



UNIVERSITÀ DI PISA

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

Corso di Laurea Magistrale in Giurisprudenza

TESI DI LAUREA

LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA'

DELL'ARMATORE

Candidato

Giovanni La Terra Bellina

Relatore

Prof. Gabriele Nuzzo

Anno Accademico 2014 – 2015

*Ai miei genitori  
Per i loro sacrifici*

*Si va avanti. E il tempo, anche lui va avanti;  
finché dinnanzi si scorge una linea d'ombra  
che ci avvisa che anche la ragione della prima  
giovinanza deve essere lasciata indietro.*

J. Conrad

# INDICE

<b>INDICE .....</b>	<b>1</b>
<b>Introduzione.....</b>	<b>3</b>
<b>ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE NELL'ANTICA ROMA E NEL MEDIOEVO .....</b>	<b>5</b>
1.1 <i>Introduzione all'impresa di navigazione romana .....</i>	<i>5</i>
1.2 <i>La responsabilità dell'exercitor nell'impresa di navigazione individuale e in quella collettiva.....</i>	<i>8</i>
1.3 <i>Il peculio nell'impresa di navigazione.....</i>	<i>15</i>
1.4 <i>La locazione marittima e la responsabilità del nauta .....</i>	<i>23</i>
1.5 <i>La limitazione della responsabilità per il lancio di merci in mare in caso di necessità: la Lex Rhodia .....</i>	<i>28</i>
1.6 <i>La responsabilità per le merci trasportate: il Receptum Nautarum e le azioni di furto e di danno in factum ad verus nautas.....</i>	<i>31</i>
1.7 <i>La ripartizione del rischio nell'impresa di navigazione medievale .</i>	<i>35</i>
<b>LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ ARMATORIALE .....</b>	<b>42</b>
2.1 <i>Origine e funzione dell'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore .....</i>	<i>42</i>
2.2 <i>La limitazione della responsabilità dell'armatore nel codice della navigazione: gli aspetti sostanziali .....</i>	<i>46</i>
2.3 <i>Il procedimento di limitazione del debito armatoriale nel codice della navigazione.....</i>	<i>53</i>

2.4	<i>Il rapporto tra la limitazione della responsabilità da debito armatoriale e il fallimento dell'armatore .....</i>	56
2.5	<i>La Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims e il suo recepimento nell'ordinamento interno .....</i>	58
2.6	<i>Limitazione da debito o limitazione da responsabilità? .....</i>	67

**LA RESPONSABILITÀ VETTORIALE PER IL TRASPORTO DI COSE IN AMBITO NAZIONALE E INTERNAZIONALE ..... 70**

3.1	<i>L'art 423 del codice della navigazione .....</i>	70
3.2	<i>L'inadeguatezza della somma-limite nell'art. 423 del codice della navigazione: la sentenza 199/2005 .....</i>	76
3.3	<i>La limitazione della responsabilità del vettore nel trasporto internazionale di merci via mare: le Rotterdam Rules .....</i>	80
3.4	<i>La limitazione risarcitoria del vettore aereo per il trasporto di cose .....</i>	87

**Bibliografia..... 93**

## Introduzione

Il presente elaborato ha come obiettivo quello di esporre, inquadrandone i punti più importanti, l'istituto della limitazione della responsabilità armatoriale, confrontando e analizzando la disciplina nazionale con quella di diritto uniforme partendo dalle origini di tale materia.

Il primo capitolo esamina la responsabilità armatoriale nell'impresa di navigazione romana (individuale, collettiva e gestita all'interno del peculio), la *lex Rhodia*, il *Receptum Nautarum* e le azioni di furto e di danno *in factum ad verus nautas*.

Il capitolo si conclude esponendo la ripartizione del rischio d'impresa marittima Medievale, usando come punto di riferimento il *Libre de Consolat de mar*. Successivamente viene esaminata la più importante innovazione del tempo per superare il rischio d'accollo delle eventuali perdite nell'attività mercantile l'assicurazione.

Il secondo capitolo invece analizza la disciplina codicistica della limitazione della responsabilità armatoriale, il suo procedimento e la normativa internazionale e comunitaria in materia: la Convenzione di Londra e la direttiva 2009/20/CE.

Nel terzo e ultimo capitolo viene esposta, nel dettaglio, la limitazione della responsabilità armatoriale per il trasporto di cose nel codice della navigazione e nelle *Rotterdam Rules*.

Analizzato il relativo dibattito dottrinale e lo stato della giurisprudenza il lavoro si conclude confrontando l'istituto con le corrispondenti regole previste nel trasporto aereo.

# CAPITOLO I

## ORGANIZZAZIONE E RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI NAVIGAZIONE NELL'ANTICA ROMA E NEL MEDIOEVO

Sommario: 1.1 Introduzione all'impresa di navigazione romana – 1.2 La responsabilità dell'exercitor nell'impresa di navigazione individuale e in quella collettiva – 1.3 Il peculio nell'impresa di navigazione – 1.4 La locazione marittima e la responsabilità del nauta – 1.5 La limitazione della responsabilità per il lancio di merci in mare in caso di necessità: la Lex Rhodia – 1.6 La responsabilità per le merci trasportate: il Receptum Nautarum e le azioni di furto e di danno in factum adverus nautas – 1.7 La ripartizione del rischio nell'impresa di navigazione medievale

### *1.1 Introduzione all'impresa di navigazione romana*

Com'è noto, sin dai tempi più antichi il commercio marittimo ha svolto un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sociale delle attività umane e ciò ancor più marcatamente a Roma.

