

TRATTATO BREVE DI DIRITTO MARITTIMO

coordinato da
Alfredo Antonini

III
Le obbligazioni e la responsabilità
nella navigazione marittima



GIUFFRÈ EDITORE

10.	Annullamento, modifica delle pattuizioni, rescissione	175
11.	Obblighi del soccorritore	175
12.	Rimunerazione.	176
13.	<i>Special compensation</i>	177
14.	Creditore della remunerazione	178
15.	I diritti dell'equipaggio.	178
16.	Debitore della remunerazione.	179
17.	Salvataggio di persone	181
18.	Privilegi, garanzie	181
19.	Decadenza, <i>extension</i> , prescrizione.	182
20.	Immunità di navi di Stato	183
21.	Rimorchio e soccorso.	183
22.	Poteri dello Stato costiero	184
23.	Natura giuridica del soccorso per ordine dell'Autorità, obbligatorio <i>ex lege</i> , spontaneo e contrattuale	184
24.	Osservazione conclusiva	186

Capitolo IX

LE REGOLE DI YORK E ANVERSA SULLE AVARIE COMUNI

(*Cecilia Severoni*)

1.	Rilievi introduttivi.	187
2.	Le Regole alfabetiche	193
3.	Le Regole numeriche I-V	200
4.	La nuova Regola VI di York e Anversa, edizione 2004	202
5.	Le Regole numeriche VII-X	212
6.	La nuova Regola XI	214
7.	Le Regole numeriche XII e XIII.	216
8.	La nuova Regola XIV	217
9.	Le Regole numeriche XV-XIX e XXII	221
10.	Modifica delle Regole XX, XXI	224
11.	Introduzione della Regola XXIII	225

Capitolo X

L'URTO DI NAVI

(*Stefano Pollastrelli*)

1.	Profili storici e fonti normative	233
2.	Nozione ed ambito applicativo	243
3.	Criteri di responsabilità nella disciplina del codice della navigazione	249
4.	Obbligo di soccorso in caso di urto	255
5.	Risarcibilità dei danni da urto	255

- | | |
|---|-----|
| 6. Giurisdizione e competenza territoriale | 258 |
| 7. Prescrizione dell'azione di risarcimento | 259 |

Capitolo XI
L'IPOTECA NAVALE
(Donatella Bocchese)

- | | |
|---|-----|
| 1. L'ipoteca navale ed il sistema ipotecario di diritto comune | 261 |
| 2. I tratti peculiari dell'ipoteca sulla nave nella disciplina posta dal codice della navigazione | 263 |
| 3. L'ipoteca sulla « nave in costruzione » e le peculiarità del sistema pubblicitario apprestato dal codice della navigazione | 267 |
| 4. L'atto di concessione della garanzia ipotecaria | 274 |
| 5. L'ambito di estensione dell'ipoteca navale | 276 |
| 6. L'ipoteca navale in concorso con i privilegi anche alla luce delle convenzioni di diritto internazionale uniforme. | 280 |
| 7. Le vicende modificative ed estintive della garanzia ipotecaria | 287 |

Capitolo XII
I PRIVILEGI MARITTIMI
(Giuseppe Loffreda)

- | | |
|---|-----|
| 1. Cenni storici | 293 |
| 2. Funzione, regime e distinzione | 295 |
| 3. Preferenza | 299 |
| 4. Oggetto ed estensione | 300 |
| 5. Trasferimento | 304 |
| 6. Efficacia: a) conflitto tra privilegio marittimo e diritti di terzi; b) concorso tra cause di prelazione | 304 |
| 7. Difesa, estinzione ed esercizio | 309 |

Capitolo XIII
L'OPERATORE TERMINALISTA
(Alessandra Gaggia)

- | | |
|---|-----|
| 1. La definizione di operatore terminalista. | 313 |
| 2. La fattispecie contrattuale in cui inquadrare il contratto stipulato con l'operatore terminalista. Le soluzioni adottate dalla dottrina e dalla giurisprudenza | 319 |
| 3. Il regime di responsabilità delineato dalla Convenzione Uncitral del 1991 | 327 |

Capitolo X L'URTO DI NAVI

di *Stefano Pollastrelli*

SOMMARIO: 1. Profili storici e fonti normative. — 2. Nozione ed ambito applicativo. — 3. Criteri di responsabilità nella disciplina del codice della navigazione. — 4. Obbligo di soccorso in caso di urto. — 5. Risarcibilità dei danni da urto. — 6. Giurisdizione e competenza territoriale. — 7. Prescrizione dell'azione di risarcimento.

1. Profili storici e fonti normative.

La normativa del codice della navigazione in materia di urto di navi si uniforma nelle linee generali a quella delineata dagli artt. 660-665 dell'abrogato codice di commercio del 1882 ⁽¹⁾. L'intento di migliorare l'intera disciplina ha indotto il legislatore ad apportare precise modifiche nella previsione delle diverse fattispecie di urto contemplate attraverso la soppressione di alcune norme che nel nuovo testo legislativo non avrebbero trovato alcuna giustificazione, e a riprodurre norme che richiamano principi di diritto comune per esigenze di completezza dell'intero istituto ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 286. Sulla disciplina dell'urto nautico prevista dal codice di commercio del 1882, si vedano: A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, 3, Torino, 1938, 201 ss.; B. BISSALDI, *L'urto di navi*, Milano 1939. Per un commento alle norme di cui agli artt. 660-665 cod. comm., cfr. A. BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, VI, Milano, 1920, 1039 ss.; A. ASCOLI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Codice del commercio commentato*, coordinato da L. Bolaffio e C. Vivante, VIII, Torino, 1923, 897 ss.

⁽²⁾ Sulla vigente disciplina dell'urto di navi, si vedano i contributi di: A. BRUNETTI, *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947, 309 ss.; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, 248 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, III, Milano, 1962, 96 ss.; S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione, Parte speciale*, II, Torino, 1970, 29 ss.; G.

L'attuale ordinamento speciale regola la materia dell'urto di navi come fonte autonoma di obbligazioni generatrice di responsabilità extracontrattuale. Le origini storiche delle primordiali norme illustrano come l'urto avvenuto a causa della condotta colposa di una nave che arrechi danni ad un'altra nave o alla vita umana veniva represso nell'ambito della responsabilità *ex lege aquilia*. Nel corso dei secoli, passando attraverso le moderne codificazioni, la fisionomia normativa dell'istituto incentrata sulla responsabilità per atto illecito è rimasta immutata, talché i principi fondamentali scolpiti nel diritto romano si rinvergono, salvo alcune eccezioni, nelle attuali norme del codice della navigazione ⁽³⁾.

L'istituto dell'urto di navi, tra i più antichi e tradizionali del diritto marittimo, ha sempre costituito un punto di incontro tra i diversi Stati a livello internazionale. Le navi coinvolte spesso erano di nazionalità diversa; le collisioni avvenivano fuori del mare territoriale e a volte in spazi marini non soggetti alla sovranità di alcuno Stato. Nascevano inevitabilmente conflitti di legislazione sui principi regolatori della responsabilità nonché di giurisdizione tra gli Stati coinvolti che davano luogo a soluzioni disparate e a seri inconvenienti applicativi. La necessità di giungere ad uno strumento uniforme sulla disciplina dell'urto di navi veniva avvertita già alla fine del 1800 nel corso delle prime conferenze del Comitato Marittimo Internazionale (CMI) ⁽⁴⁾ 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 internatio-*

RIGHETTI, voce: *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, XX, Torino, 1975, 190 ss.; M. GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, 373 ss.; F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, 579 ss.; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, voce: *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906 ss.; E. SPASIANO, voce: *Urto di navi e di aeromobili*, in *Enc. giur.*, XXXII, Roma, 1994; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, III, Milano, 1994, 327 ss.; G.A. RIGHETTI, voce: *Urto di navi*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., XVI, Torino, 1999, 324 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 596 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 391 ss.

⁽³⁾ Per i profili storici dell'urto marittimo, cfr. E. VINCENZINI, *L'urto di navi nel diritto marittimo romano*, in *Dir. mar.*, 1977, 690 ss.

⁽⁴⁾ Sul CMI, cfr. F. BERLINGIERI, *Il Comité Maritime International. Le sue origini, la sua storia ed il suo futuro*, in *Dir. mar.* 1979, 148 ss.

nale 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 (5).

La Convenzione di Bruxelles del 1910 veniva resa esecutiva dallo Stato italiano con legge 12 giugno 1913, n. 606 ed è in vigore nel nostro ordinamento dal 2 luglio 1913 (6), ma non veniva integralmente trasfusa nella legislazione interna. Cosicché, le norme di cui agli artt. 660-665 del codice di commercio del 1882, che costituivano la disciplina legale dell'urto nautico, venivano abrogate e sostituite con l'art. 15 della legge 14 giugno 1925, n. 938 che introdusse nell'ordinamento giuridico italiano le norme della Convenzione di Bruxelles del 1910 al fine di adeguare il sistema normativo nazionale ai principi espressi dal testo di diritto uniforme (7).

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 (8), 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, 1° comma, Conv. Bruxelles). Ciò nondimeno, se le navi coinvolte nell'urto (navi

(5) Cfr. F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare*, in *Dir. mar.* 1935, 449 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Intorno all'unificazione del diritto del mare*, in *Riv. dir. nav.* 1936, I, 337 ss.; A. LILAR, *L'unification internationale du droit maritime*, in *Riv. dir. nav.* 1955, I, 3 ss.; F. BERLINGIERI, *Unification and Harmonisation of Maritime Law Revisited*, in *Dir. mar.* 2007, 28 ss.

(6) Il testo integrale della Convenzione può essere letto in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea*, Milano, I, 2008, 9 ss. Per una compiuta analisi si veda, P. MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, III, Milano, 1975, 73 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 392 ss.

(7) Cfr. E. BENZA, *Sulle riforme alla legislazione italiana in materia di urto tra navi, assistenza e salvataggio*, Genova, 1914.

