

LA CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1910
IN MATERIA DI URTO DI NAVI.
LEGGE APPLICABILE E COMPETENZA GIURISDIZIONALE

STEFANO POLLASTRELLI*

SOMMARIO: 1. Il quadro generale del sistema delle fonti normative della disciplina dell'urto tra navi. – 2. La questione della determinazione della legge applicabile ed il Reg. CE n. 864/2007 - Roma II. – 3. Giurisdizione e competenza. – 4. Considerazioni conclusive.

1. *Il quadro generale del sistema delle fonti normative della disciplina dell'urto tra navi*

L'istituto dell'urto di navi, tra i più antichi e tradizionali del diritto marittimo¹, 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, oppure in acque territoriali di uno Stato del quale le navi coinvolte nell'urto non possedevano la nazionalità. 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)² 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*”)³, che rappresenta

* Professore associato di Diritto della Navigazione presso l'Università degli studi di Macerata.

¹ Cfr. G. RIPERT, *Traité général de droit commercial, Droit maritime*, II, Paris, 1914, p. 467 ss.; A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, 3, Torino, 1938, p. 201 ss.; B. BISSALDI, *L'urto di navi*, Milano 1939; E. VINCENZINI, *L'urto di navi nel diritto marittimo romano*, in questa *Rivista*, 1977, p. 690 ss.

² Sul CMI, cfr. F. BERLINGIERI, *Il Comité Maritime International. Le sue origini, la sua storia ed il suo futuro*, in questa *Rivista*, 1979, p. 148 ss.

³ 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, p. 9 ss. Per una compiuta analisi cfr. P. MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, III, Milano, 1975, p. 73 ss.; F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 391 ss.

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

uno dei primi e significativi contributi per l'unificazione internazionale del diritto marittimo⁴.

La Convenzione di Bruxelles del 1910, che è in vigore sul piano internazionale dal 10 marzo 1913 senza mai subire modifiche o emendamenti o aggiunte, finanche di lieve portata, veniva resa esecutiva dallo Stato italiano con legge 12 giugno 1913, n. 606 ed è in vigore nel nostro ordinamento dal 2 luglio 1913, 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 nautico⁵, venivano abrogate e sostituite (mantenendo la stessa numerazione) 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 (per la precisione gli artt. 2-3-4-5-7-8-13 della Convenzione) al fine di adeguare il sistema normativo nazionale ai principi espressi dal testo di diritto internazionale uniforme⁶. Successivamente, la legge n. 938/1925 veniva abrogata con l'entrata in vigore del codice della navigazione del 1942 (art. 1329 cod. nav.) le cui tuttora vigenti disposizioni normative degli artt. 482-488 cod. nav. (sotto la rubrica "Della responsabilità per urto di navi")⁷, che regolano la materia dell'urto tra navi⁸ come fonte autonoma di obbliga-

⁴ Cfr. F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare*, in questa *Rivista*, 1935, p. 449 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Intorno all'unificazione del diritto del mare*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, I, p. 337 ss.; A. LILAR, *L'unification internationale du droit maritime*, in *Riv. dir. nav.*, 1955, I, p. 3 ss.; F. BERLINGIERI, *Unification and Harmonisation of Maritime Law Revisited*, in questa *Rivista*, 2007, p. 28 ss.

⁵ Sulla disciplina dell'urto nautico prevista dal codice di commercio del 1882, cfr. A. BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, VI, Milano, 1920, p. 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, p. 897 ss.

⁶ Cfr. E. BENZA, *Sulle riforme alla legislazione italiana in materia di urto tra navi, assistenza e salvataggio*, Genova, 1914.

⁷ Sulla vigente disciplina dell'urto di navi, si vedano: A. BRUNETTI, *Manuale del diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947, p. 309 ss.; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, p. 248 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, III, Milano, 1962, p. 96 ss.; S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione, Parte speciale*, II, Torino, 1970, p. 29 ss.; G. RIGHETTI, voce *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, XX, Torino, 1975, p. 190 ss.; M. GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, p. 373 ss.; F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, p. 579 ss.; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, voce *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, p. 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, p. 327 ss.; G.A. RIGHETTI, voce *Urto di navi*, in *Dig. disc. priv. Sez. comm.*, XVI, Torino, 1999, p. 324 ss.; S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, Torino, 2006, p. 353 ss.; A.L.M. SIA, *L'urto di navi e di aeromobili tra disciplina speciale e diritto comune*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, II, Milano, 2008, p. 361 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, p. 596 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, p. 151 ss. Per la dottrina straniera J. LE CLERE, *L'abordage en droit maritime et en droit fluvial*, Paris, 1955; R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, IV, Paris, 1972, p. 17 ss.; I. ARROYO, *Curso de derecho marítimo*, Cizur Menor, 2005, p. 671 ss.; J.L. GABALDÓN GARCÍA-J.M. RUIZ SOROA, *Manual de de-*