Infatti il commercio marittimo era più celere e redditizio di quello terrestre anche se poteva essere esercitato per un tempo limitato durante



l'anno poiché tra periodo di navigazione sicura e periodo di navigazione incerta non si superavano i sette mesi<sup>1</sup>.

L'importanza di tale attività per i romani si evince anche per la grande mole di fonti giuridiche che l'hanno avuta ad oggetto e per il grado di dettaglio con cui era stata disciplinata l'impresa di navigazione, la quale nelle fonti normalmente viene qualificata come *exercere navem* o *exercitio navis*.

All'interno di tale impresa si trovano tre figure: *Exercitor* che oggi verrebbe chiamato armatore, *Magister navis* che era gestore o comandante della nave e il *Gubernator*, cioè il capitano.

Si analizza con ordine tali figure partendo dalla definizione che Ulpiano dà dell'armatore:

D. 14.1.1.15: *Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, suve is dominus navis sit a domino navem per aversionem conduxit vel tempus vel in perpetuum.*

[Definiamo armatore colui il quale pervengono tutti i proventi ed i ricavi, sia egli proprietario della nave, o l'abbia avuta locata, in blocco, dal proprietario, a tempo determinato o in perpetuo<sup>2</sup>].

---

<sup>1</sup> Secondo lo scrittore romano Vegezio nell'*Epitoma rei militaris* la navigazione da fine maggio a metà settembre era sicura (*secura navigatio creitur*) invece dal 10 marzo a fine maggio e da metà settembre al 10 novembre era incerta (*incerta navigatio est*).

<sup>2</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, Torino, p. 58.

Da questo brano è chiaro come l'elemento che qualifica la figura dell'armatore non è la proprietà della nave bensì l'essere il destinatario del flusso dei proventi dell'impresa in questione e l'essere al vertice nella gestione dell'attività.

Infatti già per i romani l'armatore poteva essere anche un semplice locatario della nave che la faceva navigare per proprio conto<sup>3</sup>; nel caso in cui ne fosse stato anche proprietario, l'armatore veniva designato anche con il termine *dominus*.

L'*exercitor* è il titolare dell'iniziativa e della gestione dell'impresa ed è colui il quale si assume il rischio dell'attività imprenditoriale.

L'armatore non per forza doveva essere un uomo in sua potestà ma poteva essere anche uno schiavo o un figlio come nel caso dell'impresa di navigazione all'interno del *peculio* (vedi paragrafo 1.3).

Per inquadrare la figura del *magister navis* viene in soccorso sempre Ulpiano che ne precisa il ruolo usando tali parole:

D. 14.1.1.1-2: 1. *Magistrum autem accipere dabemus, cui totius navis cura mandata est.* 2. *Sed si cum quolibet nautarum sit contractum, non datur actio in exercitorem.*

[1. Dobbiamo considerare gestore della nave colui il quale è affidata <dall'armatore> l'intera gestione economico-commerciale della nave. 2.

---

<sup>3</sup> U. Paoli-L. Perla, *L'armatore*, *Enciclopedia italiana Treccani* in [www.treccani.it](http://www.treccani.it).

Ma se sia stato concluso un contratto con qualunque altro marinaio, non viene concessa l'azione esercitoria contro l'armatore<sup>4</sup>].

Qui è ovvio come il *magister* sia un sostituto dell'armatore per l'intera gestione commerciale ed economica della nave e che i terzi potevano avvalersi dell'azione *exercitoria*<sup>5</sup> (chiamata così perché appunto diretta contro l'*exercitor*) solo se stipulavano contratti con il *magister* in forza della "*praepositio*"( vedi paragrafo 1.2 ) e non *cum qualibet nautarum*.

## *1.2 La responsabilità dell'exercitor nell'impresa di navigazione individuale e in quella collettiva*

A Roma l'impresa di navigazione poteva essere individuale o collettiva.

### A) Imprese individuali

---

<sup>4</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico, op.cit.*, 58.

<sup>5</sup> L'*actio exercitoria* era l'azione pretoria esercitabile contro il dominus dai terzi che contraevano con la persona preposta alla gestione della nave. Originariamente tale azione era praticabile solamente se il preposto era il figlio del dominus. Successivamente la legittimazione fu estesa anche al caso in cui il preposto alla nave fosse uno schiavo o un uomo libero non sotto la potestà del dominus.

Di imprese individuali nella prassi romana ne troviamo di tre tipi: a) quella a conduzione diretta (tipica del periodo arcaico) dove l'armatore ricopriva la funzione sia di gestore che di capitano; b) quella dove l'armatore dava ad un unico soggetto sia la gestione dell'impresa che la funzione di capitano; c) infine quella dove l'armatore dava a due soggetti distinti la funzione di gestore e di capitano.

Il primo è il più semplice dei casi da analizzare poiché essendo l'*exercitor* anche il gestore dell'impresa, i terzi instauravano rapporti commerciali solamente con questo e non con terze persone. Egli pertanto era l'unico responsabile degli atti di impresa.

Più complesso era il caso in cui l'armatore e il gestore dell'impresa erano due soggetti diversi. In tale evenienza si poteva avere un'impresa di navigazione fondata sulla preposizione di un gestore o una gestita all'interno del *peculio* (vedi paragrafo 1.3) dato al *filius* o a uno schiavo.

La *praepositio* era l'atto con cui si fissava il limite dei poteri che in questo caso l'*exercitor* concedeva al *magister*. Determinava pure i rapporti contrattuali che il preposto poteva tenere coi terzi e pertanto era un atto necessario per determinare i limiti della responsabilità dell'armatore; infatti degli atti eccedenti i limiti previsti dalla *praepositio* non poteva essere chiamato a rispondere l'*exercitor*.

