimi non sono regolamenti assicurativi obbligatori a tutti gli effetti, poiché non sono non sono combinate con azioni dirette, termini e condizioni di assicurazione obbligatori (ad esempio per quanto riguarda la cancellazione, le difese dell'assicuratore, la scadenza, la cessazione, le franchigie, ecc.) In quanto tali, sono proporzionate alle questioni di ordine pubblico (eliminazione della navigazione al di sotto degli standard), ma non devono essere confuse con il particolare regime di responsabilità civile per collisione in questione.¹⁴

Passando al tema del diritto internazionale privato, la Convenzione riveduta dovrebbe includere norme di diritto internazionale privato sulla legge altrimenti applicabile a tutte le richieste di risarcimento, cercando di individuare una legge pertinente? In caso

¹⁴ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

affermativo, la Convenzione riveduta dovrebbe adottare le disposizioni in materia di scelta della legge di cui agli articoli 4 e 5 del Progetto di Convenzione internazionale del 1977 della CMI per l'unificazione di alcune norme relative alla giurisdizione civile, alla scelta della legge, al riconoscimento e all'esecuzione delle sentenze in materia di collisione (il "Progetto di Convenzione di Rio del 1977 della CMI")? C'è chi ritiene di sì, ma tuttavia ritiene che, se le Regole di Lisbona del 1987 sui danni risarcibili nei casi di collisione fossero rese parte della Convenzione riveduta, allora (i) i tipi di danni per i quali può essere dovuto un risarcimento (ii) l'entità dei danni e (iii) i motivi di esenzione dalla responsabilità (non aver evitato o attenuato la perdita o il danno con l'esercizio di una ragionevole diligenza) dovrebbero essere disciplinati dalla Convenzione. C'è invece chi ritiene di no, poiché le norme previste dal Progetto di Convenzione di Rio della CMI del 1977 agli articoli 4, 5 e 6 non risolvono necessariamente questo problema perché si riferiscono solo alle convenzioni internazionali. Allo stesso tempo, si riferiscono solo a quei trattati le cui parti sono cumulativamente tutti i Paesi di cui le navi in questione battono bandiera, per cui può accadere che i nostri armatori si trovino anche sotto il regime di disposizioni che sono versioni più vecchie di quelle in vigore negli Stati, o che addirittura escano dal regime di qualsiasi convenzione anche se in vigore in alcuni Stati.¹⁵

In ordine alla giurisdizione, la Convenzione riformata dovrebbe prevederla? Una parte minoritaria ritiene di sì, al fine di garantire la certezza del diritto e di eliminare il rischio di tattiche dilatorie attraverso contestazioni giurisdizionali e il possibile impatto sull'esecutività delle sentenze in materia di collisione. La Convenzione riveduta dovrebbe adottare i criteri di giurisdizione contenuti nel progetto di Rio, ma, dato l'ambito di applicazione della Convenzione riveduta (si veda la risposta alla domanda

¹⁵ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

n. 1), il Tribunale così individuato dovrebbe avere sede in uno Stato che abbia ratificato la Convenzione (come avviene nella Convenzione di Atene del 1974/2002 sul trasporto di passeggeri). Le nuove norme potrebbero anche prevedere la possibilità per le parti interessate di concordare, dopo la collisione, la scelta di un altro Tribunale competente o il ricorso all'arbitrato, a condizione che tale Tribunale o Collegio arbitrale applichi la Convenzione. Altri, la maggior parte, ritengono di no, in quanto non è necessario prevedere norme sulla giurisdizione in una Convenzione riveduta. Le norme della Convenzione del 1952 si sono dimostrate sufficienti. La revisione di tali norme richiederebbe l'abbandono di una seconda convenzione di successo. Inoltre, la competenza legislativa in materia spetta all'Unione europea e ciò rallenterebbe e complicherebbe la ratifica di una Convenzione riveduta. (Gli Stati membri dell'UE disposti a firmare una convenzione riveduta dipenderebbero dall'autorizzazione dell'UE).¹⁶

Gli ultimi due punti di possibile riforma sono la ricognizione e l'esecuzione delle decisioni e le navi autonome senza equipaggio.