Stefano Pollastrelli

zioni generatrice di responsabilità extracontrattuale alla stregua delle disposizioni della Convenzione di Bruxelles del 1910⁹, si uniformano nelle linee generali alla precedente normativa emanata in riforma agli artt. 660-665 dell'abrogato codice di commercio del 1882. Si deve precisare, ciò nondimeno, come il legislatore del 1942 abbia apportato precise modifiche nella previsione della disciplina dell'urto di navi, consistenti: nella soppressione di alcune norme (l'art. 660 cod. comm., nella parte in cui estendeva l'applicazione alle navi, oppure ad una di esse, che si trovassero all'ancoraggio al momento dell'urto; l'art. 663 cod. comm.; l'art. 664, terzo comma, cod. comm.), nel rinvio di altre in una diversa e più opportuna sede normativa (è il caso dell'art. 662, ult. comma, cod. comm. sul diritto di prelazione concesso ai danneggiati riprodotta oggi nell'art. 556 cod. nav. che disciplina la graduazione dei privilegi sotto la rubrica "Dei privilegi sulla nave e sul nolo"), nella riproduzione delle disposizioni normative in forma più precisa e sintetica (l'art. 484 cod. nav. che riproduce l'art. 662 cod. comm.; l'art. 485 cod. nav. che ripete i primi due commi dell'art. 664 cod. comm.), provvedendo, infine, a richiamare principi di diritto comune per esigenze di completezza dell'intero istituto (art. 484 cod. nav.)¹⁰. Ne consegue che le disposizioni del codice della navigazione riproducono, salvo alcune differenze che possono ravvisarsi in materia di responsabilità solidale fra navi (tra l'art. 4 Conv. Bruxelles e l'art. 484 cod. nav.), di prescrizione (tra l'art. 7 Conv. Bruxelles e l'art. 487 cod. nav.) e di soccorso in caso di urto (tra l'art. 8 Conv. Bruxelles e l'art. 485 cod. nav.), in maniera identica quelle della Convenzione di Bruxelles del 1910, lasciando alle legislazioni nazionali la regolamentazione di alcuni aspetti, come ad esempio: la determinazione della portata e degli effetti delle disposizioni contrattuali o legali che limitano la responsabilità dei proprietari delle navi rispetto alle persone

recho de la navegación marítima, Madrid-Barcelona, 2006, p. 691 ss.; P. BONASSIES-C. SCAPEL, *Droit maritime*, Paris, 2006, p. 253 ss.; J.M. RUIZ SOROA-J.M. MARTÍN OSANTE, *Manual de derecho de accidentes de la navegación*, Vitoria-Gasteiz, 2006.

⁸ La disciplina interna costituita dagli artt. 482-488 cod. nav. estende l'applicazione alle ipotesi di urto misto (cioè quello che avviene tra nave ed aeromobile) e di urto fra aeromobili (art. 966 cod. nav.) ed è integrata dagli artt. 969-972 cod. nav., che prevedono uno speciale regime di limitazione del debito dell'esercente responsabile dell'urto, e dall'art. 968 cod. nav. che implica un coinvolgimento normativo con l'istituto della responsabilità per danni causati a terzi sulla superficie da aeromobili in collisione (G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in questa *Rivista*, 2006, p. 735; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione. Parte aerea*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2007, p. 1363 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 596 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008, p. 475 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico*, Torino, 2009; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per i danni da urto fra aeromobili*, in L. TULLIO (a cura di), *Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico*, Napoli, 2009, p. 129 ss).

⁹ In tal senso, si vedano le esplicite previsioni di cui agli artt. 486 cod. nav. e 10 Conv. Bruxelles 1910 che escludono l'applicazione delle norme sulla responsabilità per danni da urto ai rapporti contrattuali (contratti di lavoro, di trasporto...).

¹⁰ Cfr. E. SPASIANO, *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, IV, Roma, 1941, p. 1053 ss. Si veda, anche, *Relazione al Codice della navigazione*, nn. 286-297.

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

a bordo (art. 4, ult. comma, Conv. Bruxelles); le cause di sospensione e di interruzione della prescrizione la cui determinazione è rimessa dalla legge del tribunale adito per l'azione di risarcimento dei danni (art. 7, terzo comma, Conv. Bruxelles); la determinazione della competenza del tribunale investito a decidere sull'azione per danni a seguito dell'urto. Invero, quest'ultimo profilo lasciava massima incertezza all'unificazione applicativa della sfera normativa della Convenzione di Bruxelles poiché, in pratica, si assisteva all'instaurazione di differenti azioni giudiziarie davanti a tribunali di diversi Stati in grado di conoscere il medesimo sinistro marittimo comportando il rischio di difformità nelle decisioni, oltre che complicazioni di ordine processualistico sulla autorità giudiziaria investita della giurisdizione. La questione veniva, successivamente, regolata dalle due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952, ratificate e rese esecutive dallo Stato italiano con legge 25 ottobre 1977, n. 880, ed in vigore dal 9 maggio 1980¹¹, sulla competenza civile e penale in caso di urto fra navi¹², le quali, unitamente alla Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 ("COL-REG 1972"), ratificata e resa esecutiva in Italia con legge 27 dicembre 1977, n. 1085 ed entrata in vigore il 15 luglio 1977, sulle Regole internazionali per prevenire gli urti in mare¹³, compongono il quadro normativo di diritto uniforme in materia di urto

¹¹ Cfr. G.U. n. 333 del 7 dicembre 1977.