Per i contratti conclusi dal sostituto, invece, all'interno i limiti della *praepositio* l'*exercitor* era chiamato a rispondere con l'intero suo patrimonio, poiché questo coincideva con il patrimonio imprenditoriale.

Tale schema rappresenta la base giuridica dell'impresa a responsabilità illimitata<sup>6</sup>.

A conferma dell'importanza della pubblicità dell'atto di preposizione da Ulpiano si apprende che tale atto, per essere opponibile ai terzi, doveva essere scritto con chiarezza e doveva essere affisso o nel luogo dove sia esercitata l'attività imprenditoriale ovvero nella sede dell'impresa e non in loco remoto<sup>7</sup>.

Nel caso in cui il *magister* fosse stato un uomo libero *sui iurs* (di proprio diritto), e non sottoposto alla potestà altrui (*alieno iuri subiectae*) come gli schiavi<sup>8</sup>, i terzi potevano scegliere, in caso di inadempienza, se chiamare in giudizio l'armatore con l'azione *exeritoria* o il *magister navis* avvalendosi dell'azione possibile in base al contratto concluso con quest'ultimo.

Per quanto riguarda i crediti dell'*exercitio navis*, che nascevano dai contratti conclusi dai terzi con il *magister*, potevano essere direttamente riscossi dall'armatore stesso; perché all'interno dell'impresa di navigazione non vigeva il principio ribadito da Gaio nelle sue Istituzioni:

*Per extremeam personam nobis adquiri non posse.*

---

<sup>6</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.*, 61.

<sup>7</sup> Ulpiano, Digesto 14.3.11.3

<sup>8</sup> B. Santalucia, *Antologie delle Istituzioni di Gaio*, Bologna, p. 25.

[Non si può acquistare a noi attraverso una persona estranea].

Non era raro il caso in cui l'armatore affidava la gestione a più *magistri* e in questa circostanza si doveva vedere se l'armatore ripartiva o meno tra di loro i compiti o se li aveva obbligati a gestire congiuntamente l'impresa.

Nell'evenienza di *non divisis officiis* l'armatore poteva essere chiamato a rispondere degli atti compiuti da ciascuno di essi sempre nei limiti della *praepositio*.

Nel caso invece di *divisis officiis* veniva chiamato a rispondere solamente nei limiti dei poteri di ciascun gestore.

D. 14.1.1 *Si plures sint magistri non divisis officiis, quodcumque sum uno gestum erit, obligabit exercitorem : si divisis, ut alter locando, alter exigendo, pro cuiusque officio obligabitur exercitor.*

[ Se più siano i gestori senza ripartizione di compiti, qualunque negozio gestito con uno solo obbligherà l'armatore; se <i compiti> sono ripartiti, ad esempio uno loca e l'altro esige<le mercedi>, l'armatore sarà obbligato in base al compito di ciascuno<sup>9</sup>].

---

<sup>9</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, op.cit., 227.

Quando la gestione era congiunta il terzo, che aveva contratto con solo un *magister*, non poteva rifarsi sull'armatore:

*Sed et si sic praeposuit, ut plerumque faciunt, ne alter sine altero quid gerat, qui contraxit cum uno sibi imputabit.*

[Ma, anche se li abbia preposti così, come per lo più fanno, che uno non gestisca nulla senza l'altro, chi ha contratto con uno solo lo imputerà a se stesso<sup>10</sup>].

## B) L'impresa collettiva

Anche l'impresa collettiva di navigazione romana poteva essere organizzata in tre modi diversi: il primo prevedeva la nomina di un *magister navis* comune ai vari armatori, il secondo prevedeva che la funzione di *magister navis* fosse ricoperta da uno degli stessi soci armatori e infine il terzo prevedeva la costituzione d'una società senza la nomina di un gestore.

Importante è sottolineare il fatto che in dottrina si discute se gli armatori in tutti e tre i casi erano legati o meno da un contratto di società.

---

<sup>10</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, op.cit., 227.

Per i romani il fenomeno societario era ben noto; loro intendevano la società come un contratto bilaterale o plurilaterale (se vi erano due o più soci) con cui i soggetti contraenti si obbligavano a prestare dei conferimenti, di opere o di mezzi, al fine di conseguire degli utili.

Nella dottrina romana il dibattito su di essa era molto articolato e toccava diverse tematiche a tal punto che, ad esempio, nelle Istituzioni, Gaio si interrogava se fosse possibile costituire una società dove un socio potesse percepire una parte maggiore degli utili e una minore delle perdite (*magna autem quaetio fuit, an itacoiri possit societas, ut quis maiorem partem lecrentur, minorem damni praestent*)<sup>11</sup>. Su questo quesito sempre da Gaio si apprende che ci furono due linee di pensiero: la prima avallata dal politico romano Quinto Mucio Scevola che riteneva fosse *contra naturam societatis* (contro la natura della società)<sup>12</sup> e la seconda dal giureconsulto<sup>13</sup> Servio Sulpicio che affermava, addirittura, la possibilità di costituire una società dove uno dei soci non partecipasse per nulla alle perdite.

In tutti e tre i casi d'organizzazione dell'impresa di navigazione collettiva, alla luce di ciò che è stato sopra detto, sembrerebbe essere in presenza della costituzione di una società perché non importa che il gestore sia in comunione o meno, schiavo o libero, il dato fondamentale

---

<sup>11</sup> B. Santalucia, *Antologia delle Istituzioni di Gaio, op.cit.*, 127.