(8) La Convenzione di Bruxelles del 1910 è in vigore sul piano internazionale dal 10 marzo 1913. Gli Stati che hanno ratificato o aderito alla Convenzione sono riportati in *CMI Yearbook*, 2007-2008, 374 ss.

marittime ovvero nave marittima e nave adibita alla navigazione interna) 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). 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 (disp. prel.) c. nav., quale norma di diritto internazionale privato marittimo, che individua i seguenti criteri di collegamento: se le navi coinvolte nell'urto sono italiane e l'urto avviene in alto mare o in un luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato (e quindi fuori dal limite del mare territoriale), si applica la legge nazionale delle navi e cioè quella italiana; se le navi coinvolte nell'urto sono di diversa nazionalità (una italiana e una straniera oppure ambedue straniere purché appartenenti a due Stati diversi) e l'urto avviene in alto mare o in un luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato (e quindi fuori dal limite del mare territoriale), si applica la legge italiana in quanto *lex fori* ⁽⁹⁾. Così come si applica, indubitabilmente, la legge italiana se l'urto avviene in acque territoriali tra navi aventi nazionalità italiana ⁽¹⁰⁾. Se l'urto avviene in acque territoriali italiane e le navi coinvolte sono di diversa nazionalità è applicabile, in assenza di una precisa disposizione del codice della navigazione, la legge italiana in base ad un consolidato orientamento che indica il principio della *lex loci commissi delicti*, rinvenibile nell'abrogata norma dell'art. 25, 2° comma, disp. prel. c.c., salvo il caso in cui le navi abbiano nazionalità comune ⁽¹¹⁾. La

⁽⁹⁾ Cfr. Cass. Sez. II, 7 febbraio 1975, n. 458, in *Dir. mar.*, 1976, 427, secondo cui « quando la legge nazionale delle navi non è comune e il giudizio relativo all'urto, verificatosi in alto mare, si svolge in Italia, a norma dell'art. 12 c. nav. la legge da applicarsi è quella italiana ». Sul punto, si veda *Relazione al codice della navigazione*, n. 28. Per una ricostruzione storica della norma dell'art. 12 c. nav., cfr. M. SCERNI, *Il diritto internazionale privato marittimo ed aeronautico*, in P. FEDOZZI e S. ROMANO, *Tratt. dir. int.*, VI, Padova, 1936, 299 ss.

⁽¹⁰⁾ Cfr. E. VINCENZINI, *Brevi note in tema di urto di navi in acque extraterritoriali e di giurisdizione del giudice italiano*, in *Dir. mar.*, 1977, 536 ss.; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 919; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar., cit.*, 336 ss.

⁽¹¹⁾ Cfr. Lodo arb. 5 ottobre 1971, in *Dir. mar.* 1972, 414 ss.; Lodo arb. 27 gennaio 1977, in *Dir. mar.*, 1977, 476 ss. Per una approfondita indagine, cfr. E. FANARA, *Urto di navi in acque territoriali e legge regolatrice*, in *Trasp.*, 1978, 26 ss.

riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato, avvenuta con legge 31 maggio 1995, n. 218 ⁽¹²⁾, non ha coinvolto direttamente le norme di diritto internazionale privato del codice della navigazione che, difatti, non sono ricomprese nell'elenco dell'art. 73 (abrogazione di norme incompatibili) della legge n. 218/1995, in cui figura invece, tra gli altri, gli articoli che vanno dal 17 al 31 delle disposizioni sulla legge in generale premesse al codice civile. Ne consegue, pertanto, che è l'art. 62 della legge n. 218/1995 a porsi in collegamento con l'art. 12 c. nav. nei casi di urto che si verificano in alto mare ed in acque sottoposte alla giurisdizione di uno Stato ⁽¹³⁾. Siffatto collegamento normativo è destinato a mutare sempre con riferimento a circostanze che comportino un conflitto di legge alle obbligazioni extracontrattuali. 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 ») ⁽¹⁴⁾ troverà applicazione nei casi in cui l'urto di navi avviene in acque territoriali o in uno spazio soggetto alla sovranità di uno Stato ⁽¹⁵⁾. In queste circostanze la norma generale di riferimento è contenuta

L'urto in acque territoriali estere è regolato dalla *lex commissi delicti*. In tal senso, S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *op. cit.*, 31 e App. Genova 15 febbraio 1975, in *Dir. mar.*, 604, secondo cui « non ricorrono gli estremi di cui all'art. 12 c. nav. quando la collisione si è verificata nel porto di Marsiglia soggetto alla sovranità francese, e deve quindi applicarsi la legge francese in base alla generale disposizione dell'art. 25, 2° comma, disp. prel. c.c. ». Sul punto, si veda F.A. QUERCI, *op. cit.*, 682.

⁽¹²⁾ La legge n. 218/1995 (pubblicata in *G.U.*, Suppl. ord., n. 128 del 3 giugno 1995) è entrata in vigore il 1° settembre 1995. Si vedano: AA. VV. (Commentario), *Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato. Legge 31 maggio 1995, n. 218*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1995, 907 ss.; M.R. SAULLE, *Lineamenti del nuovo diritto internazionale privato*, Napoli, 1995; S. BARIATTI (Commentario a cura di), *Legge 31 maggio 1995, n. 218, Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 1996, 877 ss.; F. POCAR, *Il nuovo diritto internazionale privato*, Milano, 1997; P. PICONE, *La riforma italiana del diritto internazionale privato*, Napoli, 1998; T. BALLARINO, *Diritto internazionale privato*, Padova, 1999; P. MENGOLZI, *La riforma del diritto internazionale privato italiano*, Napoli, 2000; F. MOSCONI, *Diritto internazionale privato e processuale*, II, Torino, 2002; T. BALLARINO-D. MILAN, *Corso di diritto internazionale privato*, Padova, 2007.

⁽¹³⁾ Cfr. S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2006, 354.

⁽¹⁴⁾ Cfr. in *G.U.U.E.* 31 luglio 2007, n. L 199/40. Il Regolamento (CE) n. 864/2007 si applica a decorrere dall'11 gennaio 2009 (art. 32).

⁽¹⁵⁾ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 702.

nell'art. 4 (Reg. n. 864/2007), secondo la quale la legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali che derivano da un fatto illecito è quella del Paese in cui il danno si verifica (*lex loci damni*), indipendentemente dal Paese nel quale è avvenuto il fatto che ha dato origine al danno e a prescindere dal Paese in cui si verificano le conseguenze dannose. 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. Il comma 3 dell'art. 4 contiene una sorta di « clausola di salvaguardia » in cui viene fatta salva l'applicabilità della legge del Paese con il quale l'illecito presenti manifestamente un collegamento più stretto rispetto ai criteri appena sopra visti. È previsto, inoltre, il principio della libertà di scelta delle parti alla legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale mediante accordo posteriore al verificarsi del fatto che ha determinato il danno (art. 14, Reg. n. 864/2007).

Le ipotesi di urto che avvengono in acque interne di uno Stato contraente fra navi addette alla navigazione interna sono regolate dalla Convenzione di Ginevra del 9 dicembre 1930 (« *Convention sur l'unification des règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure* »), ratificata e resa esecutiva dall'Italia con legge 10 aprile 1933, n. 522, ma non ancora in vigore sul piano internazionale ⁽¹⁶⁾. Alla materia dell'urto marittimo si riferiscono le Convenzioni stipulate tra Stati rivieraschi o interessati al fine di disciplinare la navigazione sulle principali vie d'acqua interne ove vengono assoggettate anche le navi di Paesi terzi. In tale contesto, assumono importanza la Convenzione italo-svizzera ed il relativo Regolamento per la navigazione interna sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, sottoscritti il 23 ottobre 1923 e resi esecutivi in Italia con r.d. 26 settembre 1925, n. 2074 ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Il testo integrale della Convenzione può essere letto in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 3346 ss. La materia veniva successivamente regolata dalla Convenzione di Ginevra del 15 marzo 1960, entrata in vigore il 13 settembre 1966, mai ratificata dallo Stato italiano. In argomento, cfr. A. GIANNINI, *La Convenzione di Ginevra (1960) sulla collisione tra battelli nella navigazione interna*, in *Riv. dir. nav.* I, 1960, 291 ss.; G. BERLINGIERI, *La collisione di navi di navigazione interna con particolare riguardo alla legge regolatrice*, in *Dir. mar.* 1961, 438 ss.

⁽¹⁷⁾ Numerosi sono i Trattati sottoscritti da Paesi interessati alla regolamentazione della navigazione nelle vie d'acqua interne. Per una rassegna, cfr. G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., 334. La Convenzione italo-svizzera, con annesso Regolamento, per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di

Inoltre, sempre in ambito di applicazione delle fonti normative, 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 ⁽¹⁸⁾. Il termine « competenza » significa sia la competenza interna di giudici appartenenti ad uno stesso ordinamento giuridico sia la competenza giurisdizionale e cioè il potere di giudicare dell'autorità giudiziaria di uno Stato o di un altro Stato in rapporto alla medesima fattispecie. Al fine di evitare che, a seguito di un urto tra navi, vengano instaurate diverse azioni davanti ad autorità giudiziarie di differenti Stati, la Convenzione internazionale sulla competenza civile ha fissato alcune regole uniformi per determi-

Lugano del 2 dicembre 1992 è entrata in vigore il 1° giugno 1997 (cfr. G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 3283 ss.). Per un'applicazione giurisprudenziale della Convenzione e del Regolamento internazionale per la navigazione sul Lago Maggiore, cfr. App. Torino 7 aprile 1994, in *Dir. mar.* 1995, 434 ss. La navigazione sul Lago di Garda è stata oggetto di un'intesa tra le Regioni della Lombardia e del Veneto e la Provincia autonoma di Trento per mezzo della legge 31 ottobre 1983, n. 36 (Disciplina della navigazione sul Lago di Garda), entrata in vigore il 1° gennaio 1984. In argomento, cfr. Trib. Rovereto 27 marzo 2001, in *Dir. mar.* 2003, 554 ss., che ha risolto un caso di urto avvenuto sul Lago di Garda tra un aliscafo e un surfista, applicando la legge n. 36/1983.