¹² 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. Il testo delle due convenzioni può essere letto in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, p. 111 ss. In dottrina, cfr. A. GIANNINI, *Le Convenzioni di Bruxelles 1952 di diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1952, p. 207 ss.; M. ODDINI, *La Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza penale in materia di urto di navi*, in questa *Rivista*, 1953, p. 3 ss.; P. MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, cit., p. 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 questa *Rivista*, 1978, p. 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, p. 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., p. 425 ss. Si tenga presente che con la medesima legge n. 880/1977 veniva ratificata e resa esecutiva anche la Convenzione internazionale concernente l'unificazione di alcune regole sul sequestro conservativo di navi marittime sempre firmata a Bruxelles il 10 maggio 1952. Sull'argomento, cfr. F. BERLINGIERI, *Arrest of ships*, London, 2006.

¹³ 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 il 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.*, p. 670 ss.) è stata altresì modificata con emendamenti

Stefano Pollastrelli

marittimo. Cosicché, la Convenzione di Bruxelles del 1910, che incontra una larghissima applicazione per l'elevato numero di adesioni e ratifiche raggiunto¹⁴, prevale sulla normativa interna comportando che le disposizioni del codice della navigazione risulteranno applicabili limitatamente a quegli aspetti che non sono oggetto di disciplina della Convenzione stessa.

2. *La questione della determinazione della legge applicabile ed il Reg. CE n. 864/2007 - Roma II*

L'ambito applicativo della Convenzione di Bruxelles attiene ai casi di urto tra navi marittime ("navires de mer"; "sea-going vessels")¹⁵ e tra navi marittime e navi adibite alla navigazione interna ("bateaux de navigation intérieure"; "vessels of inland navigation") purché abbiano la nazionalità di 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). Quando le navi coinvolte nell'urto (navi marittime ovvero nave marittima e nave adibita alla navigazione interna) appartengono al medesimo Stato del tribunale adito è applicabile la legge nazionale comune e non la Convenzione di Bruxelles (art. 12, n. 2, Conv. Bruxelles). A sua volta, se una delle navi coinvolte nell'urto appartiene ad uno Stato non contraente, l'applicazione della Convenzione di Bruxelles potrà essere subordinata da ciascun Stato contraente alla condizione di reciprocità (art. 12, n. 1, Conv. Bruxelles), diversamente, si porrà il problema dell'individuazione della legge regolatrice la fattispecie. In tal caso, soccorre l'art. 12 (disp. prel.) cod. nav., quale norma di diritto internazionale privato marittimo¹⁶, che individua i seguenti criteri di collegamen-

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.*, p. 127 ss.; F. BERLINGIERI, *Le nuove regole per evitare gli abbordi in mare*, in questa *Rivista*, 1973, p. 111 ss.; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., p. 375 ss.; S. HODGES-C. HILL, *Principles of Maritime Law*, London-Hong Kong, 2001, p. 83 ss.; R.G. MARSDEN, *Collisions at Sea*, London, 2003; E. GOLD-A. CHIRCOP-H. KINDRED, *Maritime Law*, Toronto, 2003, p. 497 ss.; C.H. ALLEN, *Farewell's Rules of the Nautical Road*, Annapolis, 2005. Le Regole sono norme di diritto internazionale uniforme e 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 questa *Rivista*, 2007, 558 ss.

¹⁴ Gli Stati che hanno ratificato o aderito alla Convenzione sono riportati in *CMI Yearbook*, 2007-2008, p. 374 ss.

¹⁵ Sulla definizione di nave rilevante per l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1910, cfr. F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., p. 392 ss.

¹⁶ Cfr. R. MONACO, *Sulla necessità di norme di diritto internazionale in materia di navigazione*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, I, Roma, 1941, p. 131 ss.; M. GIULIANO, *Le nuove norme di diritto internazionale privato in tema di navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1942,

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

to: 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)¹⁷, 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, si applica la legge italiana quando il giudizio si svolge in Italia e, cioè, in quanto *lex fori*¹⁸. Così come si applica, indubbiamente, la legge italiana se l'urto avviene in acque territoriali tra navi aventi nazionalità italiana¹⁹. 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. cod. civ.²⁰, salvo il caso in cui le navi abbiano nazionalità comune²¹. La riforma del sistema italiano di diritto inter-

p. 21 ss.; M. UDINA, *Le disposizioni preliminari al codice della navigazione*, Trieste, 1942; S.M. CARBONE, *Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione*, in L. TULLIO-M. DEIANA (a cura di), *Il cinquantenario del codice della navigazione (Cagliari 28 - 30 marzo 1992)*, Cagliari, 1993, p. 45 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 701 ss.

¹⁷ Sul regime giuridico del mare, cfr. B. CONFORTI, *Il regime giuridico dei mari*, Napoli, 1957; U. LEANZA, *Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel mediterraneo*, Torino, 1993; ID., *Il diritto degli spazi internazionali*, I-II, Torino, 1999; R.R. CHURCHILL-A.V. LOWE, *The Law of the Sea*, Manchester, 1999; T. SCOVAZZI, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Torino, 2002; D. FREESTONE-R. BARNES-D. ONG, *The Law of the Sea, Progress and Prospects*, Oxford, 2006; M. GAVOUNELI, *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Leiden, 2007. Sotto un profilo normativo, si veda la Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982 sul diritto del mare (il cui testo è in G. RIGHETTI-M. RIMABOSCHI, *op. cit.*, p. 2534 ss.), entrata in vigore il 16 novembre 1994 e per lo Stato italiano il 12 febbraio 1995.