<sup>12</sup> B. Santalucia, *Antologia delle Istituzioni di Gaio, op.cit.*, 129.

<sup>13</sup> Colui che possiede una vasta conoscenza del diritto e delle disposizioni positive. A Roma avevano una posizione sociale predominante a causa della loro grande influenza sullo svolgimento del diritto.



è che i vari *exercitor* conferiscono beni, o la propria opera, al fine di conseguire degli utili.

Nel primo caso menzionato il *magister navis* poteva essere o uno schiavo o un uomo libero; dal punto di vista della responsabilità dei debiti armatoriali il fatto che il gestore fosse libero o schiavo era indifferente poiché, in entrambi i casi, ciascuno degli armatori poteva essere chiamato a rispondere *in solidum* (per intero) per le obbligazioni assunte dal *magister navis*.

La differenza tra un'impresa con un *magister* schiavo e uno libero la si vede solamente nel modo in cui l'obbligato chiamato a pagare poteva rivalersi sugli altri soci.

Perché nel primo caso (lo schiavo in comunione) l'armatore, chiamato in giudizio, poteva rivalersi mediante l'azione nascente dalla società o mediante l'azione di divisione della comunione.

Mentre nell'altro caso l'unica azione possibile era quella nascente dal contratto di società con il quale si fissavano le quote dei profitti e delle perdite.

Nel caso in cui il ruolo di *magister navis* fosse stato ricoperto da uno dei soci questi erano responsabili in solido per le obbligazioni contratte dal socio-gestore; invece nell'ultimo caso (società senza gestori) i soci non erano chiamati a rispondere per intero delle obbligazioni contratte da uno di questi, ma erano chiamati a rispondere solo per la propria quota societaria. Quest'ultimo dato è di fondamentale rilevanza perché era

antitetico rispetto al sistema ordinario che non permetteva di chiamare in giudizio qualcuno per attività negoziali non concluse da questi.

Ulpiano D. 14.1.4 *Si tamen plures per se navem, pro portionibus exercitationis conveniuntur: neque enim invicem sui magistri videntur. Sed si plures exerceant, unum autem de numero suo magistrum fecerint, huius nomine in solidum poterunt conveniri.*

[Se, tuttavia, più <armatori> gestiscono, ciascuno per conto proprio, l'impresa di cui sono contitolari, potranno essere convenuti in giudizio per le rispettive quote imprenditoriali: non si possono considerare, infatti, reciprocamente gestori. Ma se più armatori hanno preposto come gestore della nave uno di loro, potranno essere convenuti per l'intero in nome di quest'ultimo<sup>14</sup>].

### *1.3 Il peculio nell'impresa di navigazione*

Se l'impresa di navigazione fondata sulla preposizione di un gestore rappresenta la base giuridica dell'impresa a responsabilità illimitata

---

<sup>14</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.*, 87.

allora l'impresa gestita nell'ambito del *peculio*<sup>15</sup> rappresenta l'antesignano della società a responsabilità limitata.

Perché, se nell'impresa di navigazione fondata sulla preposizione di un gestore il padrone era chiamato a rispondere con il suo intero patrimonio, nell'impresa gestita all'interno del *peculio* il padrone rispondeva solamente con il patrimonio di quest'ultimo.

Addirittura era data facoltà al padrone di dedurre anticipatamente i crediti a lui spettanti; quindi i terzi potevano rifarsi solo sulla rimanenza perché, analizzando per comodità il caso dell'impresa peculiare affidata ad uno schiavo, il padrone rispondeva con l'intero patrimonio peculiare, compresi di incrementi nascenti dalla gestione dell'impresa peculiare, tramite l'*actio de peculio*<sup>16</sup> solo se fosse stato a conoscenza delle attività dell'impresa.

Al di fuori questo caso non rispondeva con l'intero *peculio* ma, come detto poc'anzi, con la rimanenza dal patrimonio peculiare dedotto dai crediti del padrone.

---

<sup>15</sup> Il *peculio* era un patrimonio concesso dal padrone o dal padre ai soggetti in potestà (figli o schiavi) e di tale patrimonio ne potevano liberamente disporre; solo con il fiorire dell'attività commerciali e imprenditoriali il *peculio* diventò la base strutturale d'un tipo di impresa. Il *peculio* era un patrimonio separato dalla *res dominica* (patrimonio del padrone) ed era un autonomo centro di imputazione di rapporti giuridici, in definitiva era il capitale dell'impresa peculiare. Ma per quanto era un patrimonio separato della *res dominica* il padrone rimaneva il vertice giuridico-economico dell'impresa peculiare.

<sup>16</sup> *Azione pretoria* con cui si chiamava il *dominus* a rispondere per inadempimento delle obbligazioni nascenti dalla gestione del *peculio*, limitatamente al cespite peculiare, compreso degli incrementi dall'attività peculiare, dedotto dei debiti del servo con il padrone perché questo era un creditore privilegiato.

L'impresa peculiare affidata ad uno schiavo poteva essere organizzata in due modi diversi: quella semplice dove il *dominus* affidava il *peculio* ad uno schiavo per la gestione e l'attività dell'impresa commerciale e, in questo caso, la disciplina della responsabilità nascente dai contratti conclusi in seno l'impresa si basava sullo schema già descritto.