⁽¹⁸⁾ Le due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952 sono entrate rispettivamente in vigore, sul piano internazionale, il 14 settembre 1955 e il 20 novembre 1955, per l'Italia il 9 maggio 1980. Il testo delle due convenzioni può essere letto in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 111 ss. In dottrina, cfr. A. GIANNINI, *Le Convenzioni di Bruxelles 1952 di diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.* I, 1952, 207 ss.; M. ODDINI, *La Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza penale in materia di urto di navi*, in *Dir. mar.* 1953, 3 ss.; P. MANCA, *op. ult. cit.*, 155 ss.; F. BERLINGIERI, *Ratifica delle convenzioni di Bruxelles 10 maggio 1952 in tema di competenza civile e penale in caso di urto e in tema di sequestro conservativo di navi*, in *Dir. mar.* 1978, 148 ss.; G. FRANCHI (Commentario di), *Convenzioni di Bruxelles sul sequestro conservativo delle navi e sulla competenza civile e penale in caso di abbordaggio*, in *Nuove leggi civ. comm.*, II, 1978, 1800 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, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 427 ss. Per i rapporti tra giudicato penale e processo civile in materia di urto, cfr. Trib. Civitavecchia 30 gennaio 1999, in *Dir. mar.* 2001, 1142 ss. Si tenga presente che con la medesima legge 25 ottobre 1977, n. 880 (in *G.U.* n. 333 del 7 dicembre 1977) veniva ratificata e resa esecutiva anche la Convenzione internazionale concernente l'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo delle navi sempre firmata a Bruxelles il 10 maggio 1952.

nare ove debba essere intentata l'azione giudiziale relativa ad un urto avvenuto tra navi addette alla navigazione marittima o tra navi addette alla navigazione marittima e navi addette alla navigazione interna. L'art. 1 consente, a scelta dell'attore, di promuovere l'azione giudiziale davanti al Tribunale di residenza del convenuto o in una 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 al Tribunale del luogo in cui tale sequestro avrebbe potuto essere eseguito o in cui il convenuto abbia fornito una cauzione o una garanzia, oppure davanti al Tribunale del luogo ove è avvenuto l'abbordaggio, qualora esso sia avvenuto nei porti, nelle rade e nelle acque interne. La norma in esame contempla infine il fenomeno della litispendenza nel senso che l'attore non potrà intentare contro lo stesso convenuto una nuova azione giudiziale, basata sugli stessi fatti, davanti ad un'altra giurisdizione senza rinunciare all'azione già incardinata. L'azione giudiziale potrà essere intentata anche se i danni si siano verificati per urto cosiddetto « equiparato » e cioè quando non vi sia stato materialmente alcun urto tra navi (art. 4). Sono escluse le azioni relative al contratto di trasporto marittimo o a qualunque altro contratto (art. 6). L'ambito di applicabilità delle norme della presente Convenzione 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 in argomento non è applicabile, la giurisdizione è determinata dalle regole di diritto comune che vanno integrate con la disposizione dell'art. 14 c. nav. in base alla quale la domanda riguardante un urto di navi in alto mare o in un altro luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato può essere proposta in Italia (« avanti i giudici della Repubblica ») se la nave che ha causato l'urto si trova in Italia al momento in cui è intentata la domanda giudiziale ⁽¹⁹⁾. Per quanto riguarda, invece, la Convenzione internazionale sulla competenza penale, il criterio scelto per individuare la giurisdizione competente a decidere sulla responsabilità penale o disciplinare del

⁽¹⁹⁾ Cfr. P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., 112; E. VINCENZINI, *op. cit.*, 538; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-TULLIO, *op. cit.*, 719.

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'urto (art. 1) ⁽²⁰⁾. La Convenzione non si applica se l'urto è avvenuto nei porti, nelle rade e nelle acque interne (art. 4).

Infine, a completamento delle fonti di diritto uniforme relative all'urto marittimo, si deve menzionare 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 per prevenire gli urti in mare e che trova applicazione quando entrambe le navi coinvolte nella collisione appartengono a Stati contraenti la Convenzione ⁽²¹⁾.

⁽²⁰⁾ Cfr. Cass. pen. 5 maggio 1988, n. 5426, in *Dir. mar.* 1989, 751 ss., con nota di E. DE VINCENIIS, *La giurisdizione penale e la Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952*.

⁽²¹⁾ Le Regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare venivano elaborate nella Convenzione internazionale di Washington nel 1889. L'Italia recepiva dette Regole con r.d. 13 dicembre 1896, n. 577, entrato in vigore in data 1° luglio 1897. In seguito, veniva emanato un nuovo Regolamento internazionale introdotto in Italia con legge 31 marzo 1954, n. 107. La Convenzione di Londra del 1972 (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*), successivamente emendata con Risoluzione IMO A.464 del 1° giugno 1981 e A.626 del 19 novembre 1987, entrate in vigore in Italia rispettivamente il 1° giugno 1983 e il 19 novembre 1989, disciplina gli aspetti tecnici della navigazione e le regole di condotta che si rivelano fondamentali per individuare il comportamento colposo delle navi coinvolte nell'urto marittimo. La Convenzione di Londra del 1972 (il cui testo è in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, 670 ss.) è stata altresì modificata con emendamenti IMO A.678 del 19 ottobre 1989 (in vigore dal 19 aprile 1991), A.736 del 4 novembre 1993 (in vigore dal 4 novembre 1995) e A.910 del 29 novembre 2001 (in vigore dal 29 novembre 2003). Per un commento alle Regole internazionali per prevenire gli abbordi, cfr. P. MANCA, *op. ult. cit.*, 149 ss.; F. BERLINGIERI, *Le nuove regole per evitare gli abbordi in mare*, in *Dir. mar.* 1973, 111 ss.; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., 375 ss.; R.G. MARSDEN, *Collisions at Sea*, London, 2003; E. GOLD-A. CHIRCOP-H. KINDRED, *Maritime Law*, Toronto, 2003, 497 ss.; C.H. ALLEN, *Farewell's Rules of the Nautical Road*, Annapolis, 2005. Le Regole sono norme di diritto internazionale uniforme che si dividono in due gruppi: quelle che sono finalizzate ad evitare il pericolo della collisione e quelle che sono finalizzate ad evitare la collisione. Sull'inammissibilità di convenzioni derogatorie alle COLREGS, cfr. S. POLLASTRELLI, *L'applicazione delle "COLREGS 1972" e il principio di autonomia contrattuale*, nota a U.S. Court of Appeals, Ninth Circuit, 8 maggio 2006, in *Dir. mar.* 2007, 558 ss. Infine, vanno ricordate le Regole Internazionali di Regata, approvate dalla *International Yacht Racing Union* e universalmente osservate da tutti i partecipanti alle regate, che costituiscono espressione di diritto consuetudinario (in tal senso, F.A. QUERCI, *op. cit.*,

La disciplina interna, costituita dagli artt. 482-488 c. nav. (Libro III, Titolo III, Della responsabilità per urto di navi), applicabile alla navigazione marittima come a quella per acque interne, e corrispondente, salvo qualche variante, alla Convenzione di Bruxelles del 1910, si estende sotto il profilo applicativo alle ipotesi di urto misto (cioè quello che avviene tra nave ed aeromobile) e di urto fra aeromobili (art. 966 c. nav.)⁽²²⁾, ed è integrata dagli artt. 969-972 c. nav. che disciplinano uno speciale regime di limitazione del debito dell'esercente responsabile dell'urto e dall'art. 968 c. nav. che implica un coinvolgimento normativo con l'istituto della responsabilità per danni causati a terzi sulla superficie da aeromobili in collisione⁽²³⁾.

582). Tale regole sono destinate agli *yachts* in regata e finalizzate ad evitare gli abbordi. Per un'applicazione giurisprudenziale delle regole di Regata, cfr. Trib. Civitavecchia 23 dicembre 2000, in *Dir. mar.* 2002, 1401 ss.

⁽²²⁾ Cfr. M. FRAGALI, *Principi di diritto aeronautico*, Padova, 1930, 237; A. GIANNINI, *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, II, Milano, 1940, 393 ss.; E. SPASIANO, *Ancora in tema di urto fra aeromobili*, in *Riv. dir. nav.* II, 1940, 176 ss.; ID., *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, IV, Roma, 1941, 1053 ss.; E. FANARA, *Le assicurazioni aeronautiche*, Reggio Calabria, 1976, 477 ss.; T. BALLARINO-S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 29 ss.; G. ROMANELLI-M. COMENALE PINTO, voce: *Urto di aeromobili*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., XVI, Torino, 1999, 318 ss.; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per danni da urto tra aeromobili*, in *Diritto e Storia*, 7, 2008, 1 ss. Giova qui ricordare che il Titolo II, Libro III, Parte II del codice della navigazione relativo alla responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto è stato sostituito dall'art. 15, d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151, apportando disposizioni correttive ed integrative al d.lgs. 9 maggio 2005, n. 96 recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione in virtù dell'art. 2, comma 3, legge 9 maggio 2004, n. 265. Per un commento alle nuove disposizioni del Titolo II, si vedano: G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.* 2006, 735; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2007, 1363 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 596 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008, 475 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009.

⁽²³⁾ Sull'istituto della responsabilità per danni a terzi sulla superficie: E. SPASIANO, *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1089 ss.; G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, Milano, 1970; M. GRIGOLI, voce: *Danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. giur.*, X, Roma, 1988; L. TULLIO, voce: *Responsabilità per danni a terzi sulla superficie*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 1420 ss.; E. TURCO BULGHERINI, voce: *Responsa-*

Per il tema dell'urto di navi si presenta un primo problema di ordine sistematico ed è quello di stabilire la sfera di applicabilità delle norme del codice della navigazione. Esso va risolto unitamente al problema della nozione di « urto marittimo », che comprende ipotesi diverse e numerose. Di queste ipotesi solo alcune in possesso di particolari caratteristiche possono essere disciplinate dalle disposizioni di cui agli artt. 482-488 c. nav.; altre fuoriescono e trovano accoglimento normativo nel 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...).