¹⁸ Cfr. Cass., Sez. II, 7 febbraio 1975, n. 458, in questa *Rivista*, 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 cod. nav. la legge da applicarsi è quella italiana". Sul punto, cfr. M. SCERNI, *Il diritto internazionale privato marittimo ed aeronautico*, in P. FEDOZZI e S. ROMANO, *Tratt. dir. int.*, VI, Padova, 1936, p. 303; *Relazione al codice della navigazione*, n. 28.

¹⁹ Cfr. E. VINCENZINI, *Brevi note in tema di urto di navi in acque extraterritoriali e di giurisdizione del giudice italiano*, in questa *Rivista*, 1977, p. 536 ss.; G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *op. cit.*, p. 919; G. RIGHETTI, *Tratt. dir. mar.*, cit., p. 336 ss.

²⁰ Cfr. A. GIARDINA-R. QUADRI, *Dell'applicazione della legge in generale (Disp. prel.)*, Art. 16-21 prel., in *Comm. cod. civ.*, a cura di A. Scialoja e G. Branca, Bologna-Roma, 1978; P. MENGONZI, *Le disposizioni sulla legge in generale: gli articoli da 16 a 31*, in *Tratt. dir. priv.*, diretto da P. Rescigno, I, Torino, 1982, p. 275 ss.

²¹ Cfr. Lodo arb. 5 ottobre 1971, in questa *Rivista*, 1972, 414 ss.; Lodo arb. 27 gennaio 1977, in questa *Rivista*, 1977, 476 ss. Per un'approfondita indagine, cfr. E. FANARA, *Urto di navi in acque territoriali e legge regolatrice*, in *Trasp.*, 1978, p. 26 ss. L'urto in acque territoriali estere è regolato dalla *lex commissi delicti*. In tal senso, S. FERRARINI-G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 31; App. Genova 15 febbraio 1975, in questa *Rivista*, 604, secondo cui "non ricorrono gli estremi di cui all'art. 12 cod. 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. cod. civ.". Sul punto, si vedano, G. RIGHETTI, voce *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it., cit.*, p. 192; F.A. QUERCI, *op. cit.*, p. 682.

Stefano Pollastrelli

nazionale privato, com'è noto, avvenuta con legge 31 maggio 1995, n. 218²², non ha coinvolto direttamente le norme di diritto internazionale privato del codice della navigazione che, difatti, non sono ricomprese nell'elenco di cui all'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, in base al quale la responsabilità per fatto illecito è regolata dalla legge dello Stato in cui si è verificato l'evento, a porsi in collegamento con l'art. 12 cod. nav. nei casi di urto che si verificano in alto mare ed in acque sottoposte alla giurisdizione di uno Stato²³. Siffatto collegamento normativo non è più operativo dall'11 gennaio 2009 per effetto dell'entrata in vigore del 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")²⁴ che stabilisce i criteri di individuazione della legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali sorte all'interno dell'Unione Europea. Le misure introdotte dal Regolamento in esame sono finalizzate a conferire certezza, sia in ordine alla designazione della legge applicabile all'interno degli Stati membri, sia a favorire la prevedibilità dell'esito delle controversie giudiziarie e la libera circolazione delle sentenze. È necessario, quindi, prevedere una compatibilità normativa tra le misure adottate per risolvere conflitti di leggi e quelle per l'individuazione della competenza giurisdizionale in seno al territorio comunitario. È stato quindi creato un sistema normativo in cui le disposizioni del Regolamento n. 864/2007, insieme a quelle del Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (detto "Roma I")²⁵, sono coerenti con il Regolamento

²² La legge n. 218/1995 in *G.U.*, Suppl. ord., n. 128 del 3 giugno 1995 è entrata in vigore il 1° settembre 1995. In dottrina, 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, p. 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, p. 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; F. MOSCONI, *Diritto internazionale privato e processuale*, II, *Parte speciale*, Torino, 2002; T. BALLARINO-D. MILAN, *Corso di diritto internazionale privato*, Padova, 2006.

²³ Cfr. S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO, *op. cit.*, p. 354. Sulla portata applicativa dell'art. 62 legge n. 218/1995, cfr. F. MOSCONI, *op. cit.*, p. 161 ss.; T. BALLARINO-D. MILAN, *op. cit.*, p. 227 ss.

²⁴ Cfr. in *G.U.U.E.* del 31 luglio 2007, n. L 199/40. In argomento, cfr. I. PRETELLI, *La legge applicabile alle obbligazioni non contrattuali nel Regolamento "Roma II"*, in A. BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, in *Trattato di diritto privato dell'Unione europea*, diretto da G. Ajani e G.A. Benacchio, XIV, Torino, 2009, p. 409 ss.

²⁵ Cfr. in *G.U.U.E.* del 4 luglio 2008, n. L 177/6. In argomento, cfr. B. UBERTAZZI, *La legge applicabile alle obbligazioni contrattuali nel Regolamento "Roma II"*, in A. BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, cit., p. 345 ss.