Poi vi era quella strutturalmente più complessa, che si potrebbe definire una sorta di holding peculiare; perché un *dominus*, che doveva gestire più imprese, poteva affidare ad uno schiavo ordinario (*servus ordinarius*) un *peculio* madre e ad altri schiavi detti vicari (*servi vicarii*) affidava dei *peculii* per la gestione delle singole attività d'impresa.

Il servo ordinario rispondeva direttamente alle direttive del padrone e aveva come compito quello di coordinare l'operato delle singole attività gestite dai servi vicari. Questa struttura aveva la particolarità che in caso di crisi dell'impresa madre, i debiti di questa si riversavano sulle imprese sottoposte al *peculio* madre. Ma in caso di crisi di una delle imprese gestite da un *servo vicario* i suoi debiti non si riversavano sull'impresa madre.

Questo breve schema, sull'impresa gestita all'interno d'un *peculio*, è necessario per poter analizzare e capire le differenze che l'impresa di navigazione all'interno del *peculio* ha con tutte le altre imprese peculiari.

Infatti per le obbligazioni inadempite dall'impresa di navigazione peculiare non sempre il padrone, o il padre famiglia, era chiamato a rispondere limitatamente al patrimonio del *peculio*; ma vi erano casi in cui era chiamato a rispondere con l'intero suo patrimonio capovolgendo,

di fatto, il regime classico della limitazione di responsabilità dell'impresa peculiare.

Tale capovolgimento lo si deve in primis al forte rischio dell'attività di navigazione, e quindi alla necessità di tutelare maggiormente i terzi contraenti, e poi soprattutto lo si deve all'importanza, sempre maggiore, di tale tipo d'impresa per Roma che, diventando sempre più vasta, necessitava (soprattutto dal periodo repubblicano a quello del principato) di sempre maggiori risorse il cui celere trasporto da tutto l'impero era assicurato solo via mare.

Ulpiano D. 14.1.1 19-20: 19 *Sic is, qui navem exercuerit, in aliena potestate erit eiusque voluntate navem exercuerit, quod cum magistro eius gestum erit, in eum, in cuius potestate is erit qui navem exercuerit, iudicium datur. 20 ... ideo autem ex voluntate in solidum tenentur qui habent in potestate exercitorem, quia adsummam rem publicam navium exercito pertinet.*

[19. Se colui, che avrà esercitato l'impresa di navigazione, sarà in potestà altrui e l'avrà esercitata per, consenso di quello, per quanto si sarà concluso con il suo gestore della nave, è data l'azione contro chi avrà in potestà l'esercente <stesso> dell'impresa di navigazione. 20 ... perciò poi in base al consenso sono tenuti per l'intero coloro che hanno in potestà

l'armatore, perché l'esercizio di un'impresa di navigazione riguarda il sommo interesse della repubblica<sup>17</sup>].

Il brano chiarisce come l'impresa di navigazione peculiare aveva come armatore non il soggetto in *sui iuris* (padre o padrone) ma il soggetto *alieni iuris* (figlio o schiavo), che poteva gestire l'impresa nominando un gestore (*magister navis*), il quale poteva essere sia un uomo libero che uno schiavo.

Se l'*exercitor* gestiva l'impresa con il consenso del padrone, o del padre di famiglia, quest'ultimo era chiamato, per le obbligazioni inadempite, a risponderne con tutto il suo patrimonio e non limitatamente al cespite peculiare, sia se i terzi avessero intrattenuto rapporti contrattuali con l'*exercitor* sia se li avessero intrattenuti con il *magister navis*.

La presenza o meno della *voluntas* per determinare se la responsabilità del *dominus* fosse illimitata o limitata solo al cespite peculiare era rilevante solamente per le imprese di navigazione e questo viene sottolineato dallo stesso Ulpiano nel Digesto.

I giuristi del tempo discutevano sul rapporto che poteva avere, all'interno l'impresa di navigazione, l'altra situazione giuridica soggettiva contemplata dai romani per le altre attività commerciali: la *scientia* (tolleranza).

---

<sup>17</sup> P. Cerami-A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, op.cit., 231.

La tolleranza era la situazione giuridica soggettiva tra i presupposti necessari per poter esercitare l'azione *tributoria*<sup>18</sup>, tipica per le attività commerciali operanti a terra. Il dubbio nasceva nel momento in cui i terzi contraevano con il gestore della nave che operava con la sola tolleranza del padrone<sup>19</sup> e non con il suo consenso. I giuristi discutevano se poter equiparare le due situazioni soggettive, con la possibilità perciò di poter in ogni caso esercitare *l'actio exercitoria*, oppure tenere le due situazioni distinte e quindi far esperire questa azione solo con la presenza della *voluntas* e in caso di mera scienza esercitare un'azione sulla base di quella *tributoria*.

Su questo dibattito i giuristi romani si divisero in due linee di pensiero contrapposte una con referente Pomponio<sup>20</sup> e l'altra Paolo<sup>21</sup>.

Il primo non riconosceva la situazione di mera *scientia* applicabile all'interno dell'impresa di navigazione peculiare: infatti per Pomponio o vi era la *voluntas* del padrone, e quindi la responsabilità di questi era illimitata, o l'*ignorantia* e in questo caso la responsabilità era limitata al *peculio*. Paolo invece la riteneva applicabile anche per l'impresa di navigazione gestita all'interno del *peculio*; distinguendo appunto il caso di

---

<sup>18</sup> Era l'azione pretoria a favore dei terzi che avevano contratto obbligazioni con soggetti non in sua potestà all'interno l'attività peculiare nel caso in cui si riteneva che questi potessero fallire. In tale azione a differenza di quella del *peculio* il dominus partecipava alla ripartizione del cespite peculiare non come creditore privilegiato ma chirografario.