2. Nozione ed ambito applicativo.

L'individuazione della nozione di urto di navi, in mancanza di una definizione legale, costituisce la premessa necessaria per la configurazione dell'intero istituto nell'ambito della complessa fenomenologia dei sinistri marittimi ⁽²⁴⁾. La dottrina navigazionistica fin dai primi studi sulla moderna codificazione 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 » ⁽²⁵⁾.

Prendendo le mosse dalla suesposta definizione, l'attenzione va rivolta preliminarmente all'espressione « collisione ». Quest'ultima,

bilità per danni a terzi sulla superficie, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XII, Torino, 1996, 406 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 132 ss. Come appena sopra riferito, la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ha coinvolto anche l'istituto della responsabilità per danni a terzi sulla superficie adeguandolo al regime internazionale previsto dalla Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 (resa esecutiva con legge 2 marzo 1963, n. 674) con estensione anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati (art. 965 c. nav.). L'art. 968 c. nav. relativo ai danni a terzi sulla superficie in seguito a urto ha ommesso il riferimento al principio della solidarietà tra esercenti degli aeromobili che era, invece, previsto nella precedente versione normativa.

⁽²⁴⁾ Cfr. T. TESTA, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, Milano, 1958.

⁽²⁵⁾ Così A. BRUNETTI, *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, cit., 311.

che viene impiegata quale sinonimo di abbordaggio, sta a significare l'urto materiale, più o meno violento, che avviene nell'ambiente tipico della navigazione tra due navi che è generatore di danni alle cose o alle persone. Ciò posto, si innesta una incisiva variante legislativa che considera collisione anche ipotesi produttrici di danni cagionati dall'accostarsi di una nave all'altra per spostamento di acqua in totale assenza di una vera e propria collisione materiale diretta. Tali ipotesi, estensive della nozione di urto marittimo, sono disciplinate dall'art. 488 c. nav. e vengono ricondotte nell'unitaria denominazione di « urto equiparato »⁽²⁶⁾. Esse si riferiscono ai danni provocati dallo spostamento di acqua prodotto da una nave in partenza che ha determinato una collisione tra due navi affiancate⁽²⁷⁾, ai danni prodotti dal moto ondoso, che viene provocato da una nave che, entrando in porto a forte velocità, determina l'affondamento di un'altra imbarcazione⁽²⁸⁾ e ai danni provocati a causa del risucchio determinato dall'improvviso aumento di velocità di una nave nei confronti di un rimorchiatore⁽²⁹⁾.

⁽²⁶⁾ L'art. 13 Conv. Bruxelles (« *La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causés soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage* »), ha esteso il risarcimento dei danni provocati anche in assenza di una collisione materiale. Nella *Relazione al codice della navigazione*, n. 296, è contenuta la giustificazione di detta estensione in quanto « si tratta di danni che, per l'analogia di causa e di effetti, concettualmente rientrano nella stessa categoria dei danni da urto, e rispetto ai quali la circostanza che non vi sia stata collisione non è tale, da giustificare una diversa disciplina ».

⁽²⁷⁾ Cfr. Trib. Genova 13 agosto 1952, in *Dir. mar.* 1953, 111 ss.; App. Genova 23 settembre 1953, in *Dir. mar.* 1954, 669 ss.

⁽²⁸⁾ Cfr. Trib. Napoli 23 aprile 1983, in *Dir. mar.* 1984, 893 ss., secondo cui « la disciplina del codice della navigazione in tema di urto di navi è applicabile anche quando non ha luogo una collisione materiale, come nel caso di danni provocati da moto ondoso »; App. Napoli 29 dicembre 1984, in *Dir. mar.* 1986, 105 ss. Sul punto, cfr., anche, Corte distr. - Distretto Est Virginia 9 aprile 1951, in *Dir. mar.* 1951, 571; Corte Appello Stati Uniti 5 febbraio 1952, in *Dir. mar.* 1952, 480; Trib. Dakar 22 maggio 1952, in *Dir. mar.* 1953, 693; Trib. Misto Saigon 18 ottobre 1952, in *Dir. mar.* 1953, 693; Corte distr. - Distretto Sud Florida 19 marzo 1958, in *Dir. mar.* 1959, 601.

⁽²⁹⁾ Cfr. Trib. Livorno 26 giugno 1968, in *Dir. mar.* 1969, 428 ss. In tal senso, Trib. Comm. Anversa 9 marzo 1953, in *DMF*, 1953, 574; Corte distr. - Distretto Maryland 7 luglio 1954, in *Dir. mar.* 1954, 695; Corte distr. - Distretto Sud New York 6 luglio 1956, in *Dir. mar.* 1957, 573; Corte distr. - Distretto Sud Texas, Div.

Segue poi un secondo aspetto. La collisione deve avvenire tra due navi ⁽³⁰⁾.

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 (inclusi i galleggianti, le piattaforme petrolifere ⁽³¹⁾ e gli aeromobili nelle ipotesi di urto misto), ma anche parti della nave e cioè 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 ⁽³²⁾.

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 ⁽³³⁾, contro le installazioni portuali ⁽³⁴⁾ e, in generale, contro un qualsiasi corpo fisso (molo, pontone, costruzione, manufatto ...) ⁽³⁵⁾,

Huston, 6 agosto 1956, in *Dir. mar.* 1957, 276; Trib. Comm. Marsiglia 12 giugno 1962, in *Dir. mar.* 1963, 348. In dottrina, v'è chi (G.A. RIGHETTI, voce: *Urto di navi*, cit., 332) fa notare che il risarcimento dei danni da urto equiparato è dovuto solamente se viene provocato colposamente. In tal caso, si dovrà accertare se l'urto avvenuto per moto ondoso, per risucchio o per qualsiasi causa analoga sia dipeso da una condotta colposa dell'agente. Si pronuncia in tal senso, Trib. Genova 13 novembre 2003, in *Dir. mar.* 2005, 1418 ss.

⁽³⁰⁾ È da precisare, ai fini di meglio determinare la sfera di applicabilità delle norme del codice della navigazione, che la definizione in esame parla di collisione di due navi, ma in linea teorica le navi coinvolte nell'urto possono essere anche più di due. Il caso veniva previsto dall'art. 664 dell'abrogato codice di commercio 1882.

⁽³¹⁾ Cfr. F.A. QUERCI, *op. cit.*, 579.

⁽³²⁾ Cfr. D. GAETA, *Spunti sulla nozione di urto di navi*, in *Dir. mar.*, 1982, 387; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., 329. In merito, Trib. Lucca 27 marzo 2001, in *Dir. mar.*, 544 ss., ritiene che l'urto tra una nave e le impalcature sporgenti lungo la fiancata di un'altra nave ormeggiata, vada disciplinato dal diritto comune e non dalle norme del codice della navigazione.

⁽³³⁾ Cfr. Trib. Messina 23 gennaio 1969, in *Dir. mar.* 1969, 437 ss.; Trib. Genova 8 ottobre 1976, in *Dir. mar.* 1976, 722 ss.; App. Genova 6 febbraio 1970, in *Dir. mar.* 1978, 293 ss.;

⁽³⁴⁾ Cfr. Trib. Messina 23 gennaio 1969, in *Dir. mar.* 1969, 437 ss.; App. Trieste 12 febbraio 1985, in *Dir. mar.* 1986, 107 ss.

⁽³⁵⁾ Cfr. Trib. Comm. Marsiglia 12 giugno 1962, in *Dir. mar.* 1963, 348.

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 ⁽³⁶⁾ e quella di una nave contro reti ed attrezzatura per la pesca che siano però distaccate dalla nave. Per le fattispecie sopra indicate, la dottrina utilizza l'espressione « investimento » per non confonderle con quelle tipiche che rientrano nella figura giuridica dell'urto marittimo e viene ad esse applicata la normativa di diritto comune in materia di responsabilità civile (art. 2043 c.c.) ⁽³⁷⁾.

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 ⁽³⁸⁾.

La definizione in esame precisa che le navi coinvolte nella collisione non debbono essere legate tra loro da un rapporto contrattuale. Sul punto si è già posto in evidenza come storicamente le fonti normative hanno sempre regolato i rapporti extracontrattuali dell'istituto dell'urto di navi. Il vigente legislatore ha voluto fugare ogni dubbio al riguardo con l'introduzione della disposizione

⁽³⁶⁾ Cfr. Trib. Milano 9 maggio 1968, in *Dir. mar.* 1969, 99 ss.; Cass. 22 giugno 1979, n. 3512, in *Dir. mar.* 1980, 422 ss. secondo cui « non rientrano nella locuzione “danni dipendenti da urto di navi” usata nell'art. 589 c. nav. le lesioni provocate da una nave ad un uomo in mare e pertanto la causa promossa per ottenere il risarcimento del danno provocato da tali lesioni non ha per oggetto un sinistro marittimo ... ».

⁽³⁷⁾ Cfr. S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *op. cit.*, 30; D. GAETA, *op. cit.*, 387; F.A. QUERCI, *op. cit.*, 579.

