



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Corso di Diritto della Navigazione

La responsabilità di armatore ed esercente ed i regimi di limitazione

Prof. ssa Elisabetta Rosafio
egrosafio@unite.it

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



Responsabilità di
armatore ed
esercente

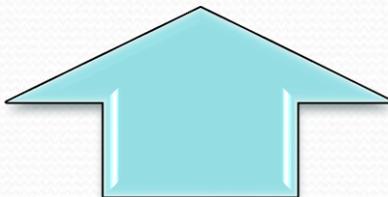
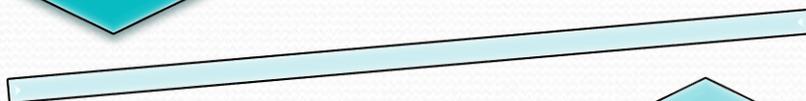
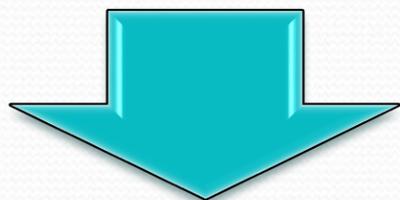
L'armatore (e l'esercente)
sono responsabili per i fatti
dell'equipaggio e per le
obbligazioni contratte dal
comandante della nave per
quanto riguarda la nave e la
spedizione

Armatore

Equipaggio

L'esercente

Rapporto di
preposizione art 2049
cod. civ.