<sup>19</sup> Vedi Ulpiano Digesto 14.1.1.20

<sup>20</sup> Giurista romano e insegnante di diritto del II sec. d.C

<sup>21</sup> Giureconsulto romano e prefetto del pretorio sotto l'imperatore Alessandro Severo.

*ignorantia* del padrone con la mera *scientia* di questi: nel primo caso la responsabilità, ovviamente, era limitata al solo cespite peculiare nel secondo caso invece il giurista riteneva applicabile un'azione modellata sulla base di quella tributaria (*actio exemplo tributaria*).<sup>22</sup>

L'impresa di navigazione peculiare poteva essere organizzata anche in modi più articolati del "semplice" schema preso in esame sinora; infatti non erano rari i casi in cui un *filius familias* (quindi soggetto alla potestà del padre) affidava a un servo un cespite peculiare per la gestione dell'impresa e non erano neanche rari i casi in cui l'impresa di navigazione peculiare si strutturasse con lo schema della Holding peculiare (*pater-servus ordinarius-servus vicarius*<sup>23</sup>).

Il punto di riferimento per studiare entrambe le strutture rimane Ulpiano; dal quale si apprende che nel primo caso, per le obbligazioni inadempite contratte dallo schiavo peculiare, il *pater familias* era chiamato a rispondere illimitatamente con il suo patrimonio solo se avesse prestato la sua volontà all'esercizio d'impresa; in caso contrario, rispondeva limitatamente al *peculio*. Mentre la responsabilità del *filius familias* era per l'intero e poteva essere chiamato in giudizio visto che già al tempo di Ulpiano disponeva d'una certa autonomia patrimoniale.

Nell'altro caso la situazione cambia poco infatti il padrone era chiamato a rispondere per intero sempre e solo in presenza della sua

---

<sup>22</sup> A. Petrucci, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori vol. 1*, Torino, p.103-115.

<sup>23</sup> A. Petrucci, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori vol. 1, op.cit.*, 109.



*voluntas* nella gestione dell'impresa, in caso contrario invece il servo ordinario era chiamato a rispondere non solo con il *peculio* del servo vicario ma anche con l'intero *peculio* a lui affidato.

L'impresa di navigazione peculiare poteva essere organizzata anche con il modello della società di navigazione collettiva; cioè lo schiavo che esercitava l'attività di armatore all'interno il proprio *peculio* era in condominio tra più padroni. In questo caso se lo schiavo esercitava l'impresa con il consenso di tutti i padroni questi, per le obbligazioni inadempite, ne rispondevano solidalmente e con l'intero proprio patrimonio<sup>24</sup>. Se invece lo schiavo l'esercitava con il consenso di uno solo di questi solamente quest'ultimo era tenuto a risponderne per l'intero (*plane si unius ex omnibus voluntate exercuit, in solidum ille tenebitur.*<sup>25</sup>).

La presenza o meno di *voluntas* era rilevante anche in caso di vendita o di morte del *servus peculiaris* perché il padrone, che vendeva lo schiavo con il *peculio* o era morto, doveva rispondere per tutte le obbligazioni inadempite, antecedenti alla vendita o la morte, per intero.

La vendita o la morte erano cause di estinzione dell'impresa e in presenza della *voluntas* del padrone nella gestione dell'attività i terzi potevano esercitare *l'actio exercitoria* senza limiti di tempo, in caso

---

<sup>24</sup> A. Petrucci, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori vol. 1, op.cit.*, 111-112.

<sup>25</sup> Ulpiano D. 14.1.4.2

contrario i terzi potevano esercitare l'*actio de peculio* entro un anno dall'evento.

#### 1.4 La locazione marittima e la responsabilità del nauta

Il problema della natura unitaria o tripartita della *locatio conductio* è un tema della romanistica di questo secolo<sup>26</sup>, i primi glossatori avevano trattato la *locatio conductio* come un contratto unitario pur contemplandone al suo interno vari sottotipi mentre per la dottrina più recente era comune a tre contratti diversi: *locatio conductio rei* (il locatore cede al conduttore il temporaneo godimento di una cosa dietro il corrispettivo), *locatio conductio operarum* (il conduttore metteva a disposizione del locatore una persona, generalmente uno schiavo e raramente un uomo libero, dietro pagamento per riceverne i propri servizi), *locatio conductio operis* (il conduttore dava al locatore una *res* al fine di trasportarla o pulirla oppure usarla come materiale di costruzione).

Ai fini di questo elaborato il dato importante non è se la *locatio conductio* fosse o meno un contratto unitario ma sapere come il contratto di locazione marittima veniva strutturato.

Per Labeone<sup>27</sup> esistevano due forme di contratto di locazione

---

<sup>26</sup> R. Fiori, *La definizione della "locatio conductio" giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli, p. 285-297.

<sup>27</sup> Giurista romano durante l'età augustea.

marittima: la *conductio navis* (dove era conduttore il proprietario delle merci e il locatore era proprietario della nave<sup>28</sup>) e la *locatio mercium vehendarum* (dove era locatore il proprietario delle merci e il conduttore era il *nauta*<sup>29</sup>). Per il giurista era importante distinguere le due figure per capire quale *actio* doveva usare il proprietario delle merci contro il *nauta*; perché nel primo caso doveva scegliere l'*actio conducti* e nel secondo caso l'*actio locati*.

