

La responsabilità dell'armatore e dell'esercente



1) CRITERO IMPUTAZIONE RESPONSABILITA'



La responsabilità di armatore: il criterio di imputazione

Art. 274 cod.nav
Art. 878 cod.nav



Responsabilità di
armatore ed
eserccente

La disciplina del c. nav.
detta un criterio
generale di imputazione
per cui i fatti
dell'equipaggio della
nave devono essere
considerati come fatti
dell'armatore (e
dell'eserccente).

I criteri generali:

1. l'armatore (e l'eserccente)
sono responsabili per i fatti
dell'equipaggio e per le
obbligazioni contratte dal
comandante per quanto
riguarda la nave, o
l'aeromobile e la spedizione

2.
l'area della responsabilità
non si estende
all'adempimento degli
obblighi pubblicistici che
gravano sul comandante,
perché in relazione a questi
lui è tenuto personalmente
(es.: obblighi assistenza e
salvataggio)



art. 879 cod. nav

responsabilità dell'esercente nell'ipotesi di utilizzo
dell'aeromobile senza il suo consenso

←
l'esercente risponde in solido con il terzo che ha
utilizzato l'aeromobile senza il suo consenso soltanto
se non ha esercitato la dovuta diligenza necessaria per
evitare il fatto



art. 939-ter cod. nav.

«In caso di locazione, di comodato o comunque di conferimento del diritto di utilizzare l'aeromobile per una durata non superiore a quattordici giorni, esercente dell'aeromobile continua ad essere considerato il soggetto che ha conferito il diritto di utilizzazione.

In caso di danni a terzi derivanti dall'utilizzazione dell'aeromobile ai sensi del primo comma, l'utilizzatore risponde in solido con chi ha conferito il diritto di utilizzazione».



ipotesi specifiche



diporto: responsabilità verso terzi regolata da art. 2054 c.c. : il conducente è presunto responsabile e può liberarsi soltanto provando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno

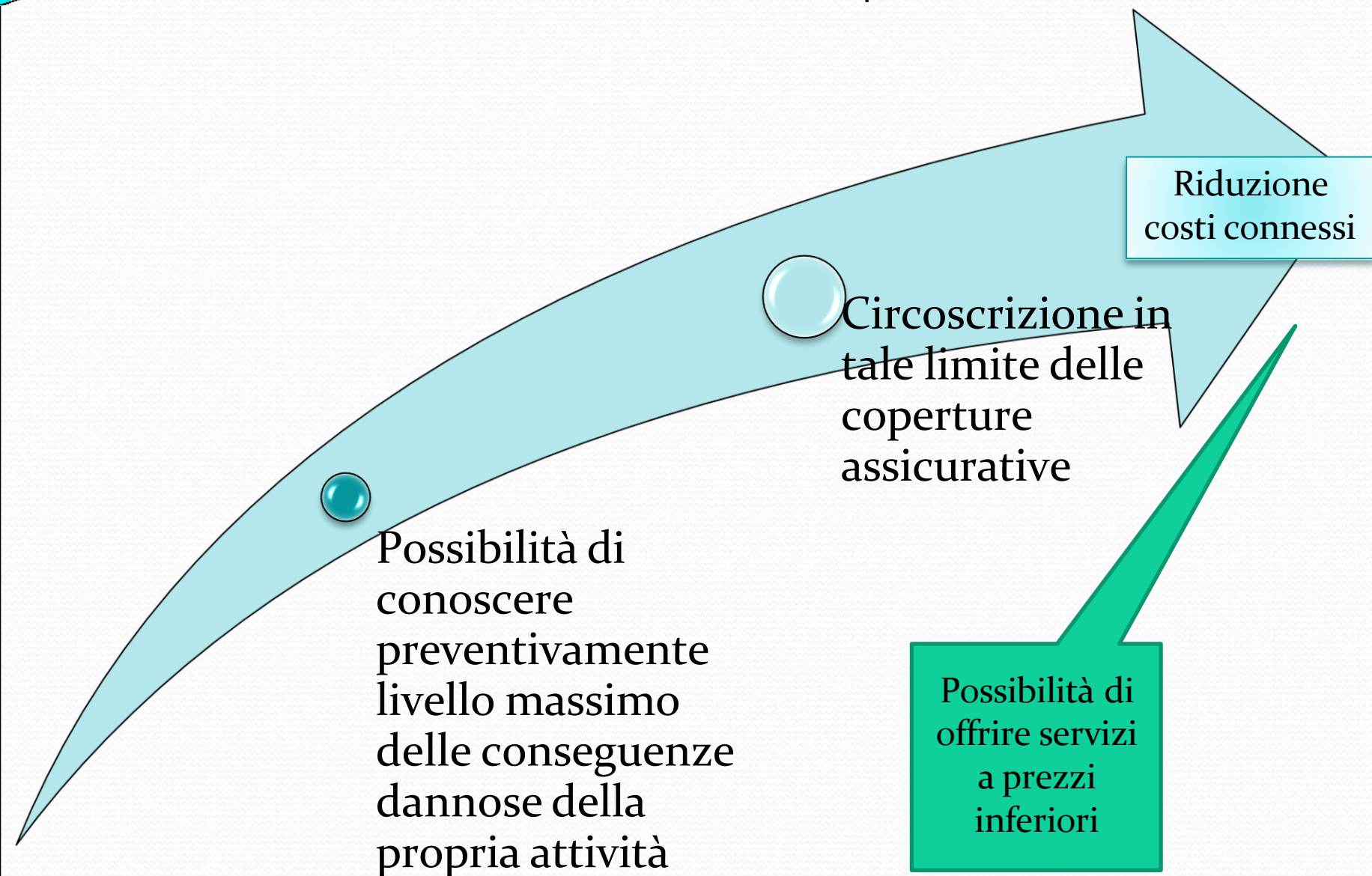
Art. 40, comma 2, cod. dip 2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.

