

1942-2022 GLI OTTANTA ANNI DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Passato, presente e futuro

A CURA DI

Alfredo Antonini, Giovanni Calvelli, Massimo Deiana,
Massimiliano Piras, Alessandro Zampone

Collana Scienze Giuridiche 13

1942-2022 Gli ottanta anni del Codice della navigazione

Passato, presente e futuro

Atti dei convegni di

Roma, 21 aprile | Cagliari, 9 giugno | Trieste, 16 settembre

a cura di

*Alfredo Antonini, Giovanni Calvelli, Massimo Deiana,
Massimiliano Piras, Alessandro Zampone*



SAPIENZA
UNIVERSITÀ EDITRICE

2025

Copyright © 2025

Sapienza Università Editrice

Piazzale Aldo Moro 5 – 00185 Roma

www.editricesapienza.it

editrice.sapienza@uniroma1.it

Iscrizione Registro Operatori Comunicazione n. 11420

Registry of Communication Workers registration n. 11420

ISBN 978-88-9377-379-9

DOI 10.13133/9788893773799

Pubblicato nel mese di maggio 2025 | *Published in May 2025*



Opera distribuita con licenza Creative Commons Attribuzione –
Non commerciale – Non opere derivate 3.0 Italia e diffusa in modalità
open access (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

*Work published in open access form and licensed under Creative Commons Attribution – NonCommercial –
NoDerivatives 3.0 Italy (CC BY-NC-ND 3.0 IT)*



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI UDINE



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA



1942 - 2022

Gli 80 anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro

Atti dei convegni di
Roma, 21 aprile
Cagliari 9 giugno
Trieste 16 settembre



Indice

Prefazione. Il Codice della navigazione del 1942: un giovane amico ottantenne <i>Nicola Carlone</i>	11
Intervento di saluto della Rettrice della Sapienza Università di Roma <i>Antonella Polimeni</i>	15
Il Codice della navigazione compie ottanta anni: bilanci e prospettive. Presentazione delle giornate di studi <i>Alessandro Zamponi</i>	17

PARTE I

I SISTEMI E I PRINCIPI

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA - FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA
- AULA "CALASSO" 21 aprile 2022

Il Codice della navigazione: passato, presente, futuro <i>Leopoldo Tullio</i>	27
Il diritto della navigazione a ottant'anni dalla codificazione: l'autonomia e il sistema delle fonti nel rapporto con l'ordinamento generale <i>Alfredo Antonini</i>	37
L'autonomia didattica del diritto della navigazione e il suo ruolo nella formazione del giurista <i>Stefano Zunarelli</i>	75
Gli ottanta anni del Codice della navigazione: il punto di vista dell'AIDIM <i>Giorgio Berlingieri</i>	83

PARTE II**L'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE:
DEMANIO, PORTI E SERVIZI**

PORTO DI CAGLIARI - TERMINAL MOLO ICHNUSA 9 giugno 2022

L'assistenza al traffico marittimo e il VTS 93

*Umberto La Torre*La natura giuridica delle ADSP nella controversia
tra governo italiano e commissione europea 119*Greta Tellarini*Il Codice della navigazione
e le navi senza equipaggio a bordo 143*Massimiliano Piras*La posizione di garanzia del comandante del porto:
spunti di riflessione per attualizzarne la portata
ed i relativi limiti 157*Giorgio Lembeck*Le formalità di arrivo e partenza della nave per entrare o uscire
dal porto in attesa dell'European Maritime Single Windows 195*Marco Gionfriddo*

I servizi tecnico-nautici 211

*Massimo Seno*Lavoro e concessioni portuali: considerazioni
per una ricodificazione 221*Massimo Deiana*Naufraghi, migranti e soccorsi in mare:
gli artt. 69 e 70 del Codice della navigazione 237*Giovanni Calvelli*Il registro internazionale. Prospettive di riforma del Codice
della navigazione ad ottant'anni dalla sua emanazione 257*Luca Sisto*

Le inchieste sui sinistri della navigazione 269

Cinzia Ingratoci

PARTE III**CONTRATTI E OBBLIGAZIONI NELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE**

PORTO DI TRIESTE: MOLO IV - TERMINAL PASSEGGERI SALA CONVEGNI
16 settembre 2022

Le convenzioni internazionali nel sistema del Codice della
navigazione: allora (1942); ora (2022) 315

Alfredo Antonini

La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave
e dell'aeromobile 337

Alfredo Dani

La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione 363

Michele M. Comenale Pinto

Il Codice della navigazione e la disciplina
del lavoro nautico 399

Enrico Gragnoli

Il contratto di rimorchio 421

Rita Tranquilli Leali

Brevi notazioni sulla responsabilità del pilota e sulla posizione
dei terzi estranei al contratto di pilotaggio 457