⁽³⁸⁾ Cass. 17 gennaio 1958, n. 90, in *Riv. dir. nav.* II, 1960, 93 ss., con nota di G. DE LEO, *Urto di nave in movimento e nave all'ancora*. L'abrogato codice di commercio preveda all'art. 660, così come uniformatosi ai principi della Convenzione di Bruxelles del 1910, che le norme sull'urto si applicassero anche nei casi in cui una o tutte le navi fossero all'ancora al momento dell'urto. Il vigente codice della navigazione ha soppresso il capoverso dell'art. 660 cod. comm. e la ragioni di tale soppressione sono spiegate nella *Relazione al codice della navigazione*, n. 289. La precisazione contenuta nella disciplina internazionale era stata ritenuta necessaria per uniformare la materia sull'urto di navi in quanto per le ipotesi di urto tra navi in movimento e navi ferme vigevano discipline particolari in diversi ordinamenti stranieri. In argomento, cfr. Trib. Genova 30 luglio 1965, in *Dir. mar.* 1966, 76 ss.; Trib. Genova 31 luglio 1965, in *Dir. mar.* 1966, 81 ss.; Trib. Genova 21 giugno 1967, in *Dir. mar.* 1967, 425 ss.; Pretura Roma 28 settembre 1971, in *Foro it.* 1972, c. 1851 ss.; Trib. Livorno 21 gennaio 1998, in *Dir. mar.* 1999, 1239 ss.; App. Firenze 13 maggio 1999, in *Dir. mar.* 2000, 878 ss.

dell'art. 486 c. nav. che espressamente esclude l'applicabilità delle norme sulla responsabilità per urto di navi ai rapporti di responsabilità che possono scaturire da un contratto di trasporto o di lavoro e, in genere, da qualunque altro contratto, facendo salvo il disposto dell'art. 484, 2° comma, c. nav. che si riferisce ai danni alle persone ⁽³⁹⁾.

Il criterio di limitare la disciplina sull'urto di navi ai soli rapporti extracontrattuali viene seguito anche dalla Convenzione di Bruxelles del 1910, che lascia a ciascun Paese di regolare le obbligazioni che sorgono dal contratto di trasporto o da qualunque altro contratto (art. 10) ⁽⁴⁰⁾.

Appare evidente, dunque, che i danni da urto tra persone legate contrattualmente vengono risarciti in base alla normativa che attiene il rapporto sottostante: se il rapporto sottostante è un contratto di rimorchio, le responsabilità per danni da urto tra nave rimorchiata e nave rimorchiante verranno disciplinate dagli artt. 103 ss. c. nav.; se il rapporto sottostante è un contratto di trasporto di cose, il proprietario delle merci danneggiate potrà esperire la relativa azione contrattuale tipica del trasporto. In questo caso, è stato fatto notare però come il vettore potrà esonerarsi dalla responsabilità invocando la colpa nautica, cosicché il proprietario delle merci potrà agire nei confronti dell'altra nave coinvolta nella collisione sulla base del principio della proporzione della colpa eventualmente addebitabile ⁽⁴¹⁾.

Resta a delimitare l'ambito applicativo delle prescrizioni del codice della navigazione la fattispecie di urto misto e cioè la collisione che avviene tra una nave e un aeromobile. Superate le

⁽³⁹⁾ Sull'esclusione dei rapporti contrattuali alla disciplina dell'urto di navi, cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 286: « A seguire la soluzione negativa mi ha indotto il rilievo che la disciplina unitaria dei rapporti extracontrattuali e contrattuali, in tema di urto, non sarebbe giustificata né da esigenze sistematiche e logiche, né di ragioni di pratica opportunità. Le prime, invero, consigliano di tener distinti i due ordini di rapporti. Ed all'opportunità di alleviare nel trasporto di cose la situazione del vettore, troppo gravosa in base ai principi del *receptum*, provvedono in generale le norme del codice sulla responsabilità ». In argomento, cfr. E. SPASIANO, *op. ult. cit.*, 1056 ss.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *op. ult. cit.*, 423.

⁽⁴¹⁾ Cfr. Trib. Savona 16 dicembre 1957, in *Dir. mar.* 1959, 120 ss.; Trib. Livorno 26 giugno 1968, *op. cit.*, 428 ss.; P. MANCA, *op. ult. cit.*, 98; F.A. QUERCI, *op. cit.*, 581.

difficoltà incontrate nel precedente ordinamento in merito alla disciplina da applicare ⁽⁴²⁾, il vigente codice affronta la questione dando rilievo alla posizione che assumono i beni mobili della navigazione al momento della collisione. Se l'urto avviene tra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano le norme sull'urto di navi per espresso rinvio contenuto nell'art. 966 c. nav., mentre se l'urto avviene tra un aeromobile in volo e una nave non in movimento (ferma o ancorata), si applicano le norme sull'istituto della responsabilità per danni a terzi sulla superficie ugualmente improntate sul regime di responsabilità extracontrattuale (artt. 965 c. nav.).

Si deve, infine, precisare che le norme del codice della navigazione sull'urto non si applicano alla navigazione da diporto disciplinata dal nuovo codice della nautica da diporto approvato con d.lgs. 18 giugno 2005, n. 171 ⁽⁴³⁾. Alle fattispecie di urto o collisioni tra navi, imbarcazioni e natanti da diporto si applica, in virtù dell'espresso richiamo di cui all'art. 40 codice della nautica da diporto, l'art. 2054, 2° comma, c.c., che prevede un regime di presunzione, fino a prova contraria, di uguale responsabilità nella produzione del danno subito dalle singole unità da diporto coinvolte nell'urto, tipico della responsabilità civile per la circolazione dei veicoli senza guida di rotaie ⁽⁴⁴⁾. Il codice della nautica da

⁽⁴²⁾ Difatti, vi erano diverse teorie in dottrina sulla disciplina da applicare in caso di urto tra una nave ed un aeromobile. Alcuni ritenevano di dovere applicare comunque la disciplina sull'urto di navi (M. FRAGALI, *Sull'urto di aeromobili*, in *Riv. dir. comm.* 1940, 136 ss.); altri escludevano l'applicabilità delle norme dettate per l'urto marittimo (A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, cit., 204). Altri ancora ritenevano che se l'urto fosse avvenuto per colpa della nave si sarebbero dovute applicare le norme sull'urto marittimo; se, viceversa, la colpa era attribuibile all'aeromobile si sarebbe dovuto applicare l'art. 40 r.d.l. 20 agosto 1923 (E. SPASIANO, *Sull'urto tra navi ed aeromobili*, in *Riv. dir. nav.* I, 1940, 235 ss.; Id., *In tema di urto fra nave e idrovolante - Responsabilità della pubblica amministrazione e ingiustificato arricchimento*, in *Riv. dir. nav.* II, 1941, 335 ss.).

⁽⁴³⁾ Cfr. in *G.U.* n. 202, 31 agosto 2005. Sulla nuova disciplina della nautica da diporto, cfr. A. MASUTTI, *Il nuovo codice della nautica da diporto*, in *Dir. mar.* 2006, 736 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 214 ss.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. A. ANTONINI, *La responsabilità nella circolazione delle unità da diporto*, in *Dir. trasp.* 2007, 78 ss., secondo cui l'art. 2054 c.c. si applica anche nei casi di investimento e cioè quando la collisione avviene tra un'unità da diporto ed un bene o un soggetto estraneo alla navigazione da diporto. Le ipotesi di investimento nella navigazione mercantile, invece, come si è visto sopra, sono regolate

diporto non disciplina i casi di urto misto e cioè quelli che avvengono tra un'unità da diporto (art. 3 codice della nautica da diporto) e una nave mercantile. Sulla questione si devono registrare due diversi orientamenti interpretativi dottrinari. Da una parte v'è chi ritiene che l'urto misto debba essere risolto in base ad un regime di responsabilità differenziato e cioè il proprietario dell'imbarcazione da diporto sarà assoggettato alla disciplina speciale dettata per la nautica da diporto (art. 40 codice della nautica da diporto e art. 2054 c.c.) e l'armatore della nave mercantile a quella delle norme del codice della navigazione (artt. 482 ss.)⁽⁴⁵⁾. Dall'altra v'è chi, invece, ritiene, in maniera condivisibile, che nei casi di urto misto si debbono applicare le norme del codice della navigazione proprio in virtù del disposto dell'art. 40 codice della nautica da diporto che limita l'applicazione dell'art. 2054 c.c. alla sola circolazione delle unità da diporto⁽⁴⁶⁾.

3. Criteri di responsabilità nella disciplina del codice della navigazione.

I basilari principi in materia di responsabilità da urto di navi si raccolgono intorno agli artt. 482, 483 e 484 c. nav. che disciplinano tre diverse fattispecie di urto: urto fortuito o per causa dubbia; urto per colpa unilaterale; urto per colpa comune. Ciascuna delle tre categorie normative prevede una differente scelta nella ripartizione dei danni che si verificano a causa dell'urto.

a) L'art. 482 dispone: « Se l'urto è avvenuto per caso fortuito

dall'art. 2043 c.c. Sull'argomento, cfr., sempre, A. ANTONINI, *Riflessioni sulla navigazione da diporto*, in *Dir. mar.* 2005, 667 ss. Sull'art. 2054 c.c., si vedano: M. FRANZONI, *Fatti illeciti, Comm. c.c. Scialoja-Branca*, a cura di F. Galgano, Bologna-Roma, 1993, 642 ss.; C.M. BIANCA, *Diritto civile, La responsabilità*, 5, Milano, 1994, 747 ss.; P. PERLINGIERI-L. CORSARO, in P. PERLINGIERI, *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2007, 693 ss. In giurisprudenza, cfr. Trib. Patti 23 giugno 2006, in *Dir. mar.* 2008, 533 ss., con nota di M. COTTONE, *Urto e omissione di soccorso nella nautica da diporto*.

⁽⁴⁵⁾ Cfr. P. ROSSI, voce: *Navigazione da diporto*, in *Enc. dir.*, XXVII, Milano, 1977, 761.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. A. ANTONINI, *La responsabilità nella circolazione delle unità da diporto*, cit., 79. In tal senso, anche, G. RIGHETTI, voce: *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it., App. VII*, Torino, 1987, 1024.

o forza maggiore, ovvero non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti » (47).

L'indagine diretta sulle cause che hanno provocato l'urto si rivelerà facilitata di fronte ad un evento imprevedibile ed inevitabile (una tempesta particolarmente violenta, una nebbia improvvisa, un vortice di corrente ...) tale da escludere il colpevole comportamento di una o delle navi coinvolte. L'applicazione della norma in esame riguarda le collisioni dovute a forze straordinarie della natura senza alcuna implicazione dei criteri della negligenza, dell'imperizia e della intenzione preordinata a commettere l'evento dannoso. Tuttavia, il rapporto tra l'evento naturale e il danno non è sufficiente ad eliminare la responsabilità, qualora venga provato che una delle navi non abbia tenuto un comportamento diligente e non abbia perciò adottato tutte quelle cautele per consentire alla nave stessa di resistere alle condizioni atmosferiche avverse e ad evitare conseguentemente la collisione con l'altra nave (48).