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

(CE) n. 44/2001 del Consiglio del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (detto "Bruxelles I")²⁶. Ne dovrebbe conseguire un corretto funzionamento dello spazio giudiziario europeo in cui i criteri comuni sopra introdotti siano in grado di scongiurare divergenze sulle regole di conflitto di leggi e difformità tra le norme nazionali sulla competenza giurisdizionale e sul riconoscimento delle decisioni. Il Regolamento n. 864/2007 si applica, pertanto, in circostanze che presentino conflitti di leggi, a tutte le obbligazioni extracontrattuali in materia civile e commerciale che sorgono nei rapporti tra privati all'interno dell'Unione europea, con esclusione di singole fattispecie contemplate nell'elenco di cui al secondo comma dell'art. 1. Tutti gli Stati membri, con la sola eccezione della Danimarca (art. 1, comma 4), debbono quindi applicare le disposizioni del Regolamento n. 864/2007 per individuare la legge applicabile alle fattispecie che si presentino dinanzi al loro ambito di competenza giurisdizionale, a prescindere dalla natura dell'organo giurisdizionale adito, utilizzando i criteri previsti per gli illeciti il cui principio generale è rappresentato dal collegamento con il Paese sul cui territorio il danno si è verificato determinando così, sempre nell'ottica del legislatore comunitario, il giusto equilibrio tra gli interessi dell'autore del danno e quelli della parte rimasta offesa. Le norme del Regolamento n. 864/2007 prevalgono sulle disposizioni interne di ogni singolo Stato e trovano altresì applicazione anche quando la legge che viene individuata non sia quella di uno Stato membro, in forza del loro carattere universale (art. 3). Alla stregua dei principi sopra visti e tenuto conto l'elenco delle materie escluse dal campo di applicazione, il Regolamento n. 864/2007 estende la sua applicazione alle

²⁶ Il Regolamento (CE) n. 44/2001 (in *G.U.C.E.* del 16 gennaio 2001, n. L 012) è in vigore dal 1° marzo 2002 e sostituisce la Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 (sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale) entrata in vigore il 1° febbraio 1973 e più volte nel corso degli anni modificata (la versione aggiornata è in *G.U.C.E.* del 26 gennaio 1998, n. C 027). Il Reg. n. 44/2001 (c.d. "Bruxelles I") si applica agli Stati membri dell'Unione Europea (con esclusione della Danimarca), ed è stato adottato per unificare le norme nazionali sui conflitti di competenza in materia civile e commerciale (rimangono esclusi alcuni istituti indicati dall'art. 1) e per semplificare le formalità di riconoscimento e di esecuzione delle decisioni emesse dagli Stati membri. L'obiettivo che la Comunità si prefigge è quello di creare e sviluppare uno spazio giudiziario europeo in cui sia garantita la libera circolazione delle decisioni in materia civile e commerciale. Sull'argomento: P. BERTOLI, *La disciplina della giurisdizione civile nel regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2002, p. 625 ss.; S. LA CHINA, *Il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze nel Regolamento comunitario n. 44/2001*, in *Riv. dir. proc.*, 2002, p. 386 ss.; A. CONVERSO, *La giurisdizione unica europea. Il Reg. (CE) 44/2001*, in *Contr. impr. / Europa.*, 2002, p. 266 ss.; A. BRIGGS -P. REES, *Civil Jurisdiction and Judgments*, London-Hong Kong, 2002; F. MOSCONI-C. CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato e processuale*, I, *Parte generale e contratti*, Torino, 2007; A. BONOMI, *Il sistema della competenza giurisdizionale nel Regolamento "Bruxelles I"*, in A. BONOMI (a cura di), *Diritto internazionale privato e cooperazione giudiziaria in materia civile*, cit., p. 55 ss.; G.P. ROMANO, *Riconoscimento ed esecuzione delle decisioni nel Regolamento "Bruxelles I"*, *ivi*, p. 149 ss.; S.M. CARBONE, *Lo spazio giudiziario europeo in materia civile e commerciale. Da Bruxelles I al Regolamento comunitario CE n. 805/2004*, Torino, 2009.

Stefano Pollastrelli

obbligazioni extracontrattuali che derivano dai casi di urto di navi che avvengono in acque territoriali o in uno spazio soggetto alla sovranità di uno Stato²⁷. La norma generale di riferimento è contenuta nell'art. 4 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, invece, 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. In tal caso, è necessario precisare che per residenza abituale di società e persone giuridiche si deve intendere il luogo in cui si trova la loro amministrazione centrale, mentre per residenza abituale di una persona fisica che agisce nell'esercizio della sua attività si deve intendere il luogo in cui si trova la sua sede principale (art. 23). 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. Tale ultima previsione conferisce al sistema normativo delle regole di conflitto di leggi del Regolamento in esame una caratterizzazione di maggiore flessibilità, a scapito del requisito della certezza del diritto circa la legge applicabile, in cui il giudice adito potrà, di fronte al complesso delle circostanze del caso, discostarsi dai principi di cui al primo e secondo comma dell'art. 4 e trattare i singoli casi in maniera più aderente alla realtà normativa di un determinato Paese soprattutto di fronte ai casi di dispersione degli elementi della fattispecie tra diversi Paesi ove il luogo dell'evento può presentarsi marginale od occasionale²⁸. 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). Sono esclusi dalla disciplina comunitaria del Regolamento n. 864/2007 i casi di urto che avvengono in spazi non soggetti alla sovranità di alcuno Stato che rimangono regolati dai principi di diritto internazionale privato di cui all'art. 12 cod. nav.²⁹. Ciò nondimeno, può osservarsi, da ultimo, che se le fattispecie di urto di navi avvengono in zone marine non soggette alla sovranità degli Stati membri, il Regolamento n. 864/2007 troverà applicazione se l'azione giudiziaria che ne scaturisce viene incardinata in un Paese membro dell'Unione europea in quanto l'organo giudiziario adito è obbligato alla sua applicazione.