Tale dato non era di secondo piano visto che la scelta errata dell'azione comportava la perdita automatica della causa del proprietario delle merci; infatti per superare tale pericolo, nel caso in cui non fosse chiaro l'assetto contrattuale delle parti, Labeone riteneva possibile esperire un'*actio civilis in factum*<sup>30</sup>.

L'incertezza di essere o meno in presenza di una delle due forme nasceva dalla complessità dei contratti marittimi che per loro natura erano molto articolati e spesso non si capiva se il proprietario delle merci avesse locato quest'ultime o se avesse preso in conduzione l'intera nave o parte di questa.

La distinzione tra *conductio navis* e *locatio mercium vehendarum* non era importante solamente per capire quale azione poteva esperire il

---

<sup>28</sup> R. Fiori, *La definizione della "locatio conductio" giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, op.cit. 285-297

<sup>29</sup> R. Fiori, *La definizione della "locatio conductio" giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, op.cit. 285-297

<sup>30</sup> Azione esperibile dal contraente che aveva adempiuto l'obbligazione al fine di ottenere la controprestazione (definizione tratta da Dizionario giuridico Romano Simone editore)

proprietario delle merci ma lo era anche per capire a quali responsabilità andava incontro il *nauta* poiché era diversa a seconda della fattispecie contrattuale.

Al fine di spiegare ciò si prendono in considerazione due brani di Labeone dove il giurista espone un caso di *conductio navis* e uno di *locatio mercium vehendarum*:

*Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. Paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti.*

[Se hai preso in conduzione una nave per duemila anfore e lì hai trasportato delle anfore, devi il prezzo per duemila anfore. Paolo: se la nave è stata presa per intero, il compenso è dovuto per duemila; se il compenso è stato stabilito in proporzione al numero delle anfore caricate, si ha una diversa soluzione: infatti devi il prezzo per tante anfore quante hai trasportato<sup>31</sup>].

*Si vehenda mancipia conduxisti, pro eo mancipio, quod in nave mortuum est, vectura tibi non debetur. Paulus: immo quaeritur, quid*

---

<sup>31</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, op.cit., 253.

*actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces daretur: quod si hoc apparere non potuerit, satis erit pro nauta, si probaverit impositum esse mancipium.*

[Se hai preso in conduzione schiavi da trasportare, per quello schiavo, che è morto sulla nave, non ti è dovuto nessun nolo. Paolo: anzi si pone la questione di che cosa si sia concluso in concreto: se il corrispettivo fosse dato in proporzione a quelli caricati oppure a quelli portati a destinazione; ma, se ciò non potrà risultare, sarà sufficiente per l'armatore provare che lo schiavo è stato caricato<sup>32</sup>].

E' chiaro quindi come la responsabilità del *nauta* fosse antitetica tra le due fattispecie di locazione, perché nella *conductio navis* il pagamento spettava al *nauta* in ogni caso dal momento in cui aveva garantito il godimento della nave di una certa portata. Pertanto non importava né il numero delle anfore caricate, nel caso in cui non fosse stato pattuito, né quelle arrivate a destinazione.

Mentre nel caso di *locatio mercium vehendarum* il pagamento era condizionato dal numero degli schiavi caricati sulla nave o, se fosse stato pattuito, al numero di schiavi giunti a destinazione<sup>33</sup>. Va comunque

---

<sup>32</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.*, 252.

<sup>33</sup> R. Fiori, *La definizione della "locatio conductio" giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, *op.cit.* 285-297.

precisato che nel caso menzionato se lo schivo fosse morto per colpa dell'armatore questo ne avrebbe ovviamente risposto per il danno causato al cliente.

Ma questi sono i casi più semplici infatti sempre Labeone analizza un caso che ha fatto scuola tra gli studiosi che sembra profilare un contratto di locazione marittima "mista":

D.14.2.10.1: *si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriolem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem.*

[Se hai preso in conduzione una nave a questa condizione, che con quella fossero trasportate le tue merci e l'armatore, non costretto da alcuna necessità, ha trasferito quelle merci su una nave peggiore, sapendo che tu non volevi che si facesse ciò, e le tue merci sono perite con quella nave, nella quale successivamente sono state trasferite, hai l'azione da conduzione locazione contro il primo armatore<sup>34</sup>].

In tale passo Labeone parlava di una *conductio navis* (*si ea condicione navem conduxisti*), ma, continuando a leggere il brano, il rapporto

---

<sup>34</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.*, 254.

nascente tra le parti sembrava essere una *locatio mercium vehendarum*. Questo lo si evince nel momento in cui Labeone concedeva al proprietario delle merci l'*actio locati* contro il primo armatore (*fiabes ex conducto locato cum priore nauta actionem*).

Ma allora si è in presenza d'un rapporto unitario o meno?

C'è chi sostiene che il contratto nascente tra le parti era unico e che quindi si prospettava come misto nel momento in cui aveva i caratteri delle due diverse situazioni. C'è chi invece sostiene che i contratti erano due, pur essendo un rapporto economico unitario, per i quali si potevano espletare due azioni diverse (*actio conducti o locati*)<sup>35</sup>.

### *1.5 La limitazione della responsabilità per il lancio di merci in mare in caso di necessità: la Lex Rhodia*

Secondo lo storico britannico Sir William W. Tarn, tra i più grandi esperti del mondo Ellenico, la *lex rhodia* è l'unica legge greca giunta sino ad oggi in forma vivente.

La legge fu compilata, con ogni provabilità, proprio per evitare le antiche pratiche, per il tempo perfettamente legali, che consentivano di impadronirsi, sia in caso di naufragio che in caso di approdo senza autorizzazione delle navi straniere, dei relitti, delle merci. In alcuni casi

---

<sup>35</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, op.cit., 254.

queste pratiche consentivano pure di uccidere o assoggettare in schiavitù gli sventurati naufraghi.