resp. per danni da inquinamento del mare causato dal trasporto marittimo di idrocarburi oppure di sostanze nucleari, pericolose e nocive: **regimi particolari**



2) LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA'

La ratio della limitazione di responsabilità





i due sistemi di limitazione della responsabilità

Per navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate



sistema di limitazione previsto dal codice della navigazione

Per navi più grandi



Sistema diverso ispirato alla Convenzione di Londra del 19.11.1976 sulla limitazione di responsabilità per crediti marittimi, emendata dal Protocollo del 2.5.1996. Si tratta di sistema introdotto da d.lg. 28 giugno 2012 n. 111 che ha ricalcato i principi della Convenzione

Art.275 c. nav., si applica
agli armatori di navi di
stazza lorda inferiore a 300
tonnellate.



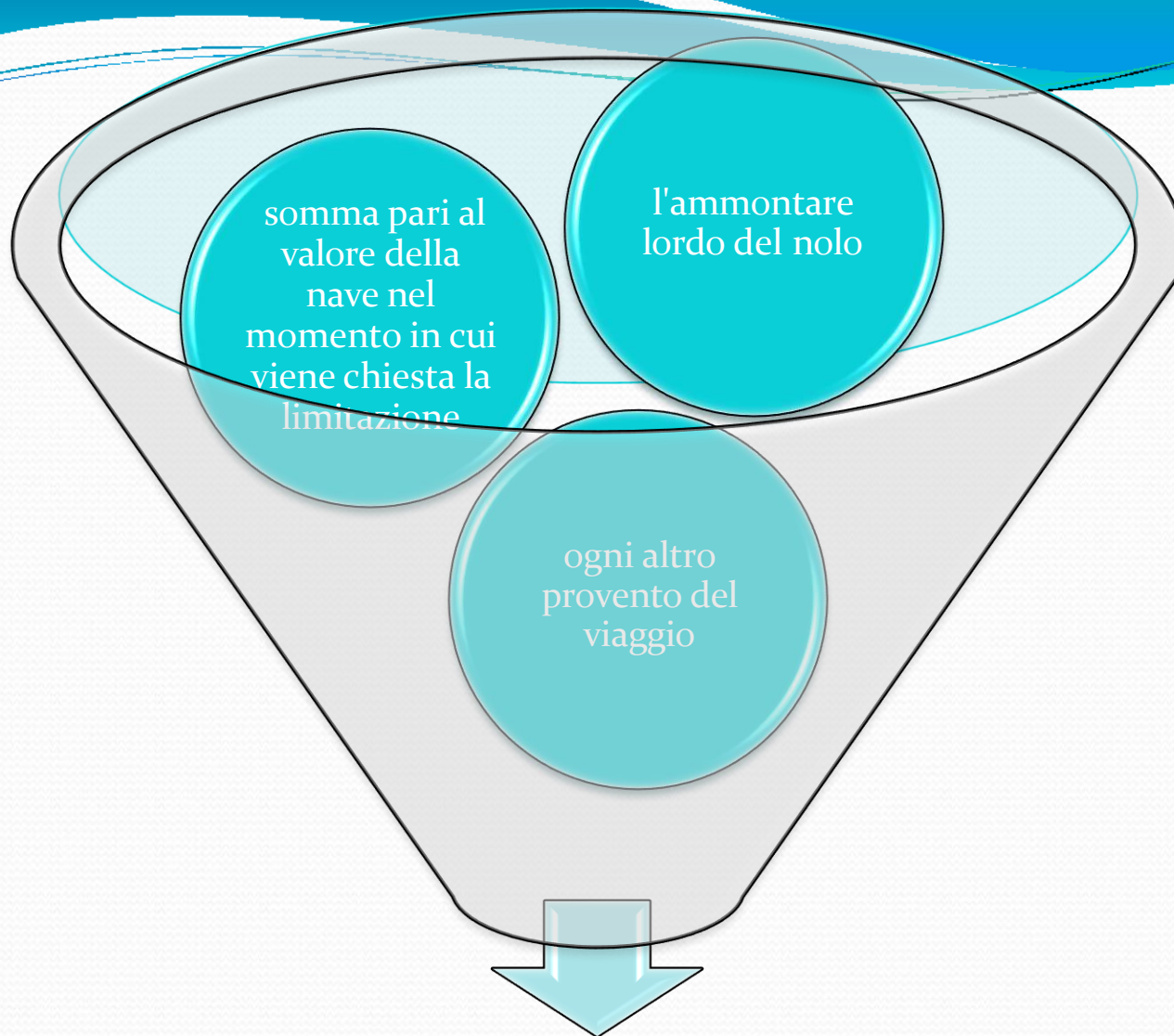
Riconoscimento limitazione

Si riferisce a tutte le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio ed a quelle sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. Non vi è limitazione per le obbligazioni derivanti da dolo o colpa grave dello stesso armatore

per viaggio deve intendersi la navigazione dal porto di partenza fino al porto di approdo, comprese le operazioni preparatorie, strumentali o complementari, anteriori alla partenza o successive all'approdo



La limitazione non opera *ex lege* ma è frutto di esercizio di diritto potestativo dell'armatore che si esperisce con ricorso all'autorità giudiziaria



L'elemento patrimoniale cui si riferisce la limitazione è costituito da più componenti