²⁷ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 702.

²⁸ Cfr. Cass. 27 marzo 2007, *Soc. Bureau Veritas SA c. Soc. Groupeme Transport*, in questa *Rivista*, 2008, 237 con nota di M. LOPEZ DE GONZALO e in *Rev. critique droit int. privé*, 2007, 405 ss., la quale, pronunciandosi sulla legge applicabile in materia di responsabilità extracontrattuale in riferimento al naufragio della nave *“Wellborn”* avvenuto a Port Douchin in Madagascar in viaggio verso la Cina, ha affermato che *“le lieu de réalisation du dommage étant fortuit, il convient de rechercher le lieu du fait générateur afin de faire application de la loi présentant les liens les plus étroits avec le fait dommageable”*.

²⁹ Cfr. S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *op. cit.*, p. 92.

3. *Giurisdizione e competenza*

Per quanto riguarda gli aspetti sulla competenza giurisdizionale, si è sopra riferito come in ambito comunitario sia stato adottato il Regolamento (CE) n. 44/2001, mentre nella specifica materia qui trattata sono da tempo operative all'interno dell'ordinamento giuridico italiano le due Convenzioni di Bruxelles del 10 maggio 1952 sulla competenza civile e penale per le cause riguardanti danni da urto. 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 (ed anche quella sulla competenza penale)³⁰ ha fissato alcune regole uniformi per determinare 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 interna³¹. 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'urto, 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. Le parti convenute potranno proporre le loro domande riconvenzionali relative allo stesso urto marittimo davanti al Tribunale competente a giudicare l'azione principale (art. 3, primo comma). Interessante peraltro notare come i convenuti possono anche promuovere le loro

³⁰ Il criterio scelto dalla Convenzione di Bruxelles del 1952 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 batte bandiera al momento dell'urto (art. 1). La Convenzione non si applica se l'urto è avvenuto nei porti, nelle rade e nelle acque interne (art. 4). Tale Convenzione, diversamente dalla Convenzione di Bruxelles del 1952 sulla giurisdizione civile, ha un ambito applicativo più esteso in quanto si applica non solo all'urto di navi ma anche ad ogni altro incidente della navigazione.

³¹ Con esclusione delle collisioni tra navi da guerra, navi appartenenti allo Stato o al servizio dello Stato (art. 5). Ciò si pone in linea con l'art. 11 Conv. Bruxelles 1910 che esclude la propria sfera di applicazione alle navi da guerra e alle navi di Stato esclusivamente adibite a un servizio pubblico, facendo così salva, per tali vicende, l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 sull'immunità delle navi di Stato, ratificata e resa esecutiva dall'Italia con R.d.l. 6 gennaio 1928 ed in vigore dal 27 luglio 1937.

Stefano Pollastrelli

domande attraverso un autonomo giudizio innanzi ad un altro Tribunale (cioè quello non investito dall'azione principale) purché competente in base alle regole di cui all'art. 1, lasciando così aperta la possibilità di avere una pluralità di giurisdizioni nonché l'eventualità di differenti giudicati sul medesimo sinistro marittimo. Questa specifica incongruenza si potrà manifestare anche nell'ipotesi prevista dal secondo comma dell'art. 3 in cui vi sia la presenza di più attori (*"plusieurs demandeurs"*) dalla collisione. Ciascuno di essi può promuovere l'azione davanti al Tribunale precedentemente adito a conoscere l'azione principale relativa al medesimo urto marittimo (litisconsorzio facoltativo), ma ciascuno di essi ha parimenti la facoltà di promuovere l'azione davanti ad un Tribunale competente diverso da quello adito per primo. Il terzo comma dell'art. 3 contempla invece i casi in cui dallo stesso urto siano implicate più navi. Il giudice competente, sempre in base alle regole della Convenzione di Bruxelles del 1952, investito per primo a conoscere l'azione, potrà estendere la propria giurisdizione alle altre azioni intentate per lo stesso fatto e per le quali non sarebbe competente purché gli sia consentito dalla sua legislazione interna. Le disposizioni sopra viste possono essere derogate dalle parti interessate che, di comune accordo, decidono di scegliere un'altra giurisdizione diversa da quelle indicate dalla Convenzione o di sottoporre la questione ad un arbitrato (art. 2). L'azione giudiziale potrà essere intentata anche per il risarcimento di danni che si siano verificati per urto cosiddetto "equiparato", cioè in mancanza di una vera e propria collisione materiale diretta (art. 4)³², mentre sono escluse le azioni relative al contratto