Per quanto riguarda il primo, ci si chiede se sia opportuno adottare tali disposizioni nella Convenzione riveduta, ad esempio che le sentenze in materia di collisione pronunciate dal tribunale di uno Stato contraente possano essere eseguite in un altro Stato contraente. Su questo punto i pareri sono discordanti. La maggioranza ritiene che tali disposizioni sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze in materia di collisione siano utili. Da tale punto di vista, il Regolamento Bruxelles I bis, la Convenzione di Lugano del 2007 riveduta e la Convenzione dell'Aia del 2019 forniscono già un quadro per tale riconoscimento ed esecuzione, ma si ritiene che l'inclusione di disposizioni sul riconoscimento e l'esecuzione contribuirà al carattere

¹⁶ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

definitivo delle decisioni e alla certezza del diritto e favorirà l'esecuzione delle sentenze di collisione a livello mondiale. La posizione di minoranza, invece, è preoccupata per i pericoli insiti nel riconoscimento automatico e nell'esecuzione delle sentenze emesse dai tribunali degli Stati contraenti e teme che ciò possa portare a casi di abuso del diritto. L'opinione minoritaria preferisce basare il riconoscimento e l'esecuzione sul principio della *comitas gentium* o della *comitas internazionale*.¹⁷

Per quanto riguarda il secondo, la Convenzione riveduta dovrebbe essere applicabile si applica a qualsiasi nave con equipaggio o autonoma o è troppo presto per considerare l'inclusione delle navi autonome? Secondo alcuni, è troppo presto per includere le navi autonome; secondo altri invece, tenendo presente che l'uso di navi autonome è già diventato realtà e che l'IMO ha intrapreso intense attività per creare il quadro normativo per la MASS, la Convenzione riveduta dovrebbe stabilire la sua applicazione alle collisioni tra qualsiasi nave con equipaggio o autonoma.¹⁸

¹⁷ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

¹⁸ Cfr. *IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19*.

CONCLUSIONI

In questa tesi si è proposta un'analisi globale dell'istituto dell'urto di navi, della sua disciplina e dei suoi aspetti fondamentali. Tale analisi è stato il punto di partenza per arrivare ad un solo fine: comprendere se vi sono le basi per una riforma organica della Convenzione di Bruxelles del 1910 sull'urto di nave. Dalla ricerca svolta emergono varie criticità che presenta la Convenzione. Infatti, pur essendo stata ratificata da oltre 80 Paesi, la sua applicazione trova un forte limite nel principio che essa regola solo gli urti fra navi che battono la bandiera di uno Stato Membro, criterio questo, che le altre Convenzioni di diritto marittimo hanno abbandonato in favore di criteri che consentono una più ampia diffusione della norma internazionale. Altro limite della Convenzione è rappresentato dall'assenza di regole idonee a stabilire quale sia il giudice competente nei casi, frequenti, di urto avvenuto in acque internazionali, ambito disciplinato dalla Convenzione del 1952, che però non è stata ratificata da tutti gli Stati Membri, creandosi quindi un vuoto fra i due testi. Sul piano della disciplina dell'urto, poi, la Convenzione non regola i danni ai terzi.

La Convenzione del 1910, inoltre, presenta aspetti critici anche dal punto di vista lessicale. Tra le diverse lacune si evidenzia quella di personalizzare la nave riferendosi ad essa quale soggetto imputabile, laddove è ovvio che la responsabilità debba far capo al proprietario e/o armatore e/o operatore. Ne consegue che l'individuazione del soggetto responsabile è lasciata ai singoli ordinamenti con soluzioni spesso divergenti. Gli aspetti critici, appena enunciati, sono stati affrontati più volte dal *Comité Maritime International* che ha già elaborato tre progetti di possibile riforma; l'ultimo, quello di Göteborg, del maggio 2024. Gli obiettivi che ci si è posti sono molteplici, quali, tra gli altri, ampliare l'ambito convenzionale stabilendo che la Convenzione si applica in tutti i casi in cui la controversia è portata davanti al giudice di uno Stato Membro della

stessa; fissare regole chiare che amplino i criteri di designazione del Giudice competente oltre a quelli della Convenzione del 1952; mantenere il criterio della imputabilità per colpa; contenere una definizione di nave coerente con le COLREG e prevedere se e come disciplinare la materia della navigazione da diporto; ampliare la categoria dei danni soggetti alla sua disciplina, includendo anche quelli sofferti da terzi e stabilire regole per determinare i criteri di risarcibilità.

In conclusione, questa ricerca mi ha permesso di avere una conoscenza approfondita dell'istituto dell'urto di navi, e della sua continua evoluzione. Probabilmente ci vorrà ancora qualche anno per raggiungere gli obiettivi prefissati, ma da questa analisi emerge un progressivo avanzamento verso una nuova e attesa riforma della Convenzione di Bruxelles del 1910.