Però il valore della nave al momento della richiesta di limitazione

non può essere inferiore al $\frac{1}{5}$ o superiore al $\frac{2}{5}$ del valore della nave **all'inizio del viaggio.**

Tale valore si desume dalla polizza di assicurazione

Nel caso in cui non venga indicato nella polizza verrà considerato il valore commerciale stabilito in base alle risultanze conseguenti agli accertamenti svolti dai registri di classificazione della nave



limitazione di debito o limitazione di responsabilità

limitazione del debito in generale:



Determina la riduzione sia del debito sia del corrispondente credito entro l'ammontare della somma limite stabilita.
Nei limiti di questa somma il debitore risponde con tutto il suo patrimonio

Limitazione di responsabilità in generale:



I debiti ed i crediti rimangono integri ma avviene la separazione di alcuni beni dal complesso del patrimonio del debitore e solo su questi beni i creditori possono soddisfarsi

**La limitazione di cui al c. nav. configura una
limitazione di responsabilità e non del debito**



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

è da preferire l'opinione che ritiene che si tratti di una ipotesi di limitazione di responsabilità e non del debito dell'armatore. Si attua una vera e propria separazione della somma limite dal patrimonio dell'armatore. Unicamente su tale somma limite i creditori potranno soddisfarsi (art. 626 e ss c. nav.). Opinione non unanime: nel senso che si tratti di una limitazione di debito (ma senza motivare) v. però Cass. 16.9.2025 n. 25290