³² Tale disposizione è conforme a quella dell'art. 13 Conv. Bruxelles 1910 (*"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"*), la quale 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". Nella normativa interna i casi di urto equiparati sono disciplinati dall'art. 488 cod. nav. e si riferiscono ai danni provocati dallo spostamento di acqua prodotto da una nave in partenza che ha determinato una collisione tra due navi affiancate (Cfr. Trib. Genova 13 agosto 1952, in questa *Rivista*, 1953, 111 ss.; App. Genova 23 settembre 1953, in questa *Rivista*, 1954, 669 ss.), 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 (Cfr. Trib. Napoli 23 aprile 1983, in questa *Rivista*, 1984, 893 ss.; App. Napoli 29 dicembre 1984, in questa *Rivista*, 1986, 105 ss.; Corte distr. - Distretto Est Virginia 9 aprile 1951, in questa *Rivista*, 1951, 571; U.S.C.A. 5 febbraio 1952, in questa *Rivista*, 1952, 480; Corte distr. - Distretto Sud Florida 19 marzo 1958, in questa *Rivista*, 1959, 601) e ai danni provocati a causa del risucchio determinato dall'improvviso aumento di velocità di una nave nei confronti di un rimorchiatore (Cfr. Trib. Livorno 26 giugno 1968, in questa *Rivista*, 1969, 428 ss.; Trib. Comm. Anversa 9 marzo 1953, in *D.M.F.*, 1953, 574; Corte distr. - Distretto Maryland 7 luglio 1954, in questa *Rivista*, 1954, 695; Corte distr. - Distretto Sud New York 6 luglio 1956, in questa *Rivista*, 1957, 573; Corte distr. - Distretto Sud Texas, Div. Huston, 6 agosto 1956, in questa *Rivista*, 1957, 276; Trib. Comm. Marsiglia 12 giugno 1962, in questa *Rivista*, 1963, 348).

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

di trasporto marittimo o a qualunque altro contratto (art. 6)³³. L'ambito di applicabilità delle norme della Convenzione di Bruxelles 1952 è condizionato dal requisito che tutte le navi interessate nell'azione appartengano a Stati contraenti, salvo che appartengano al medesimo Stato del tribunale adito, in qual caso si applica la legge nazionale. Si prevede l'applicazione delle norme della Convenzione di Bruxelles del 1952 anche a navi che non abbiano la nazionalità degli Stati contraenti purché tale applicazione sia subordinata da ciascun Stato contraente alla condizione di reciprocità (art. 8).

La Convenzione di Bruxelles del 1952, che determina una speciale giurisdizione in materia di urto di navi, prevale sul Reg. n. 44/2001 sulla determinazione della competenza in materia civile e commerciale negli Stati membri dell'Unione europea ed anche sulla disciplina nazionale. A tale proposito, si consideri che l'art. 71 Reg. n. 44/2001 lascia impregiudicate le convenzioni di cui gli Stati membri siano parti contraenti che disciplinano la competenza giurisdizionale nonché il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materie particolari, evitando sovrapposizioni con le discipline dettate da convenzioni internazionali uniformi. Ne consegue, quindi, che per gli aspetti non regolati dalla Convenzione di Bruxelles del 1952 si applica il Regolamento "Bruxelles I" che pone, quale principio fondamentale, quello della competenza del giudice dello Stato membro in cui è domiciliato il convenuto, indipendentemente dalla sua cittadinanza (art. 2). Per le società o altre persone giuridiche il domicilio è determinato dalla sede sociale o dall'amministrazione centrale oppure dal centro di attività principale (art. 60). Se una parte non sia domiciliata nello Stato membro i cui giudici sono aditi, si dovrà stabilire se essa ha il domicilio in un altro Stato membro e, in tal caso, i giudici applicheranno la legge di quest'ultimo Stato (art. 59). Per la materia qui trattata, si deve considerare la possibilità di scelta di un foro speciale, rispetto a quello generale. In tale previsione, la persona domiciliata nel territorio di uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro in materia di illeciti civili dolosi e colposi, davanti il giudice del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire (art. 5). Sempre, in stretta aderenza, per vicende di necessità processuali che possono emergere a seguito di un urto di navi, l'art. 6 prevede, limitatamente ad alcuni casi, diversi fori alternativi sulla base del principio della connessione di cause. Si tratta di un meccanismo che permette la concentrazione di cause davanti ad un unico giudice al fine di evitare che più domande siano portate davanti a tribunali diversi con il rischio di avere decisioni incompatibili. La persona può, quindi, essere convenuta: in caso di pluralità di convenuti davanti al giudice del luogo in cui uno qualsiasi di essi è domiciliato, sempre che esista uno stretto nesso tra le domande tale da rendere una trattazione unica e una decisione unica; in caso di chiamata in garanzia o di chiamata di terzo davanti al giudice in cui già pende la domanda principale e in caso di domanda ri-

³³ In senso conforme l'art. 10 Conv. Bruxelles 1910. Rimangono altresì esclusi dall'applicazione della Conv. Bruxelles 1952 i casi che rientrano nelle disposizioni della Convenzione sulla navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 che prevedono fori esclusivi di competenza (art. 7).

Stefano Pollastrelli

convenzionale davanti al giudice presso il quale è stata proposta la domanda principale.

Le disposizioni di cui al Reg. n. 44/2001, ai fini della determinazione della giurisdizione, vanno integrate, residualmente, con la disposizione dell'art. 14 cod. 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 giudiziale³⁴. La competenza territoriale per le cause marittime aventi ad oggetto i danni derivanti da urto di navi (art. 589, lett. a, cod. nav.) è stabilita dall'art. 590, 1° comma, cod. 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, cod. nav.)³⁵.

4. *Considerazioni conclusive*

L'avviato processo normativo di formazione comunitaria sull'impianto del diritto internazionale privato e processuale avrà l'effetto di svuotare gli strumenti normativi delle regole di conflitto dei singoli Stati membri, i quali saranno costretti, progressivamente, ad applicare, quasi in maniera integrale, le regole di conflitto uniformi che, in virtù del loro carattere di universalità, erodono sempre più zone specifiche del diritto civile, commerciale e processuale dei singoli Stati. Gli interventi co-

³⁴ Cfr. P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., p. 112; E. VINCENZINI, *op. cit.*, p. 538; A. LEFEEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *op. cit.*, p. 719.