Elisabetta G. Rosafio

La responsabilità per urto di navi 471

Stefano Pollastrelli

La contribuzione alle avarie comuni 485

Francesco Siccardi

Soccorso marittimo e aeronautico 501

Maria Piera Rizzo

Le assicurazioni marittime e aeronautiche 517

Enzo Fogliani

I privilegi e l'ipoteca marittimi e aeronautici 527

Francesca Pellegrino

Il sequestro di nave 543

Carlo Lobietti - Daniele Casciano

PARTE IV**LINEAMENTI DI UNA POSSIBILE REVISIONE**

Considerazioni metodologiche sulle prospettive di riforma
del Codice della navigazione 559

Enrico Giovannini

Lineamenti di una possibile legge delega per la revisione
del Codice della navigazione 565

Leopoldo Tullio

La responsabilità per urto di navi

Stefano Pollastrelli¹

1. Profili storici e fonti normative

Il Codice della navigazione, per quanto riguarda il versante delle fonti interne, regola la materia dell'urto di navi come fonte autonoma di obbligazioni generatrice di responsabilità extracontrattuale².

Le origini storiche delle primordiali normazioni non contengono alcuna disposizione sull'urto di navi. Gli storici greci giustificavano l'assenza di regolamentazione dal fatto che le collisioni in mare erano scarse. Le diverse legislazioni dell'epoca limitavano la navigazione durante la stagione invernale e la impedivano durante la notte e ciò rendeva i sinistri marittimi piuttosto rari da non richiedere disposizioni normative apposite.

La prima regolamentazione dell'urto si ha con la *lex Aquilia* (L. 29, § 2, 3, 4, h. t.). La responsabilità dell'urto era fondata sulla colpa e cessava di fronte ad un caso fortuito. La legge romana disciplinava solo due ipotesi di urto navale: urto colposo ed urto fortuito. Quando l'urto era determinato da forza maggiore la nave che cagionava il sinistro non era responsabile del danno ed il danneggiato non poteva agire contro il proprietario. La responsabilità per urto era illimitata. L'azione doveva essere intentata entro un anno.

Nel corso dei secoli, passando attraverso le moderne codificazioni (il diritto marittimo di Wisby, le leggi marittime degli Stati del Nord, l'*Ordonnance touchant la marine* del 1681, che introdusse la fattispecie di "urto dubbio") la fisionomia normativa dell'istituto incentrata sulla

¹ Professore ordinario di Diritto della navigazione nell'Università di Macerata.

² F.A. Querci - S. Pollastrelli, *Diritto della navigazione*, Milano, 2023, 588.

responsabilità per atto illecito è rimasta immutata, talché i principi fondamentali scolpiti nel diritto romano si rinvencono nelle attuali norme del Codice della navigazione³.

Sul versante delle fonti internazionali, si registrano quattro strumenti normativi.

La necessità di giungere ad una disciplina uniforme dell'urto di navi veniva avvertita già alla fine del 1800 nel corso delle prime conferenze del Comitato Marittimo Internazionale (CMI) in cui venivano elaborati due distinti progetti di convenzione, finché durante la Conferenza diplomatica di Bruxelles del 23 settembre 1910 si giunse alla sottoscrizione del testo definitivo 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*»), che rappresenta uno dei primi e significativi contributi per l'unificazione internazionale del diritto marittimo. La Convenzione di Bruxelles del 1910, resa esecutiva dallo Stato italiano con legge 12 giugno 1913, n. 606, è in vigore nel nostro ordinamento dal 2 luglio 1913⁴.

La competenza civile e penale in caso di urto fra navi viene regolata dalle due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952, ratificate e rese esecutive dallo Stato italiano con legge 25 ottobre 1977 n. 880. L'ambito di applicabilità della Convenzione sulla competenza civile è condizionato dal requisito che tutte le navi interessate nell'azione appartengano a Stati contraenti, salvo il caso che appartengano al medesimo Stato (art. 8). Le parti interessate, però, possono di comune accordo scegliere un'altra giurisdizione o sottoporre la questione ad un arbitrato (art. 2). Quando la Convenzione non è applicabile, la giurisdizione è determinata dalle regole di diritto comune. La Convenzione sulla competenza penale prevede che il criterio scelto per individuare la giurisdizione competente a decidere sulla responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave e delle altre persone al servizio della nave stessa, è quello esclusivo dello Stato di cui la nave batteva bandiera al momento dell'urto⁵.

³ A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, III, 2, Torino, 1938; E. Spasiano, *L'urto di navi*, Napoli, 1938; B. Bissaldi, *L'urto di navi*, Milano, 1939; E. Vincenzini, *L'urto di navi nel diritto marittimo romano*, in *Dir. mar.* 1977, 690 ss.

⁴ Cfr. F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il Codice della navigazione*, Milano, 2009, 390 ss.