L'armatore

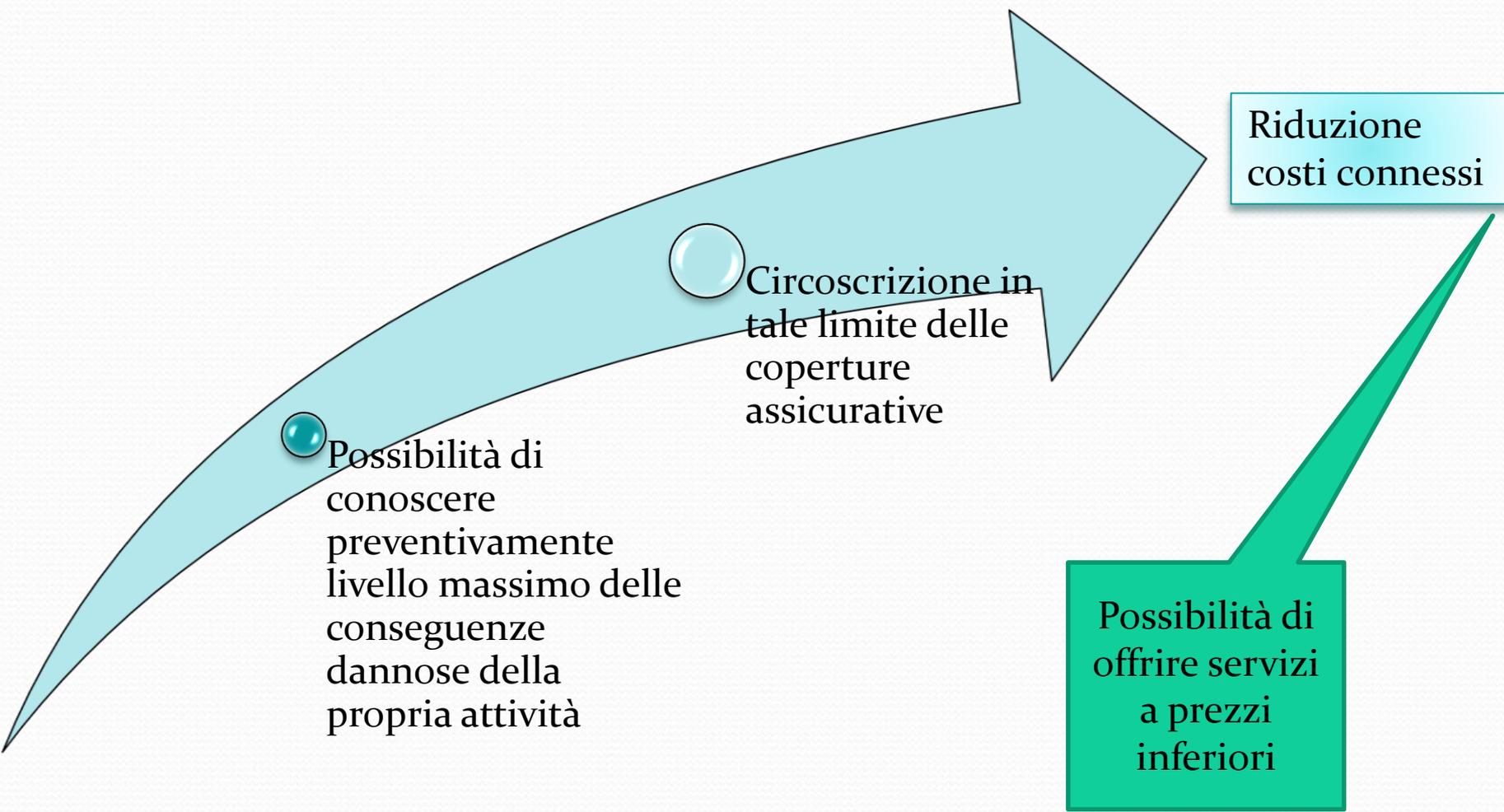


Non risponde
dell'inadempimento del
comandate agli obblighi di
pubblicistici
(assistenza e salvataggio)



- 1) ARMATORE E
RESPONSABILITÀ
- 2) LIMITAZIONE
DELL'ESPOSIZIONE

**RISARCITORIA: un istituto
particolare**



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

Riconoscimento limitazione (si applica oggi soltanto alle navi di stazza lorda inferiore a trecento tonnellate v. d. lgs. 111/2012)

obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio

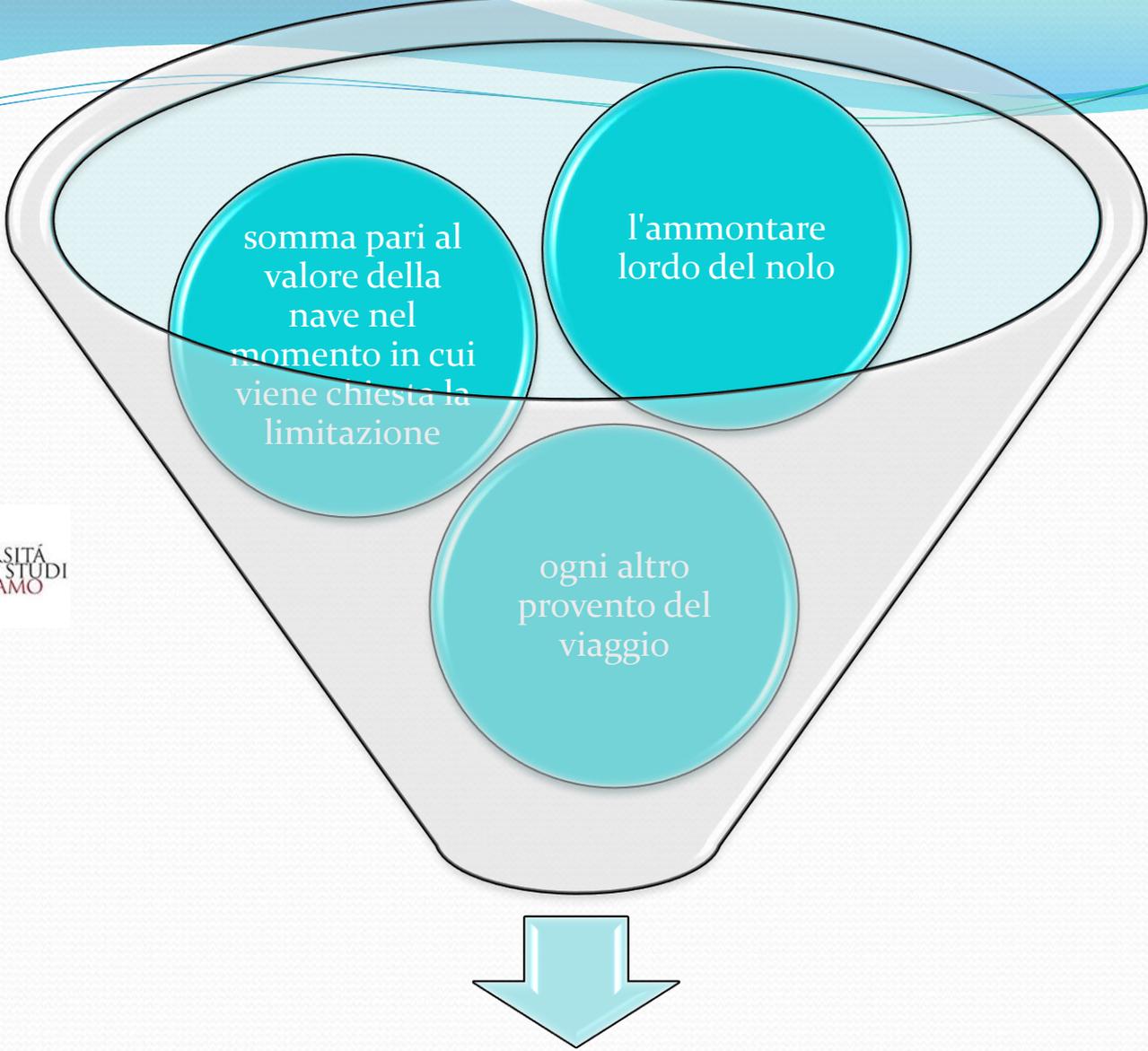
obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio

non è riconosciuta per i danni da inquinamento di idrocarburi

Diritto potestativo dell'armatore

N.B.

Prima l'armatore deve essere considerato responsabile,
POI si limita la sua esposizione risarcitoria



somma pari al
valore della
nave nel
momento in cui
viene chiesta la
limitazione

l'ammontare
lordo del nolo

ogni altro
provento del
viaggio



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

**elemento patrimoniale cui si
riferisce la limitazione**



il valore della nave al momento della
richiesta di limitazione

non può essere inferiore al $1/5$ o superiore al $2/5$ del
valore della nave all'inizio del viaggio

Tale valore si desume dalla polizza di assicurazione

Nel caso in cui non venga indicato verrà imputato il valore risultante dai registri di
classificazione

Limitazione dei crediti marittimi

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

Si applica

d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111, attua nella sostanza la conv. di Londra con modifiche

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

Si riferisce

complessivamente a tutti i crediti che derivano da uno stesso evento

La sua entità è

Valutata in base alla stazza lorda della nave

Raddoppiata in caso di morte o lesioni

Con un milione di diritti speciali di prelievo



d.lg. 111/2012

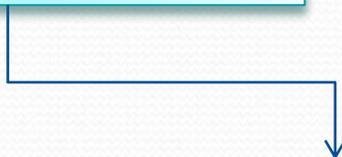


non prevede ipotesi di
esclusione
dell'applicabilità della
limitazione

Convenzione del 1976



esclusione del beneficio della limitazione
nell'ipotesi di dolo o di condotta temeraria e
consapevole del beneficiario



In realtà disciplina limitazione inserita
surrettiziamente nell'ambito di introduzione di
minimali assicurativi



d.lg. 28 giugno 2012 n. 111

Parte della dottrina fa coincidere ambito dei
minimali assicurativi con ambito di applicazione
della limitazione

Art. 4. d. lgs. n. 111 del 2012, Crediti ai quali si riferisce l'assicurazione della responsabilità

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...

Sono «limitati» tutti i crediti derivanti da

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

Rapporti contrattuali di trasporto

Rapporti contrattuali connessi al recupero della nave



Art. 6

Assicurazione della responsabilità per i crediti marittimi

1. Le navi, sia di bandiera italiana che estera, rientranti nel campo di applicazione del presente decreto, devono essere provviste di copertura assicurativa della responsabilità in reazione ai crediti marittimi di cui all'articolo 4.
2. L'esistenza della copertura assicurativa è comprovata da uno o più certificati rilasciati dal soggetto erogatore della garanzia e presenti a bordo della nave.
3. L'importo globale dell'assicurazione per la nave oggetto della copertura, per evento, è pari alla somma dei limiti di cui agli articoli 7 e 8.

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.





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

danni a terzi sulla superficie

danni da urto

danni conseguenti al trasporto (che però....graverebbero sul vettore!)



limitazione della responsabilità dell'esercente

del debito e non della
responsabilità

Opera ex lege

Somma limite prefissata e non
basata sul valore del veicolo



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

Responsabilità dell' esercente

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».



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 sopravvenuto 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»