Limitazione dei crediti marittimi

Si applica

d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111,
attua nella sostanza la conv. di
Londra con modifiche
(Protocollo del 1996)

agli armatori delle navi di stazza lorda pari o superiore a trecento tonnellate

Convenzione di
Londra del 1976
sulla limitazione di
responsabilità per i
crediti marittimi
(LLMC), non
ratificata

Si riferisce complessivamente a tutti i crediti che derivano da uno stesso evento (art. 4 d.lgs. n. 111/2012).

Vi è in sostanza un elenco di crediti compresi ed un elenco di crediti esclusi, riferiti dalla legge soltanto all'assicurazione obbligatoria ma che devono intendersi, secondo parte della dottrina, riferiti anche al sistema di limitazione.

L'entità è commisurata alle tonnellate di stazza lorda della nave e varia al variare della stazza con un minimo di 1.000.000 DSP.

In caso di morte e lesioni personali l'entità del limite è raddoppiata.

Art. 4. d. lgs. n. 111 del 2012, elenca i crediti a cui si riferisce la limitazione. Hanno tutti origine da fatti di natura extracontrattuale connessi direttamente con esercizio della nave nonché con fatti che derivano da rapporti contrattuali di trasporto o di recupero delle cose che sono a bordo

1. I crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità armatoriale sono i seguenti:
2.
 - a) **crediti** relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni, ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e canali navigabili ed agli ausili alla navigazione, che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio ed i conseguenti danni che ne derivino;
 - b) **crediti** relativi a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio;
 - c) **crediti** relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio;
 - d) **crediti** relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave;
 - e) **crediti** relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave;
 - f) **crediti** fatti valere da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre le conseguenze dannose degli eventi di cui alle lettere da a) ad e) e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.



Art. 5 d.lg. 28 giugno 2012 n. 111

crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilità:



- «a) crediti relativi alle operazioni di salvataggio, ivi compresi i crediti per compenso speciali di cui all'articolo 14 della Convenzione sul salvataggio del 1989, se applicabili, o ai contributi per avaria comune;
- b) crediti relativi a danni per inquinamento da idrocarburi di cui alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, come modificata dal Protocollo del 1992;
- c) crediti soggetti a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o proibisca la limitazione della responsabilità per danni nucleari;
- d) crediti nei confronti del proprietario di una nave a propulsione nucleare per danni nucleari;
- e) crediti da parte dei preposti dell'armatore o del soccorritore i cui compiti siano connessi alla nave o alle operazioni di salvataggio, ivi inclusi i crediti dei loro eredi, successori legittimi, o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni».



In sostanza...

Nel d.lg. 111/2012 Sono «limitati» tutti i crediti derivanti da....

1) Fatti di natura extracontrattuale che sono direttamente collegati con l'esercizio della nave

2) Rapporti contrattuali di trasporto

3) Rapporti contrattuali connessi al recupero della nave



ricapitolando: i sistemi di limitazione a confronto

limitazione ex cod. nav.

(navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate)



- Limitazione della responsabilità
- La limitazione non opera *ex lege* ma solo su impulso del soggetto che se ne intende avvalere
- La limitazione ha luogo per viaggio
- La somma limite è commisurata al valore della nave

limitazione ex d.lg. 111/2012

(navi più grandi)



Limitazione del debito: i creditori possono soddisfarsi sull'intero patrimonio secondo le norme di diritto generale

La limitazione opera *ex lege*
La limitazione ha luogo per evento
L'entità è basata su parametri e somme prestabilite