⁵ A. Giannini, *Le Convenzioni di Bruxelles 1952 di diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1952, 207 ss.; S. La China, *Due novità (d'antica data!) nel campo del diritto processuale civile internazionale marittimo: le convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952*, in *Foro it.* 1978, V, c. 253 ss.; F. Berlingieri, *Ratifica delle convenzioni di Bruxelles 10 maggio 1952 in*

La Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 («COLREG 1972»), ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 27 dicembre 1977, n. 1085 ed entrata in vigore il 15 luglio 1977, che contempla Regole internazionali di condotta per prevenire gli urti in mare e che trova applicazione quando entrambe le navi coinvolte nella collisione appartengono a Stati contraenti la Convenzione⁶.

Il panorama normativo, sopra indicato, non ha mai subito modificazioni, mutamenti o sostituzioni, per cui è, ad oggi, rimasto inalterato.

2. Tentativi di modifica dell'assetto normativo

Nel corso degli anni vi sono state delle proposte di modificazione dell'istituto dell'urto di navi.

Nel 1977 il CMI, nel corso della Conferenza di Rio de Janeiro, ha approvato il testo di un nuovo Progetto di Convenzione per l'unificazione di alcune regole contenenti la giurisdizione civile, la scelta della legge applicabile ed il riconoscimento delle sentenze in materia di urto, ma che non ha avuto alcun esito.

Sempre il CMI ha approvato le Regole di Lisbona del 1987 quale strumento di *Soft Law* per la valutazione dei danni a seguito da urto che le parti sono libere da adottare una volta accertate le responsabilità del sinistro.

Nello schema di disegno di legge per la modifica del Codice della navigazione del 1986, la Commissione (presieduta da Pescatore), nello specifico aspetto dell'urto di navi, ritenne di non apportare novazioni legislative, in quanto le norme della Convenzione di Bruxelles del 1910 non necessitavano di revisione. La Commissione riteneva, tuttavia, di intervenire solo sotto due profili: il primo era relativo allo spostamento dell'art. 485 c. nav. (obbligo di soccorso) sotto il capo relativo ai doveri del comandante della nave; il secondo era volto a chiarire meglio la disposizione di cui all'art. 488 c. nav. sull'urto equiparato ove veniva previsto di aggiungere il termine "colposamente" ai danni prodotti per spostamento di acqua, per andare incontro ad un orientamento della giurisprudenza che si era, nel frattempo, formato⁷.

tema di competenza civile e penale in caso di urto e in tema di sequestro conservativo di navi, in *Dir. mar.* 1978, p. 148 ss Sulla competenza civile, v. Cass. 9 marzo 2015, n. 4686, in *Dir. giust.* 2015.

⁶ Cfr. S. Pollastrelli, *L'applicazione delle «COLREGS 1972» e il principio di autonomia contrattuale*, in *Dir. mar.* 2007, 558.

⁷ E. Volli, *Urto di nave*, in *Dir. mar.* 1987, 654.

3. Gli aspetti rilevanti del quadro normativo vigente

Non tutte le collisioni che avvengono in mare sono riconducibili agli artt. 482-488 c. nav. che delineano la disciplina della responsabilità per urto di navi⁸. Alcune fuoriescono e trovano accoglimento nelle disposizioni di diritto comune; altre ancora rimangono nell'alveo della normativa speciale del Codice della navigazione ma vengono disciplinate da disposizioni riguardanti altre e diverse fattispecie (contratto di rimorchio; contratto di trasporto; contratto di lavoro; responsabilità per danni a terzi sulla superficie, ...).

La collisione deve avvenire tra due navi.

Ne deriva 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.) e cioè, per maggiore precisione, quando si tratta di beni mobili della navigazione (navi, galleggianti, aeromobili nelle ipotesi di urto misto), ma anche parti della nave, i singoli elementi che la compongono, quali le pertinenze, gli oggetti che si trovano a bordo (catene, ancore, cavi, attrezzi...) e quelli che sporgono dal bordo della nave stessa.

Ciò comporta che la collisione materiale, che avvenga tra una nave e un oggetto che non sia un bene mobile della navigazione, non trova accoglimento nella disciplina del Codice della navigazione. Cosicché, è da escludere la riconducibilità alla disciplina dell'urto di navi, la collisione di una nave contro una banchina, contro le installazioni portuali e, in generale, contro un qualsiasi corpo fisso (molo, pontone, costruzione, manufatto ...), contro un corpo mobile, purché diverso da una nave e da un aeromobile (boa, serbatoio galleggiante, relitto sommerso o arenato già modificato nella sua struttura fisica, ghiacci, treno di legnami, *iceberg* ...), contro un uomo in mare e quella di una nave contro