BIBLIOGRAFIA

- ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, Giuffrè editore, Milano, 2010.
- BAATZ Y., *Maritime law*, Terza edizione, Routledge, New York, 2014.
- BERLINGERI F., *Il Comité Maritime International, Le sue origini, la sua storia ed il suo futuro*, in *Dir. Mar.*, 1979.
- BERLINGERI F., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2009.
- BERLINGERI F., *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, Padova, 1965.
- BISSALDI B., *L'urto di navi*, in *Saggi di diritto commerciale*, Giuffrè, Milano, 1939.
- BRUNETTI A., *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947.
- BRUNETTI A., *Diritto marittimo privato italiano*, CEDAM, Torino, 1938.
- CARBONE S., CELLE P., LOPEZ DE GONZALO M., *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Sesta edizione, Giappichelli, Torino, 2020.
- DEIANA M., *Diritto della navigazione*. Giuffrè, Milano, 2010.
- HIRST H., *Collisions at sea, Volume 1 Liability and the collision regulations*, Xlibris, 2019.
https://siccardibregante.it/new/Urto_di_navi_.pdf
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/LISBON-RULES-1987.pdf>
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1977-DOCUMENTATION-I-RIO-DE-JANEIRO.pdf>
<https://www.gard.no/articles/the-interface-between-hull-and-machinery-insurance-and-p-and-i-from-the-p/>
- IWG Collision Convention MLA Responses Schedule 2024-05-19.*
- LEFEBVRE D'OIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Sedicesima edizione, Giuffrè, Milano, 2022.
- LEFEBVRE D'OIDIO A., PESCATORE G., TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Undicesima edizione, Giuffrè, Milano, 2008.
- FIorentino A., *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954.
- FRANCIS D. ROSE, *Lloyd's Maritime, and Commercial Law Quarterly*, "CMI Conference — Rio de Janeiro 1977, Report of proceedings, 1977.
- WAROT A., *Journal of Maritime Law and Commerce*, Volume 18, Jefferson Law Book Company, 1987.
- INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE, *Documentation I, Rio de Janeiro, 1977.*

- MANCA P., *Studi di diritto della navigazione, Volume III, Giuffrè, Milano, 1959.*
- MANCA P., *Commento alle convenzioni internazionali marittime, Volume III, Giuffrè, Milano, 1975.*
- MOSCONI F., CAMPIGLIO C., *Diritto internazionale privato e processuale, Vol.1, Utet, 2022.*
- POLLASTRELLI S., QUERCI F.A., *Diritto della navigazione, seconda edizione, CEDAM, 2023.*
- POLLASTRELLI S., *La convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi, Scritti in onore di Francesco Berlingeri, Milano, 2009.*
- RIGHETTI G. RIMABOSCHI M., *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea, Giuffrè, Milano, 2008.*
- RIGHETTI G., voce: *Urto di nave e di aeromobile, in Noviss. Dig. It., App. VII, 1987.*
- RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo, Giuffrè, Milano, 1999.*
- SICCARDI BREGANTE & C., “urto di navi”, 10.10.2023.
- ZUNARELLI S., COMENALE PINTO M., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti, Quarta edizione, Wolters Kluwer, 2023.*

Ringraziamenti

*A mia mamma, grazie, perché senza di te non sarei chi sono ora.
In qualunque tempo e spazio, sono certa che non mi lascerai mai la mano.*

*A mio papà, grazie, perché sei il mio porto sicuro.
Lontano o vicino, non mi hai mai fatto mancare nulla.*

A mio zio, grazie, per avermi indicato la strada, standomi accanto.

*A mia nonna, il mio angelo custode, grazie, per avermi insegnato ad amare.
Ti avrei voluta qui oggi, ma in qualunque cielo tu sia, so che è lo stesso sopra di me.*

Ai miei amici, quelli veri, grazie, per il bene che mi volete.

Sofia, la spalla destra su cui piangere, quella sinistra su cui ridere. Grazie per essere la mia luce ogni giorno, e per amarmi al posto mio nei momenti più bui.

Francesco, grazie, per essere il mio punto di riferimento da sempre.

Alice, Chiara, Melissa, Linda, Rebecca, Maria, Stella, Matilde, Greta, Camilla ed Eleonora, grazie, per essere le “amiche di una vita”, e crescere insieme a me, giorno per giorno.

Ciro, Andrea, Tommaso, i miei amici più fidati.

Simona, Alessia, Gaia, Eleonora, Beatrice e Valeria, le mie compagne di università, ormai compagne di avventure.

Alla mia seconda casa, il mare, la nave, grazie, per le emozioni forti che mi hai regalato.

A me stessa, per non essermi mai arresa.

All'amore che ci circonda, se si impara ad amare, si impara a vivere.

Infine, grazie, al Chiar.mo professor Celle, per avermi dato l'opportunità di raggiungere quest'obiettivo nella materia che più mi appartiene.

La scelta non è stata casuale, sono nata e cresciuta sulle navi, in mezzo al mare, un mondo a parte, il mio.