In assenza di comportamenti colposi, che possono comunque essere provati anche in base a presunzioni semplici (49), delle navi coinvolte nell'urto, ancorché una delle navi sia ferma o entrambe all'ancoraggio, il principio logico che consegue è quello in base al quale i danni sofferti restano a carico di coloro che li hanno subiti ed è preclusa qualsiasi azione risarcitoria tra le parti stesse.

La norma parifica l'urto per caso fortuito o per forza maggiore a quello le cui cause siano rimaste ignote (50). 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 navi (51), la mancanza della prova della colpa da ascrivere ad uno degli armatori, ancorché la colpa venga accertata, la contraddittorietà e le discordanze nelle testimonianze

(47) Il medesimo principio è contenuto nell'art. 2, comma 1, Conv. Bruxelles: « Se l'urto è fortuito, se è dovuto a un caso di forza maggiore o se vi è dubbio sulle cause di esso, i danni sono sopportati da coloro che li hanno subiti ».

(48) Cfr. Trib. Genova 31 gennaio 1952, in *Dir. mar.* 1952, 607 ss.; App. Genova 21 marzo 1953, in *Temi genovesi*, 1953, 136 ss.; Trib. Comm. Marsiglia 13 febbraio 1955, in *Dir. mar.* 1956, 121.

(49) In tal senso, Cass. 17 gennaio 1958, n. 90, *cit.*, 93 ss.

(50) Sull'urto per causa dubbia, cfr. E. SPASIANO, *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, *cit.*, 1059 ss.

(51) Cfr. Trib. Comm. Anversa 10 giugno 1958, in *Dir. mar.* 1959, 137 ss.

e in genere delle risultanze processuali ⁽⁵²⁾, costituiscono indici valutativi che conducono all'esonero dalla responsabilità delle navi entrate in collisione e i danni rimangono a carico di coloro che li hanno patiti, compresi i terzi (aventi diritto al carico; persone a bordo) danneggiati dalla collisione ma ad essa estranei ⁽⁵³⁾.

b) L'art. 483 dispone: « Se l'urto è avvenuto per colpa di una delle navi, il risarcimento dei danni è a carico della nave in colpa » ⁽⁵⁴⁾.

Per una precisa scelta legislativa la formulazione della norma mantiene la dizione letterale dell'art. 661 cod. comm. La colpa è da ascrivere all'armatore, al comandante e agli altri membri dell'equipaggio, da includersi il pilota quando si trova a bordo per espletare il servizio per cui è stato chiamato (art. 5 Conv. Bruxelles) ⁽⁵⁵⁾. Ciò posto, la disposizione in esame rispecchia il principio della responsabilità extracontrattuale (art. 2043) secondo cui la colpa è a carico di colui che ha commesso il fatto dell'urto ed è obbligato a risarcire tutti i danni. L'onere di provare il comportamento colposo è a carico del soggetto danneggiato (art. 2697 c.c.). Alla controparte, a sua volta, a confutazione dell'avversa pretesa, sarà sufficiente dimostrare fatti ed elementi in grado di ostacolare il raggiungimento della prova da parte del danneggiato, senza doversi spingere a fornire la prova positiva di una causa estranea all'urto per liberarsi dalla responsabilità. Le conseguenze della mancata o insufficiente dimostrazione della prova dell'esistenza della colpa della nave urtante ricadono sul soggetto danneggiato ⁽⁵⁶⁾.

Ad un preciso esame giurisprudenziale, emerge come, esclusi i casi di urto *ex art. 482 c. nav.*, il giudizio di colpevolezza a carico di

⁽⁵²⁾ Cfr. Trib. Venezia 9 febbraio 1971, in *Dir. mar.* 1971, 75 ss.

⁽⁵³⁾ In tal senso, P. MANCA, *op. ult. cit.*, 99; E. SPASIANO, voce: *Urto di navi e di aeromobili*, cit., 3. Diversamente nella navigazione da diporto ove se nessuno dei soggetti coinvolti nell'urto riesce a dimostrare la colpa dell'altro è previsto (art. 2054 c.c.) per ciascuno dei soggetti il diritto al risarcimento nella misura del 50% dei danni subiti.

⁽⁵⁴⁾ Il medesimo principio è contenuto nell'art. 3 Conv. Bruxelles: « 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 ».

⁽⁵⁵⁾ Cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 290.

⁽⁵⁶⁾ La giurisprudenza (Trib. Genova 31 gennaio 1949, in *Dir. mar.* 1949, 80 ss.; Trib. Savona 16 dicembre 1957, in *Dir. mar.* 1959, 120) sostiene l'incapacità a testimoniare del comandante della nave che ha provocato l'urto, mentre il comandante della nave urtata può essere sentito in qualità di teste.

una delle navi coinvolte nell'urto scaturisce spesso dalla violazione delle regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare che sono ampiamente utilizzate per fare sorgere la presunzione di responsabilità a carico di una nave e a definire un giudizio di « colpa tecnica », superabile con prova contraria ⁽⁵⁷⁾.

c) L'art. 484 dispone: « Se la colpa è comune a più navi, ciascuna di esse risponde in proporzione della gravità della propria colpa e dell'entità delle relative conseguenze. Tuttavia, nel caso che, per particolari circostanze, non si possa determinare la proporzione, il risarcimento è dovuto in parti uguali. Al risarcimento dei danni derivanti da morte o lesioni di persone, le navi in colpa sono tenute solidalmente ».

Questa norma contiene l'ipotesi di urto più complessa rispetto a quelle sopra analizzate. Proprio in tale contesto normativo si assiste alla scelta legislativa italiana di discostarsi dal regime della Convenzione di Bruxelles del 1910 (art. 4) ⁽⁵⁸⁾ per conformarsi alle

⁽⁵⁷⁾ Cfr. Trib. Roma 11 marzo 1947, in *Dir. mar.* 1947, 403 ss.; Trib. Roma 11 novembre 1947, *ivi*, 564 ss.; Trib. Genova 26 gennaio 1949, in *Dir. mar.* 1949, 75 ss.; Trib. Genova 31 gennaio 1949, *op. cit.*, 80 ss.; Trib. Genova 13 agosto 1952, *op. cit.*, 111 ss.; Cass. 6 ottobre 1955, in *Dir. mar.* 1955, 563 ss.; App. Venezia 27 novembre 1970, in *Dir. mar.* 1970, 495 ss.; App. Venezia 18 giugno 1973, in *Dir. mar.* 1974, 144 ss.; App. Genova 23 ottobre 1956, in *Riv. dir. nav.* II, 1957, 139 ss.; Cass. 6 giugno 1957, in *Riv. dir. nav.* II, 1958, 40 ss.; Trib. Genova 29 luglio 1958, in *Dir. mar.* 1958, 581 ss.; Lodo arb. 18 maggio 1959, in *Dir. mar.* 1959, 585 ss.; App. Genova 29 febbraio 1960, in *Dir. mar.* 1960, 462 ss.; Trib. Genova 31 luglio 1965, in *Dir. mar.* 1966, 81 ss.; Trib. Genova 21 giugno 1967, in *Dir. mar.* 1967, 425 ss.; Trib. Venezia 12 marzo 1986, in *Dir. mar.* 1987, 90 ss. Sul concetto di presunzione in caso di urto tra navi, si veda la cosiddetta « *Pennsylvania Rule* » utilizzata dalla giurisprudenza americana (U.S. District Court, Southern District of New York, 29 novembre 1989, in *Dir. mar.* 1991, 514 ss.; U.S. Court of Appeals, Ninth Circuit, 8 maggio 2006, *cit.*, 558 ss.). Sul tema, cfr. N.J. HEALLY-J.C. SWEENEY, *Basic Principles of Collision Law*, in *Dir. mar.* 1990, 619 ss.

⁽⁵⁸⁾ L'art. 4 Convenzione di Bruxelles 1910: « Se vi è colpa comune, la responsabilità di ciascuna delle navi è proporzionata alla gravità della colpa rispettivamente commessa; tuttavia, se, attese le circostanze, non si può stabilire la proporzione, oppure se le colpe appaiono equivalenti, la responsabilità è divisa in parti uguali. I danni cagionati alle navi o ai loro carichi o agli effetti o ad altri beni degli equipaggi dei passeggeri, o d'altre persone che si trovino a bordo sono sopportati dalle navi in colpa, nella proporzione suddetta, senza solidarietà rispetto ai terzi. Le navi in colpa sono tenute solidalmente rispetto ai terzi, per i danni cagionati da morte o da ferite, salvo ricorso per parte della nave che ha pagato una quota superiore a quelle che, in conformità del primo capoverso del presente articolo, deve definitivamente sopportare ». Per un'applicazione giuri-

disposizioni del codice civile in materia di concorso di colpa in quanto il criterio del « proporzionamento » coinvolge anche l'entità delle relative conseguenze connesse alla colpa ⁽⁵⁹⁾.

Le applicazioni giurisprudenziali, abbastanza frequenti in materia, parlano di colpa comune quando l'urto è dipeso da atti illeciti concomitanti delle navi coinvolte nella collisione tali da provocare una reciproca responsabilità. I rispettivi comportamenti colposi non debbono necessariamente essere contemporanei ma anche successivi purché direttamente causativi e convergenti nella produzione dell'accadimento dannoso ⁽⁶⁰⁾. La colpa delle navi entrate in collisione deve essere provata e non presunta. In caso contrario, ogni nave sopporta i propri danni (art. 482 c. nav.).