⁸ A. Fiorentino, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954; S. Ferrarini – G. Righetti, *Appunti di diritto della navigazione, Parte speciale*, II, Torino, 1954, 248; P. Manca, *Studi di diritto della navigazione*, III, Milano, 1962, 95; 1970; G. Righetti, *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it. XX/1975* (ed ivi, *App. VII*, 1987) nonché *Trattato di diritto marittimo*, III, Milano, 1994; G. Romanelli – G. Silingardi, voce: *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir. XLV/1992*; E. Spasiano, *Urto di navi e di aeromobili*, in *Enc. giur. XXXII/1994*; G.A. Righetti, *Urto di navi*, in *Dig. comm. XVI/1999*; A.M. Sia, *L'urto di navi e di aeromobili tra disciplina speciale e diritto comune*, in *Studi in memoria di Fanara*, II, Milano, 2008, 361; S. Pollastrelli, *Urto di navi*, in *Trattato di diritto marittimo*, coordinato da Antonini, III, Milano, 2010; A. Lefebvre D'Ovidio – G. Pescatore – L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 673; S. Zunarelli – M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2023, 260; F.A. Querci – S. Pollastrelli, *Diritto della navigazione*, cit., 588; S. M. Carbone – P. Celle – M. Lopez de Gonzalo, *Il diritto marittimo*, Torino, 2024, 317.

reti ed attrezzatura per la pesca che siano però distaccate dalla nave. Per le fattispecie sopra indicate, si ritiene di utilizzare l'espressione «investimento» per non confonderle con quelle tipiche che rientrano nella figura giuridica dell'urto marittimo, cui si rende applicabile la normativa di diritto comune in materia di responsabilità civile (art. 2043 c.c.)⁹.

La disciplina speciale si applica indifferentemente dalla posizione delle navi coinvolte nell'urto e, cioè, tanto se sono in movimento quanto se una nave è ferma e l'altra in movimento. Mentre nell'urto misto e nell'urto tra aeromobili la disciplina si applica quando tutti i beni mobili siano in movimento.

La definizione in esame precisa che le navi coinvolte nella collisione non debbono essere legate tra loro da un rapporto contrattuale.

La Convenzione di Bruxelles del 1910 si applica ai casi di urto tra navi marittime e tra navi marittime e navi adibite alla navigazione interna appartenenti a diversi Stati contraenti con esclusione delle navi di stato e di guerra. In sostanza, si registrano diverse fattispecie di collisioni in mare provocate da una nave o più navi ma che non vengono disciplinate dalla normativa sull'urto marittimo.

Negli studi per la codificazione del 1941, Spasiano precisava che l'urto marittimo, l'urto fra nave ed aeromobile, la collisione con un corpo galleggiante o con opere portuali, costituiscono tutta una serie dei possibili eventi dannosi prodotti da una nave in corso di navigazione, la cui disciplina è affidata al diritto della navigazione per tutto ciò che non sembra opportuno lasciare all'ambito di applicazione del diritto comune¹⁰.

Il legislatore ha ritenuto opportuno circoscrivere l'urto marittimo ai soli danni arrecati tra navi (o tra navi ed aeromobili per la configurazione dell'urto misto). La Convenzione di Bruxelles 1910 si applica ai danni arrecati alle navi coinvolte nell'urto, a persone o cose a bordo di tali navi con esclusione dei danni che coinvolgono beni e persone diversi dalle navi coinvolte nell'urto (art. 1).

Ai fini di ricomprendere le diverse ipotesi di collisioni che rimangono escluse dal diritto della navigazione potrebbe apparire, oggi, opportuno mutare scenario applicativo al pari di altre Convenzioni che si sono affacciate in settori finitimi a quello dell'urto. La Convenzione di Londra del 1989 sul soccorso in mare (in vigore in Italia dal 1996),

⁹ F.A. Querci – S. Pollastrelli, *op. cit.*, 588.

¹⁰ E. Spasiano, *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, in *Studi per la codificazione*, IV, Roma, 1941.

difatti, si applica ad ogni ipotesi di soccorso in mare (o in ambito acquoso). Il presupposto è l'ambiente acquoso in cui il soccorso è stato prestato, superando il requisito della natura del soccorritore (nave) previsto dall'originaria Convenzione di Bruxelles del 1910 sull'assistenza e salvataggio marittimi (in vigore in Italia dal 1913).

Ne consegue che ogni urto in mare che avviene ad opera di una nave o di più navi può trovare applicazione l'istituto dell'urto marittimo, comprendendo anche collisioni con opere portuali, banchine, e coprendo danni a persone o cose, che non sono a bordo delle navi coinvolte, ma che rimangono danneggiate in conseguenza dell'urto.

Se invece si vuole ritenere che la nozione di nave sia un elemento qualificante la fattispecie dell'urto marittimo, potrebbe apparire opportuno creare una modificazione alla normativa, e cioè prospettare una disciplina per i danni da "investimento" (come quella dell'art. 2054, primo comma, c.c., che si applica ai soli danni da investimento e non a veri e propri scontri) ove la responsabilità è attribuita al comandante se non prova di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno, il cui giudizio presuppone una valutazione della condotta del soggetto danneggiante, la cui prova sarà sempre più rigorosa, con effetto esonerativo nei casi di caso fortuito o colpa del danneggiato, fatto del terzo e stato di necessità.