Art. 5 d.lg. 111/2012

Crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilità

Art. 5

Crediti non compresi
nell'assicurazione della responsabilità

- 1.** I crediti non compresi nell'assicurazione della responsabilità sono i seguenti:
- a) crediti relativi alle operazioni di salvataggio, ivi compresi i crediti per compenso speciali di cui all'articolo 14 della Convenzione sul salvataggio del 1989, se applicabili, o ai contributi per avaria comune;
 - b) crediti relativi a danni per inquinamento da idrocarburi di cui alla Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, del 29 novembre 1969, come modificata dal Protocollo del 1992;
 - c) crediti soggetti a qualsiasi Convenzione internazionale o legislazione nazionale che regoli o proibisca la limitazione della responsabilità per danni nucleari;
 - d) crediti nei confronti del proprietario di una nave a propulsione nucleare per danni nucleari;
 - e) crediti da parte dei preposti dell'armatore o del soccorritore i cui compiti siano connessi alla nave o alle operazioni di salvataggio, ivi inclusi i crediti dei loro eredi, successori legittimi, o altre persone aventi diritto a presentare tali rivendicazioni.



Art. 7-Limiti generali

1. I limiti della responsabilità armatoriale in relazione a crediti diversi da quelli elencati nell'articolo 8, derivanti dallo stesso evento, sono calcolati come segue:

a) per la responsabilità relativa a morte o lesioni personali:

- 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo;
- 2) nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 800 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 600 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate;

b) per la responsabilità in relazione ad ogni altro credito:

- 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo;
- 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate.

2. Qualora l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera a), sia insufficiente a saldare interamente i crediti ivi previsti, l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera b), sarà disponibile per il pagamento della rimanenza non saldata delle rivendicazioni di cui al comma 1, lettera a), e tale rimanenza non saldata concorrerà ai crediti di cui al comma 1, lettera b).

3. Ai fini del presente decreto, il tonnellaggio della nave consiste nella stazza lorda calcolata conformemente alle norme relative alla stazzatura contenute nell'allegato 1 della convenzione internazionale di Londra del 23 giugno 1969 sulla stazzatura delle navi.



Art. 8

Limite della responsabilità per i crediti dei passeggeri

1. Per la responsabilità relativa a crediti derivanti da un singolo evento e sorti in relazione alla morte o a lesioni personali di passeggeri di una nave, il limite della responsabilità del proprietario della nave è pari ad un ammontare di 175.000 diritti speciali di prelievo moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave.
2. Ai fini del presente articolo per crediti relativi alla morte o a lesioni personali arrecate ai passeggeri di una nave si intende ogni credito presentato da qualsiasi persona, o da parte di qualsiasi persona, trasportata da tale nave in base ad un contratto di trasporto di passeggero ovvero chi, con il consenso del vettore, accompagna un veicolo o animali vivi che sono coperti da un contratto per il trasporto di merci.

Parte aerea: Responsabilità dell'esercente

Non limitata genericamente

distinte limitazioni per molteplici ipotesi di responsabilità

1) danni a terzi sulla superficie

2) danni da urto

3) danni conseguenti al trasporto

Limitazione della responsabilità dell'esercente

del debito e non della
responsabilità

Opera ex lege

Somma limite prefissata e non
basata sul valore del veicolo

La norma sembra ispirata dal termine previsto dall'art.3 della Convenzione di Roma del 1952

Art 4 Conv. Roma 1952 sui danni a terzi in superficie

Article 3

«If the person who was the operator at the time the damage was caused had not the exclusive right to use the aircraft for a period of more than fourteen days, dating from the moment when the right to use commenced, the person from whom such right was derived shall be liable jointly and severally with the operator, each of them being bound under the provisions and within the limits of liability of this Convention»

«Quando colui che figura come esercente al momento in cui è soppravvento il danno non aveva il diritto esclusivo di utilizzare l'aeromobile per un periodo superiore a 14 giorni calcolati a partire dal momento in cui è sorto il diritto di utilizzare l'aeromobile colui che ha conferito tale diritto è solidalmente responsabile con l'esercente, essendo ciascuno di loro obbligato nelle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione»



la limitazione di responsabilità dell'esercente

Non è limitata attraverso un'unica disciplina che vale per tutte le ipotesi ma esistono diverse e specifiche limitazioni per le varie ipotesi di responsabilità (danni a terzi sulla superficie, per i danni da urto fra aeromobili, per i danni conseguenti al trasporto).

Si può dire che è analoga a quella della limitazione complessiva della resp. armatore per i crediti marittimi (navi superiori a 300 tonnellate di stazza)