Nel caso in cui, per particolari circostanze di fatto, non si riesca a determinare la proporzione della colpa e delle entità connesse o se le colpe appaiono di gravità equivalente, il risarcimento dei danni sarà dovuto dalle navi in colpa, coinvolte nell'urto, in parti uguali, in base al principio della presunzione di uguaglianza della colpa ⁽⁶¹⁾. L'obbligazione risarcitoria è di natura parziaria e non solidale poiché ciascuna nave risponderà per la parte del danno alle cose corrispondente proporzionalmente alla propria colpa ⁽⁶²⁾. La *ratio* di questa eccezione al principio di diritto comune della solidarietà fra i coautori dell'illecito previsto dall'art. 2055, 1° comma, c.c., risiede nell'intento di evitare di fare ricadere sul vettore, nel trasporto marittimo di cose, le conseguenze delle colpe nautiche dei

sprudenziiale, cfr. U.S. Court of Appeals, II Circ., 6 luglio 2007, in *Dir. mar.* 2007, 773 ss.

⁽⁵⁹⁾ Cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 291. Sui precedenti storici del concetto di colpa comune, cfr. A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, cit., 222 ss. In argomento, Cfr. F. BERLINGIERI, *Urto per colpa comune: criteri per la ripartizione delle responsabilità*, in *Dir. mar.* 1977, 478 ss.; G. RIGHETTI, voce: *Urto di nave e di aeromobile*, cit., 194; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 913.

⁽⁶⁰⁾ Cfr. App. Napoli 1 luglio 1950, in *Dir. mar.* 1951, 32 ss.; App. Roma 10 febbraio 1953, in *Dir. mar.* 1953, 428 ss.; Trib. Genova 25 marzo 1953, in *Dir. mar.* 1955, 616 ss.; Trib. Roma 9 luglio 1970, in *Riv. dir. nav.* II, 1970, 270 ss.; Lodo arb. 5 ottobre 1971, cit., 414 ss.; App. Genova 15 febbraio 1975, cit., 1975, 602 ss.; Lodo arb. 27 gennaio 1977, cit., 476 ss.

⁽⁶¹⁾ Cfr. S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *op. cit.*, 32; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, 599. Di contrario avviso è F.A. QUERCI, *op. cit.*, 584, secondo cui si è di fronte ad una « previsione residuale » del codice della navigazione piuttosto che ad un principio di presunzione di uguaglianza della colpa.

⁽⁶²⁾ Cfr. F.A. QUERCI, *ibidem*; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 914.

suoi dipendenti e preposti così da vanificare, in caso di urto, il principio accolto nell'ordinamento giuridico dell'esonero dalla responsabilità del vettore marittimo delle colpe nautiche dei suoi dipendenti⁽⁶³⁾. La responsabilità solidale non è invece esclusa, per espressa previsione dell'ultimo comma dell'art. 484 c. nav., per i danni derivanti da morte o da lesioni personali. In tali termini, il legislatore ha tenuto conto delle ragioni umanitarie a tutela delle persone e di qualsiasi assenza di incompatibilità con il regime di responsabilità del vettore marittimo di persone accolto nel codice della navigazione. Cosicché, mantenendo fermo il principio della solidarietà esteso altresì alle persone legate da un rapporto contrattuale con il soggetto responsabile (art. 486 c. nav.), all'armatore che abbia pagato per intero il danno alle persone rimaste danneggiate dall'urto, spetterà l'azione di regresso nei confronti dell'altro o degli altri condebitori solidalmente responsabili in virtù dell'applicazione dell'art. 2055 c.c. in tema di responsabilità aquiliana e conformemente a quanto previsto dall'art. 4 Conv. Bruxelles 1910. Se dall'urto scaturiscono danni a terzi e cioè a soggetti estranei alle navi coinvolte nell'urto, la disciplina da applicare è quella prevista dall'art. 2043 c.c.⁽⁶⁴⁾.

I suesposti criteri di responsabilità sono validi anche per il caso in cui l'urto avvenga per colpa del pilota, sia esso obbligatorio o facoltativo. Il principio previsto espressamente nell'art. 5 della Convenzione di Bruxelles 1910 e riprodotto nell'art. 663 cod. comm., non veniva però introdotto nel codice della navigazione per scelta del legislatore che riteneva come la questione era di fatto risolta positivamente in seno alla dottrina e giurisprudenza italiane⁽⁶⁵⁾. Il pilota fa parte dell'equipaggio per tutto il periodo in cui presta le sue mansioni a bordo della nave (art. 316, 2° comma, c. nav.) e delle conseguenze dannose che scaturiscono a seguito dell'urto risponde l'armatore⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶³⁾ Cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 291; F.A. QUERCI, *ibidem*.

⁽⁶⁴⁾ Cfr. F.A. QUERCI, *op. cit.*, 485.

⁽⁶⁵⁾ Cfr. *Relazione al codice della navigazione*, n. 297.

⁽⁶⁶⁾ Sul punto, si vedano S. CRISAFULLI BUSCEMI, *Pilota pratico, corporazione dei piloti, contratto di pilotaggio*, s.l., 1992, 193 ss.; E. SPASIANO, voce: *Urto di navi e di aeromobili*, cit., 5. In giurisprudenza, cfr. Trib. Genova 15 aprile 1950, in *Riv. dir. nav.* 1951, II, 91 ss.

4. Obbligo di soccorso in caso di urto.

La verifica dell'urto marittimo comporta l'obbligo per il comandante di ciascuna delle navi coinvolte di prestare soccorso alle altre, ai loro membri dell'equipaggio nonché ai passeggeri nei limiti in cui sia possibile e cioè senza mettere in grave pericolo la propria nave e le persone che sono a bordo ⁽⁶⁷⁾. Un ulteriore obbligo a carico del comandante è quello di comunicare alle altre navi notizie necessarie (il porto di registrazione della nave, il porto da cui proviene e il porto verso cui è diretta) per l'identificazione della propria nave (art. 485 c. nav. e art. 8 Conv. Bruxelles 1910) ⁽⁶⁸⁾.

L'inadempimento da parte del comandante dell'obbligo di prestare soccorso alle altre navi coinvolte nell'urto non fa nascere in capo all'armatore alcuna diretta responsabilità, poiché per espressa disposizione dell'art. 274, 2° comma, c. nav. tale tipologia di obbligo è strettamente attribuita alla persona del comandante della nave. Ciò nondimeno, il mancato soccorso da parte del comandante della nave in colpa si ripercuoterà sotto il profilo delle conseguenze patrimoniali in capo all'armatore, soggetto debitore ed esposto alle richieste creditorie dei soggetti danneggiati ⁽⁶⁹⁾.

5. Risarcibilità dei danni da urto.

Stabiliti i criteri di colpa e di responsabilità nella causazione della collisione di navi, gli aspetti che si presentano nell'immediatezza riguardano l'individuazione dei soggetti tenuti al risarcimento dei danni e dei soggetti legittimati ad essere risarciti e la liquidazione dei danni da risarcire.

I soggetti debitori, passivamente legittimati al risarcimento dei danni nascenti dall'urto marittimo, sono: a) l'armatore della nave in

⁽⁶⁷⁾ Cfr. A. ANTONINI, voce: *Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XIII, Torino, 1996, 105; G. CAMARDA, *Il soccorso in mare*, in *Tratt. dir. civ. comm.*, già diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, continuato da P. Schlesinger, LIV, Milano, 2006, 171 ss.

⁽⁶⁸⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 417 ss.

⁽⁶⁹⁾ Così S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *op. cit.*, 32; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., 362.

colpa che, in base all'art. 274 c. nav., risponde dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte in relazione all'esercizio della navigazione e della spedizione marittima; *b*) i soggetti (comandante, membro dell'equipaggio, pilota) autori del fatto colposo ⁽⁷⁰⁾. L'armatore e l'autore del fatto colposo rispondono solidalmente nei confronti dei soggetti danneggiati in virtù del principio di diritto comune di cui all'art. 2055 c.c., non trovando applicazione il disposto dell'art. 484 c. nav. che regola solamente i rapporti tra nave e nave ⁽⁷¹⁾.

I soggetti creditori, attivamente legittimati ad ottenere il risarcimento dei danni patiti a causa dell'urto marittimo, sono: *a*) il proprietario della nave — non in colpa o in colpa concorrente — danneggiata dall'urto; *b*) i proprietari delle merci danneggiate o perdute a causa dell'urto; *c*) l'armatore — anche non proprietario — della nave urtata per la perdita del nolo durante il periodo cosiddetto di « *off hire* »; *d*) i passeggeri e i membri dell'equipaggio per la perdita dei loro bagagli, cose ed effetti personali; *h*) le persone fisiche danneggiate e in caso di morte i loro eredi ⁽⁷²⁾.

La scelta di escludere tra i soggetti legittimati passivamente al risarcimento dei danni il proprietario della nave se da un lato veniva considerata corretta e logica, a seguito della configurazione dell'impresa di navigazione così come recepita nell'ordinamento giuridico, dall'altro poneva seri problemi in ordine alla tutela dei terzi danneggiati di fronte alle non remote possibilità che l'armatore potesse manifestarsi insolvente. Onde evitare di privare i soggetti terzi danneggiati da efficaci strumenti di tutela del loro diritto al risarcimento dei danni, il legislatore, pur mantenendo ferma la diretta responsabilità dell'armatore, ha riconosciuto un privilegio speciale sulla nave in colpa per le indennità da urto *ex art. 552, n. 5, c. nav.*,

⁽⁷⁰⁾ Sulle ragioni che indussero il legislatore a fare ricadere il rischio dell'urto sull'impresa di navigazione e non sulla proprietà navale, si veda E. SPASIANO, *Sulla disciplina della responsabilità per danni da urto e per danni a terzi sulla superficie*, cit., 1068. Per un'analisi in merito, cfr. P. MANCA, *op. ult. cit.*, 104 ss.

⁽⁷¹⁾ Cfr. F.A. QUERCI, *op. cit.*, 586; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, cit., 914. In giurisprudenza, cfr. Trib. Roma 9 luglio 1970, cit., 270 ss.