Inoltre, è opportuno precisare che la Convenzione di Bruxelles 1910 non contiene alcuna disposizione sull'assicurazione obbligatoria a favore dei danneggiati contrariamente alle moderne convenzioni, né pregiudica il regime normativo della limitazione armatoriale in vigore in ciascun Paese (art. 10). Sotto tale profilo, un ulteriore elemento di criticità è quello secondo cui il danneggiante potrà avvalersi del principio della limitazione risarcitoria se l'urto avviene tra due navi mentre risponderà illimitatamente se l'urto rimane disciplinato dal diritto comune.

4. L'urto nella navigazione da diporto

Il d. lg. 18 giugno 2005 n. 171 (codice della nautica da diporto) ha sottoposto l'urto delle unità da diporto alla medesima disciplina vigente per la circolazione dei veicoli senza guida di rotaie, e ciò ha fatto richiamando, all'art. 40, l'intero disposto dell'art. 2054 c.c. Coerentemente, è stata prevista per tali mezzi nautici, come definiti dall'art. 3, la medesima copertura assicurativa obbligatoria della responsabilità civile, stabilita per i veicoli a motore (artt. 122 e 123 d. lg. 7 settembre 2005, n. 209 – codice delle assicurazioni private).

L'art. 2054 c.c. che non esisteva nell'abrogato codice del 1865, è stato introdotto dal legislatore del 1942 come applicazione del principio di responsabilità per l'esercizio di attività pericolosa, il cui stretto legame è stato confermato dalla Corte di cassazione¹¹.

La responsabilità per i danni, comunque provocati dalle unità da diporto in riferimento, grava tanto sul conducente (art. 2054, primo comma, c.c.), quanto, in solido con il primo, sul proprietario o, in vece di questi, sull'usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio¹². La dottrina civilistica ritiene che la responsabilità dei soggetti per secondi indicati ha carattere oggettivo, in quanto prescinde da qualsiasi addebito di colpa; essa può essere esclusa soltanto tramite la prova che la circolazione del natante è avvenuta contro la loro volontà (art. 2054, 3° comma, c.c.)¹³. Tuttavia, sulla questione, le Sezioni Unite della Corte di cassazione ritengono che l'ipotesi di cui al terzo comma dell'art. 2054 c.c. postuli una responsabilità per colpa presunta sul presupposto dell'incauto affidamento (o per *culpa in vigilando*), affermando che solo la fattispecie di cui al quarto comma configurerebbe una responsabilità oggettiva, correlata al principio «*cuius commoda eius incommoda*»¹⁴. Siffatta regola non trova riscontro nella disciplina generale dell'urto nautico.

Per i danni provocati a terzi, eccettuati quelli da collisione, sussiste la responsabilità dei soggetti summenzionati, i quali possono liberarsene fornendo la prova che il conducente ha fatto di tutto per evitare il danno (art. 2054, primo comma, c.c.). L'ipotesi in tal modo regolata è quella dell'investimento, per la quale la presunzione di colpa a carico del soggetto investitore, fissata dalla norma ora cennata, segna una profonda diversificazione rispetto al regime generale della navigazione marittima, caratterizzato dalla spettanza al danneggiato dell'onere di provare la re-

¹¹ Sull'analisi dell'art. 2054 c.c. sia consentito rinviare a S. Pollastrelli, *Circolazione di veicoli*, Art. 2054, in *Il Codice civile. Commentario*, Milano, 2022. Lo stretto legame tra l'art. 2054 c.c. e l'art. 2050 c.c. è rinvenibile nella relazione al codice civile (n. 759) e ribadito dalla giurisprudenza: Cass. 26 ottobre 2017 n. 25421, in *Dir. giust.* 2017; Cass. 24 gennaio 2000 n. 749, in *Giust. civ.* 2000, I, 1391.

¹² Cass. 19 novembre 2013 n. 25902, in *Dir. traspr.* 2014, 899 ss., con nota di A. Antonini, *Il trasporto amichevole nella navigazione da diporto: la dottrina navigazionista ispira l'orientamento della Corte di cassazione*; Cass. 26 giugno 2015, n. 13224, in *Dir. mar.* 2016, 104.

¹³ C.M. Bianca, *Diritto civile*, 5, *La responsabilità*, Milano, 2021, 733; M. Franzoni, *Fatti illeciti*, in *Comm. c.c. Scialoja-Branca-Galgano*, a cura di G. De Nova, *Libro quarto: obbligazioni*, Art. 2043-2059, Bologna, 2020, 501.

¹⁴ Cass., sez. un., 29 aprile 2015 n. 8620, in *Foro it.* 2015, I, 2354 ss., con annotazione di R. Pardolesi.

sponsabilità dell'autore dell'investimento (art. 2043 c.c. applicabile alla fattispecie *ex art. 1 c. nav.*, in mancanza di una norma speciale).