³⁵ La giurisprudenza stabilisce che i tre fori debbono considerarsi tra loro concorrenti senza ordini di preferenza. Sull'argomento, 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*); 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 questa *Rivista*, 1967, 163 ss.; Cass. 21 febbraio 1966, n. 536, in *Riv. dir. nav.*, II, 1967, 361 ss. In dottrina, cfr. P. MANCA, voce *Cause marittime e aeronautiche*, in *Enc. dir.*, VI, Milano, 1960, p. 605; A. BONSIGNORI, *Lezioni sul processo civile in materia di navigazione marittima*, Bologna, 1991, p. 47, il quale ipotizza che quando l'art. 590 cod. 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".

La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi

munitari, difatti, che si sono succeduti negli ultimi anni sono stati settoriali, ma si intravede un percorso che condurrà ad un coinvolgimento normativo di tutti i principali aspetti riguardanti il generale sistema del diritto internazionale privato. L'apporto invasivo del diritto comunitario coinvolge anche il diritto della navigazione che, come noto, gode di un particolare sistema di proprie regole di conflitto, a sua volta, non scalfito dalla riforma italiana del diritto internazionale privato avvenuta con legge n. 218/1995, come sopra riferito. È pur vero che la presenza di numerose convenzioni internazionali marittime (ed aeronautiche) in vigore nel nostro ordinamento giuridico assorbe prevalentemente ogni questione in ordine alla ricerca della legge applicabile, ma è anche vero che gli organi comunitari sembrano, finora, ad eccezione di alcuni limitati aspetti³⁶, avere dimenticato la complessa e delicata fenomenologia della "materia della navigazione"³⁷, che meriterebbe specifiche regole di conflitto di leggi ad essa rivolta, come, del resto, sembra suggerire lo stesso Regolamento n. 864/2007 (*considerando 19; considerando 35*), al fine raggiungere un migliore equilibrio fra i molteplici interessi contrapposti che possono sorgere da ipotesi di responsabilità per fatto illecito come, nello specifico, si presenta, sovente, i casi di collisioni tra navi. Siffatto approccio, su un piano più generale, dovrebbe essere, auspicabilmente, rivolto anche ad altri settori speciali del diritto della navigazione che male si conciliano ad essere disciplinati da regole generali se si vuole evitare divergenze tra regole di conflitto di leggi.

Sul versante interno, infine, la prospettata riforma della parte marittima del codice della navigazione³⁸, potrebbe rendere maggiormente semplificato il delineato quadro normativo in materia di urto di navi operando un esplicito rinvio alle norme internazionali in vigore nel territorio della Repubblica senza dovere riprodurre le disposizioni uniformi nel codice della navigazione, alla stregua della medesima tecnica legislativa utilizzata per alcuni principali istituti del diritto della navigazione aerea in occasione della riforma della parte aeronautica al codice della navigazione³⁹.

³⁶ Nello specifico: l'art. 5 del Reg. CE n. 593/2008 sul contratto di trasporto; l'art. 5, punto 7, Reg. CE n. 44/2001, sulla competenza speciale riguardante il pagamento del corrispettivo per l'assistenza o il salvataggio di un carico o di un nolo; l'art. 14 Reg. CE n. 44/2001 sulla competenza in materia di rapporti assicurativi dei rischi inerenti la navigazione marittima ed aeronautica.

³⁷ Cfr. F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione: tendenze di sviluppo e tematiche dottrinali*, in *Trasp.*, 1975, p. 3 ss.

³⁸ L'iniziativa della riforma è opera del senatore Enrico Musso e del deputato Roberto Casinelli che hanno presentato un disegno e una proposta di legge di due articoli con delega al Governo.

³⁹ La riforma del codice della navigazione è entrata in vigore il 21 ottobre 2005 (cfr. G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in questa *Rivista*, 2005, p. 1201 ss.). Successivamente, il d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 (in *G.U.* 14 aprile 2006, n. 88) ha apportato disposizioni correttive ed integrative al d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 (in *G.U.* 8 giugno 2005, n. 131, *Suppl. ord.*, n. 106) recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, in virtù dell'art. 2, comma 3, L. 9 maggio 2004, n. 265 (cfr. G. MASTRANDREA-L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, cit.*, p. 699 ss.).

Stefano Pollastrelli

L'estensione della disciplina uniforme all'interno dell'ordinamento giuridico italiano potrebbe coinvolgere anche le altre due convenzioni sopra riferite e cioè la Convenzione di Bruxelles del 1952 sulla giurisdizione civile e la Convenzione di Londra del 1972 sulle Regole internazionali per prevenire gli urti in mare, alla quale fare ricorso per individuare i criteri di responsabilità delle navi entrate in collisione, comportando così una compiuta ed omogenea applicazione normativa del quadro uniforme dell'urto di navi.

In argomento, cfr. E. TURCO BULGHERINI, *op. cit.*, p. 1341 ss. Il riferimento è al contratto di trasporto aereo (art. 941 cod. nav.) e alla responsabilità per danni a terzi sulla superficie (art. 965 cod. nav.).