⁽⁷²⁾ Cfr. G. RIGHETTI, voce: *Urto di nave e di aeromobile*, cit., 193; F.A. QUERCI, *op. cit.*, 586; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 915. In giurisprudenza, cfr. Trib. Roma 11 novembre 1947, cit., 564, secondo cui « i proprietari del carico affondato colla nave, hanno azione verso la nave investitrice per reclamarne il valore... ».

gravando, così, il patrimonio del proprietario di una responsabilità per garanzia ⁽⁷³⁾.

La liquidazione dei danni derivanti dall'urto è disciplinata dai principi generali di diritto civile ⁽⁷⁴⁾. I danni risarcibili sono relativi alla conseguenza immediata e diretta dell'urto e si riferiscono alla diminuzione della sfera patrimoniale, alle spese e al mancato guadagno patrimoniale netto. Se il danno non può essere provato nel suo preciso ammontare è liquidato dal giudice con valutazione equitativa. Il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare con l'uso della normale diligenza (artt. 1223, 1226 e 1227 c.c.). Tuttavia, alcuni aspetti peculiari strettamente attinenti alla specialità della materia in questione (la perdita totale della nave; il valore di mercato; le riparazioni ...), hanno reso difficile l'applicazione pratica dei principi contenuti nel codice civile. Notevole incertezza presentano anche la normativa e la giurisprudenza di altri Paesi coinvolti nella collisione. La carenza di una normativa specifica e particolare per i danni derivanti da urto capace di dettare criteri certi ed uniformi in sede risarcitoria ha spinto la comunità internazionale marittima ad approvare le Regole di Lisbona del 1987 le quali contengono diversi principi per individuare con precisione i danni risarcibili derivanti dall'urto ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷³⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *I diritti di garanzia sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate*, Padova, 1965, 195 ss.; E. VOLLI, voce: *Privilegi (diritto della navigazione)*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, Torino, 1966, 975; M. SCARDIGLI, voce: *Privilegio (dir. nav.)*, in *Enc. dir.*, XXXV, Milano, 1986, 763; G. ROMANELLI-M. COMENALE PINTO, voce: *Privilegi nel diritto della navigazione*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XI, Torino, 1995, 295. Sugli sviluppi normativi internazionali in materia di privilegi marittimi, cfr. F. PELLEGRINO, *La nuova disciplina uniforme dei privilegi e delle ipoteche marittimi*, Messina, 2000.

⁽⁷⁴⁾ Cfr. A. DE CUPIS, *Il danno, Teoria generale della responsabilità civile*, I, Milano, 1979; M. FRANZONI, *op. cit.*, 756 ss.

⁽⁷⁵⁾ Per un esame approfondito sui particolari tipi di danni ed interessi in materia di urto, si veda P. MANCA, *op. ult. cit.*, 121 ss. Per i profili assicurativi, cfr. S. FERRARINI, *Le assicurazioni marittime*, Milano, 1991. Sulle Regole di Lisbona, cfr. G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., 367 ss.; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 916. In giurisprudenza, cfr. Corte Appello di Rennes 21 maggio 1962, in *Dir. mar.* 1963, 342 ss., con nota di G.B., *In tema di danni da collisione*.

6. Giurisdizione e competenza territoriale.

La giurisdizione in materia di urto è regolata, come si è avuto modo di riferire, dalla Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza civile in caso di urto e quando detta normativa internazionale non può essere applicata, si deve fare riferimento al diritto comune ed alla disposizione dell'art. 14 c. nav. ⁽⁷⁶⁾.

La competenza territoriale per le cause marittime aventi ad oggetto i danni derivanti da urto di navi (art. 589, lett. a, c. nav.) è stabilita dall'art. 590, 1° comma, c. nav. Se il fatto è avvenuto nel mare territoriale è competente: a) il tribunale della circoscrizione nella quale è avvenuto il fatto; b) oppure, il tribunale della circoscrizione nella quale è avvenuto l'approdo della nave danneggiata o, in mancanza, il tribunale della circoscrizione nella quale è avvenuto l'approdo della maggior parte dei naufraghi; c) oppure, il tribunale della circoscrizione nella quale è sito l'ufficio di iscrizione della nave. Se il fatto è avvenuto fuori del mare territoriale, si applicano tutti i fori ad eccezione di quello coincidente con il luogo in cui si è verificato l'evento (art. 590, ult. comma, c. nav.).

La formulazione dei tre criteri determinativi della competenza territoriale poneva il problema se dovessero essere considerati tra loro alternativi o concorrenti. L'esatta soluzione viene prospettata dalla giurisprudenza la quale stabilisce che i tre fori debbono considerarsi tra loro concorrenti senza ordini di preferenza ⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷⁶⁾ Cfr., *retro*, nota 18.

⁽⁷⁷⁾ Cfr. Cass. 21 gennaio 1950, in *Riv. dir. nav.* II, 1951, 10 ss., con nota di E. SPASIANO, *Ancora in tema di competenza nella cause per sinistri marittimi*. Nello stesso senso, P. MANCA, voce: *Cause marittime e aeronautiche*, in *Enc. dir.*, VI, Milano, 1960, 605; A. BONSIGNORI, *Lezioni sul processo civile in materia di navigazione marittima*, Bologna, 1991, 47, il quale ipotizza che quando l'art. 590 c. nav. fa riferimento alla circoscrizione in cui è avvenuto il primo approdo della nave, non fissa un foro alternativo concorrente ma un « foro condizionato », nel senso che « il foro dell'arrivo della maggior parte dei naufraghi si ha soltanto qualora non sussista la competenza del giudice della circoscrizione nella quale è avvenuto il primo approdo della nave danneggiata ». In argomento, si veda Cass. 18 febbraio 1965, n. 267, in *Riv. dir. nav.* II, 1965, 13 ss. (con nota di D. GAETA, *Ancora sulla competenza territoriale nelle cause per sinistri marittimi*), secondo cui il foro del luogo di iscrizione della nave è da considerarsi successivo rispetto al luogo del fatto e al luogo di approdo o di arrivo della maggior parte dei naufraghi tra loro, invece, elettivamente concorrenti; Cass. 25 ottobre 1965, n. 2244, in *Dir. mar.* 1967, 163 ss.; Cass. 21 febbraio 1966, n. 536, in *Riv. dir. nav.* II, 1967, 361 ss.

In argomento, giova segnalare che la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 589 c. nav., nella parte in cui attribuisce al comandante del porto, quale giudice di primo grado, la competenza a decidere le cause per sinistri marittimi di valore non eccedente le lire centomila, rendendo inoperanti, sempre a giudizio della Corte, tutte le altre disposizioni del codice della navigazione collegate a tale articolo, e, fra esse, gli artt. 591 ss. ⁽⁷⁸⁾.

Di conseguenza, la competenza a decidere tutte le cause per sinistri marittimi è del tribunale, indipendentemente dal valore della controversia.

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, 1° comma, c. nav.; art. 7, 1° comma, Conv. Bruxelles 1910), mentre il diritto di rivalsa, spettante alla nave che abbia pagato 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, 2° comma, Conv. Bruxelles 1910) ⁽⁷⁹⁾.

⁽⁷⁸⁾ Cfr. Corte Cost. 7 luglio 1976, n. 164, in *Dir. mar.* 1976, 673 ss., con nota di A. MAISANO, *L'illegittimità costituzionale della residua giurisdizione dei comandanti di porto*. La Corte ha fatto salvo l'art. 598 c. nav. che prevede la competenza del comandante di porto ad adoperarsi, quando ne sia richiesto, per indurre le parti ad un amichevole componimento per tutte le cause previste dall'art. 589 c. nav. che eccedano il valore di euro 51,64. La *ratio* giustificatrice dell'eccezione è nella natura amministrativa anziché giurisdizionale dell'amichevole componimento. Se il componimento riesce, si compila processo verbale sottoscritto dalle parti, dallo stesso comandante di porto e dal cancelliere. Tale processo verbale costituisce titolo esecutivo. Se, invece, il componimento non riesce, si compila il processo verbale, ugualmente sottoscritto dalle parti, dal comandante del porto e dal cancelliere e si allegano gli atti relativi agli accertamenti del fatto.

⁽⁷⁹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 413 ss., che mette in luce alcune differenze significative tra l'art. 8 conv. Bruxelles 1910 e l'art. 487 c. nav.: nel primo il decorso del termine estingue l'azione e non il diritto ed il termine decorre dall'avvenimento e non dal giorno del danno.

I termini prescrizionali sopra riferiti si riferiscono esclusivamente all'urto marittimo o all'urto misto (tra una nave e un aeromobile) ⁽⁸⁰⁾. 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.

Secondo una corretta impostazione dottrinale il termine di prescrizione in caso di danni derivanti dall'investimento di una nave contro beni non mobili della navigazione è quello quinquennale previsto per le obbligazioni da fatto illecito di cui all'art. 2947, 1° comma, c.c. per l'impossibilità di qualificare la « nave » come « veicolo » ⁽⁸¹⁾. Il termine biennale previsto dall'art. 2947, 2° comma, c.c. si applica, invece, ai danni derivanti dalle imbarcazioni da diporto in virtù del richiamo di cui all'art. 40 del codice della nautica da diporto.

⁽⁸⁰⁾ Cfr. E. TURCO BULGHERINI, voce: *Prescrizione marittima ed aeronautica*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XI, 1995, 238. Sul punto, cfr. Corte conti, Sez. Reg. Sicilia, 12 luglio 1957, in *Riv. Corte conti*, 1957, III, 212; Trib. Genova 7 aprile 1977, in *Dir. mar.* 1977, 206 ss.

⁽⁸¹⁾ Cfr. F.A. QUERCI, *op. cit.*, 591. In tal senso, Cass. 2 aprile 1960, n. 746, in *Riv. dir. nav.* II, 1960, 163 ss. Di contrario avviso: A. FIORENTINO, *op. cit.*, 252; G. RIGHETTI, *op. ult. cit.*, 373, che sostiene l'applicazione del termine biennale di prescrizione relativo ai danni prodotti dalla circolazione dei veicoli di ogni genere, includendovi quindi anche le imbarcazioni in considerazione, altresì, della portata normativa della disciplina della nautica da diporto. Su tale estensione normativa sollevano dubbi G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, 917.