Nel caso di collisione, si presume, sino a prova contraria, che ciascuno dei natanti coinvolti abbia concorso in egual misura alla produzione del danno (art. 2054, secondo comma, c.c.). Si tratta di una presunzione di colpa paritaria che per giurisprudenza ha una funzione meramente sussidiaria poiché opera solo ove non sia possibile l'accertamento in concreto delle rispettive responsabilità e delle modalità del sinistro, ma anche laddove risulti impossibile stabilire l'incidenza causale riferibile alle condotte colpose nella determinazione dello scontro. La Corte di cassazione afferma che l'art. 2054, secondo comma, c.c. non configura a carico del responsabile un'ipotesi di responsabilità oggettiva, ma una responsabilità presunta da cui può liberarsi dando prova di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno dimostrando un comportamento esente da colpa e conforme alle regole del codice della strada¹⁵. Tale impostazione giurisprudenziale configgerebbe con l'indirizzo generale della Suprema Corte secondo cui, in caso di scontro, l'accertamento della colpa di uno dei conducenti anche se rilevata in forma grave non comporta il superamento della presunzione di colpa concorrente dell'altro conducente il quale deve comunque dimostrare di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno al fine di escludere il concorso di colpa¹⁶. È un chiaro segnale di inasprimento dell'onere della prova comportando un'estensione di un giudizio di corresponsabilità.

Tale regola, che ha una funzione meramente sussidiaria nei criteri di imputazione della responsabilità¹⁷, in apparenza coincidente con quella posta dall'art. 484 c. nav., per l'urto marittimo, è in realtà da essa profondamente differente, dal momento che per quest'ultima la divisione del risarcimento in parti uguali costituisce — anziché una presunzione, come per la prima — una previsione residuale, destinata ad operare in concreto soltanto qualora non si sia riusciti a provare né la colpa esclusiva di una fra le navi entrate in collisione, né la gravità della colpa avuta da ciascuna di esse.

Da ultimo, la norma per la quale il conducente e il proprietario (o chi altri obbligato in vece di questi) sono responsabili in ogni caso dei

¹⁵ Cass. 11 marzo 2021 n. 6941, in *Foro it.* 2021, I, 2411; Cass. 16 febbraio 2017 n. 4130, in *Arch. giur. circ. sin. strad.* 2017, 416.

¹⁶ Cass. 13 maggio 2020 n. 8885, in *Guida al diritto* 2020, 37, 63.

¹⁷ Cass. 12 marzo 2020 n. 7061, in *De jure*.

danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del natante (art. 2054, ultimo comma, c.c.), è del tutto estranea alla disciplina generale della navigazione. A seguito dell'entrata in vigore del codice del consumo (istituito con d. lg. 6 settembre 2005 n. 206), che rappresenta la principale normativa sulla responsabilità civile del produttore per la circolazione di beni di consumo, le azioni di risarcimento danni per vizi di costruzione o difetto di manutenzione si indirizzano sia verso la normativa speciale (art. 114-127 cod. cons.), sia verso quella di diritto comune (artt. 2043, 2054, ultimo comma, c.c.), con le conseguenziali regole proprie di ciascuna azione (onere probatorio, causalità, prescrizione), lasciando inalterata la possibilità per il danneggiato di agire altresì in sede contrattuale (art. 1494 c.c.) nei confronti del venditore¹⁸.

In sintesi, la natura della responsabilità è per colpa presunta e non v'è spazio per una responsabilità oggettiva ma in via di riforma si potrebbe prospettare una responsabilità di tipo oggettivo come prevede la Convenzione di Strasburgo 1973 sulla responsabilità civile in caso di danni causati da veicoli a motore¹⁹.

Ricordiamo che, nei limiti in cui sussiste la copertura assicurativa della responsabilità civile, il soggetto danneggiato da urto o da investimento può agire in via diretta anche contro l'assicuratore, ai sensi dell'art. 144, primo comma, della citata normativa sull'assicurazione obbligatoria.

In ultimo, emerge dalla giurisprudenza di merito che l'urto tra imbarcazioni da diporto ormeggiate, una accanto all'altra, è regolato dall'art. 2054 c.c., sulla considerazione che l'ormeggio è un momento della navigazione²⁰.

Appare assai singolare, oggi, che le collisioni tra imbarcazioni da diporto (molte di queste hanno raggiunto dimensioni, stazza e lunghezza come navi da mini crociera; *mega yacht* o *super yacht*, panfili) non possano essere ricondotte al tipico istituto dell'urto marittimo e non possano essere regolate dalla disciplina del Codice della navigazione.

¹⁸ S. Pollastrelli, *Circolazione di veicoli*, Art. 2054, cit., 171. In giurisprudenza, si veda Cass. 7 maggio 2015 n. 9245, in *Resp. civ. prev.* 2015, 1564 ss., con nota di U. Carnevali, *Il concorso tra la normativa generale in tema di garanzia per vizi del prodotto compravenduto e la normativa speciale in tema di responsabilità per danno da prodotto difettoso, e i confini di esso*.

¹⁹ G. Gentile, *L'art. 2054 c.c. del codice civile italiano di fronte alla Convenzione di Strasburgo del 14 maggio 1973*, in *Resp. civ. prev.* 1975, 12 ss.; G. Alpa, *La responsabilità civile*, Milano, 2018, 473.

²⁰ Trib. Grosseto 12 giugno 2004 in *Dir. trasp.* 2006, 259 ss., con nota di C. Tosoratti, *Il contratto ormeggio tra interessi privati e interessi pubblici*.

La questione riguarda inoltre il profilo assicurativo. L'art. 41 richiama il codice delle assicurazioni private che estende il regime ai natanti sulla scia della precedente legge n. 990/1969 che già includeva le imbarcazioni da diporto. Il regime assicurativo e quello della responsabilità di cui all'art. 2054 c.c. sono distinti in quanto il primo integra ma non sostituisce il secondo, giacché il meccanismo assicurativo riguarda i danni coperti dal contratto di assicurazione. In prospettiva, si potrebbe pensare di introdurre un sistema assicurativo di *no-fault*, accanto al sistema tradizionale dell'assicurazione obbligatoria con criteri obiettivi²¹.

Lo scenario assicurativo nondimeno è in evoluzione anche in ambito unionale ma senza alcun coinvolgimento delle unità da diporto. La direttiva 2021/2118 del 24.11.2021, attuata in Italia con d. lg. 22 novembre 2023, n. 184, riguardante l'assicurazione della responsabilità civile relativa alla circolazione di autoveicoli e sull'obbligo assicurativo si occupa esclusivamente di veicoli quali mezzi su strada. Si tratta di un meccanismo normativo assicurativo applicabile ai veicoli azionati esclusivamente da una forza meccanica, che circolano sul suolo (con esclusione di quelli su rotaia), ma non alle unità da diporto che continuano a rimanere legate ai criteri assicurativi tipici di quelli della circolazione per effetto del rinvio all'art. 2054 c.c., presupposto del modello assicurativo del codice delle assicurazioni private.

Sono maturi i tempi per avviarci verso soluzioni che rompano veramente gli schemi dogmatici fino ad oggi custoditi religiosamente dalla tradizione per ricondurre i dati organizzativi e normativi, sopra indicati, nella fenomenologia giuridica del diritto della navigazione che è più complessa e più strutturata in una visione ordinamentale che affascia tutto il fenomeno marittimo²².

5. Il criterio della colpa

Il Codice della navigazione e la Convenzione di Bruxelles del 1910 fondano la responsabilità sul principio della colpa quale criterio determinativo della responsabilità. L'individuazione del comportamento colposo di una nave o di entrambe le navi è sovente rinvenibile dall'applicazione delle regole di cui alla Convenzione COLREG nel senso che la violazio-

²¹ G. Alpa – M. Bessone – V. Zeno Zencovich, *Obbligazioni e contratti. I fatti illeciti*, in *Tratto dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, 14, Torino, 1995, 367 ss.

²² F.A. Querci – S. Pollastrelli, *Diritto della navigazione*, cit., 12 ss.

ne delle regole di condotta o di comportamento facilitano l'accertamento della colpa del sinistro. La violazione delle norme di condotta e di comportamento non dovrebbe condurre automaticamente ad un giudizio di colpevolezza in quanto occorre sempre verificare la sussistenza del nesso di causalità tra la condotta dell'agente ed il danno.

L'onere della prova è a carico del danneggiato.

Un diverso piano prospettico, sulla scia della tendenza al ridimensionamento del ruolo della colpa verso una oggettivizzazione della responsabilità civile, potrebbe comportare l'intento a inferire un principio di responsabilità oggettiva all'istituto dell'urto navale²³. Difatti, i diversi criteri della responsabilità civile che si sono discostati sensibilmente dal criterio della colpa si sono avuti nel diritto della navigazione, fecondo terreno di modelli di responsabilità civile, in cui si possono ravvisare forme di responsabilità per colpa, di responsabilità semi oggettiva, di responsabilità oggettiva limitata e di responsabilità oggettiva assoluta.

In tali ipotesi, la diversificazione della regola sulla responsabilità per colpa potrebbe coinvolgere sia l'urto marittimo che l'urto aeronautico, quest'ultimo sempre più agganciato al finitimo istituto della responsabilità per danni a terzi sulla superficie che prevede una forma di responsabilità oggettiva limitata dell'esercente.

Per una maggiore tutela ai soggetti danneggiati, si potrebbe individuare un criterio di imputazione della responsabilità ed un nesso di causalità che prescindono dalla colpa. La creazione dell'illecito su base oggettive, con inversione dell'onere probatorio, comporterebbe da un lato il superamento del concetto della presunzione di colpa e dall'altro la prova liberatoria potrà essere data provando il caso fortuito o un'altra causa in grado di interrompere il nesso causale (fatto del terzo; condotta colposa del danneggiato).

Alla rottura del monopolio della colpa, non sembrerebbe concorrere tendenzialmente la giurisprudenza che conferma un principio applicativo sotto il parametro della diligenza e della perizia nonché del rispetto delle norme e delle regole positive vigenti, oltre che da quella dottrina civilistica secondo cui la propensione ad una marcata oggettivizzazione non si adatta alle regole speciali regolanti la responsabilità civile²⁴.

²³ S. Rodotà, *Il problema della responsabilità civile*, Milano, 1964.

²⁴ Cass. 16 febbraio 2017 n. 4130, in *Arch. giur. circ. sin. strad.* 2017, 416. In dottrina, cfr. F.D. Busnelli, *La parabola della responsabilità civile*, in F.D. Busnelli – S. Patti, *Danno e responsabilità civile*, Torino, 2003, 147.

6. Il criterio della legge della bandiera

La disciplina della Convenzione di Bruxelles del 1910, che prevale sulla normativa interna del singolo Stato contraente ed incontra una larghissima applicazione per l'elevato numero di adesioni e ratifiche raggiunto, si applica ai casi di urto tra navi marittime e tra navi marittime e navi adibite alla navigazione interna appartenenti a diversi Stati contraenti, indipendentemente da dove l'urto si sia verificato (mare territoriale, acque interne, alto mare), con esclusione delle navi da guerra e delle navi di Stato che svolgono un servizio pubblico (artt. 1, 11 e 12, primo comma, Conv. Bruxelles). Ciò nondimeno, se le navi coinvolte nell'urto appartengono al medesimo Stato del tribunale adito non troverà applicazione la Convenzione di Bruxelles del 1910, ma la legge nazionale comune (art. 12, n. 2, Conv. Bruxelles)²⁵.

A sua volta, se una delle navi coinvolte nell'urto appartiene ad uno Stato non contraente la Convenzione di Bruxelles, quest'ultima non troverà applicazione e si porrà il problema dell'individuazione della legge regolatrice la fattispecie.

In tal caso, soccorre l'art. 12 c. nav., in base al quale se le navi coinvolte nell'urto sono di diversa nazionalità e l'urto avviene in alto mare o in un luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato si applica la *lex fori*. Il Regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 giugno 2007 sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali in materia civile e commerciale (detto «Roma II») troverà applicazione nei casi in cui l'urto di navi avviene in acque territoriali o in uno spazio soggetto alla sovranità di uno Stato. Se i soggetti coinvolti nell'urto risiedono abitualmente nello stesso Paese nel momento in cui il danno si verifica, si applica la legge di tale Paese.

7. Prescrizione dell'azione di risarcimento

Il diritto al risarcimento dei danni da urto di navi o misto si prescrive con il decorso di due anni dal giorno in cui il danno si è prodotto (art. 487, primo comma, c. nav.; art. 7, primo comma, Conv. Bruxelles 1910), mentre il diritto di rivalsa, spettante alla nave che abbia pagato

²⁵ S. Pollastrelli, *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, numero speciale *Dir. mar.* 2010, 798;

l'intero risarcimento dei danni dovuti solidalmente da tutti i soggetti in colpa per i danni derivanti da morte o da lesioni personali di cui all'art. 484 c. nav., si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento (art. 487, ult. comma, c. nav.; art. 7, secondo comma, Conv. Bruxelles 1910).

I termini prescrizionali sopra riferiti si riferiscono esclusivamente all'urto marittimo o all'urto misto (tra una nave e un aeromobile) (26).

Per le altre ipotesi di collisioni in mare, già considerate, ma non rientranti tra le tipiche fattispecie di urto di navi ed alle quali le norme del Codice della navigazione non sono applicabili, si pongono problemi in ordine alla determinazione del termine di prescrizione dell'azione di risarcimento dei danni.

Per i danni cagionati dalle unità da diporto, per urto o per investimento, si applica il termine di due anni (art. 2947, secondo comma, c.c., richiamato dall'art. 40, primo comma, d.lg. n. 171/2005).

Per i danni da investimento da parte di nave riceve applicazione il termine quinquennale che l'art. 2947, primo comma, c.c. stabilisce per le obbligazioni da atto illecito, dal momento che l'impossibilità di qualificare le navi come «veicoli» impedisce l'applicazione del termine biennale, previsto dal secondo comma del medesimo articolo per il risarcimento del danno prodotto dalla circolazione dei veicoli di ogni specie.

Deve ritenersi soggetta alla prescrizione ordinaria, infine, l'azione di regresso nei rapporti interni fra i soggetti responsabili per la «nave in colpa» (armatore e comandante, o membro dell'equipaggio, o pilota), coobbligati in solido al risarcimento dei danni nella quota fissata a carico della nave, cui appartengono.

²⁶ Cfr. E. Turco Bulgherini, *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. comm.* XI/1995.