La *lex rhodia* capovolse questi usi imponendo la restituzione delle merci perse ai legittimi padroni, proteggendo i naufraghi e permettendo anche l'approdo delle navi senza autorizzazione per cause di forza maggiore quali avaria, pericolo di naufragio o l'essere spinti da una tempesta.

Inoltre da un'epigrafe dell'antico porto di Cauno contenente i regolamenti doganali applicati a Rodi si viene a conoscenza del fatto che la *lex rhodia* istituiva, per le navi facenti scalo nei porti senza autorizzazione per le difficoltà pocanzi dette, l'esenzione dal pagamento di ogni tipo di tassazione.

L'importanza di questa norma fu tale che venne recepita pure dal diritto romano anche se la giurisprudenza romana si era principalmente concentrata su uno degli aspetti della legge: il getto di merci in mare per difficoltà della navigazione.

Ciò è testimoniato dai frammenti del Digesto al titolo 14.2:

*Lex Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarcitur quod pro omnibus datum est.*



[Con la Lex Rhodia si stabilisce che, se è stato fatto un getto, delle merci per alleggerire la nave, si risarcisca con il contributo di tutti il danno che è stato dato a beneficio di tutti<sup>36</sup>]

Il frammento in esame afferma che, per la *lex rhodia*, l'armatore o il gestore della nave non era chiamato a rispondere per il lancio delle merci in mare nel caso in cui fosse stato necessario per mettere in salvo la nave e permetterne quindi il proseguimento del viaggio.

Il danno però non ricadeva interamente sui proprietari delle merci perite, ma veniva ripartito tra tutti i titolari delle merci che viaggiavano su quella nave, perché questi ne avevano avuto beneficio anche se non trasportavano merci pensati.

In altre parole al proprietario delle merci gettate spettava un risarcimento proporzionato sulla stima delle merci salvate e di quelle perse, in base al loro valore venale.

---

<sup>36</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.*, 259.

## 1.6 *La responsabilità per le merci trasportate: il Receptum Nautarum e le azioni di furto e di danno in factum ad verus nautas*

Il *receptum nautarum*, istituto giuridico introdotto con molta probabilità nel II secolo a.C.<sup>37</sup>, era un patto protetto da un editto pretorio con il quale il proprietario della nave assumeva su di se, anche indipendentemente dalla sua colpa<sup>38</sup>, la responsabilità per il deterioramento e la distruzione delle cose dei viaggiatori<sup>39</sup>, a meno che l'evento non derivasse da causa di forza maggiore<sup>40</sup>.

La responsabilità *ex recepto* non sorgeva solamente per gli eventi accaduti sulla nave. Infatti l'armatore, dal momento in cui riceveva la res, era responsabile del suo perimento o danneggiamento; anche se l'evento causante fosse accaduto fuori della nave.

L'editto si rivolgeva al *nauta*, tale parola in questo caso ovviamente si riferisce all'armatore non solo marittimo ma anche a colui che operava nelle acque interne.

---

<sup>37</sup> A. Petrucci, *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori vol. 1, op.cit.*, 120-121.

<sup>38</sup> Ulpiano 4.9.3.1 *At hoc edicto omnimodo, qui recepit tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est* (Ma in base a questo editto chi ha ricevuto è tenuto in ogni caso, anche se senza sua colpa la cosa è perita o è stata danneggiata).

<sup>39</sup>E. Albertino, *Receptum, Enciclopedia italiana Treccani, www.treccani.it*

<sup>40</sup> Va sottolineato che tale istituto successivamente fu esteso anche agli albergatori (*caupones*) e ai gestori di stazione di cambio di cavalli con annessa locanda (*stabulari*).

Da un passo di Ulpiano nel Digesto (4.9.1.2-4) si nota però che alcuni dei suoi ausiliari potevano concludere questo patto obbligandolo. Difatti nel passo menzionato si può vedere che anche il gestore della nave (*magister navis*), il guardiano delle cabine che proprio per la sua funzione poteva ricevere delle res dai clienti e infine anche un marinaio qualunque che avesse avuto la mansione di ricevere le res potevano vincolare l'armatore.

Ma quali sono le *res* in questione? L'obbligo sorgeva solo per le cose per cui si era dato un compenso o meno?

A questi interrogativi danno risposta i giuristi Paolo e Ulpiano i quali, citando Viviano, fanno sapere che l'obbligo di salvaguardia era per tutte le cose e le merci trasportate; nonostante per alcune di essi non si sia pagato nessun corrispettivo. Per tale ragione quindi dovevano ritenersi, come affermato da Viviano, compresi nell'editto anche gli effetti personali dei passeggeri come i vestiti e il vitto quotidiano, perché queste erano accessorie alla locazione delle altre cose (*quae haec ipsa ceterarum rerum locationi accedunt*).

E' molto dibattuta la ragione per cui sia stato introdotto tale editto a tutela dei proprietari delle merci e degli effetti personali visto che questi avevano già a disposizione (come esposto prima) l'*actio conducti* esperibile in caso di *conductio navis* e l'*actio locati* in caso di *locatio mercium vehendarum*.

La motivazione sta nel fatto che l'azione *ex recepto*, essendo un'azione esperibile *sine culpa*, a differenza delle altre dove l'armatore

rispondeva solo per dolo o colpa, tutelava maggiormente i terzi a discapito proprio del padrone della nave.

Sempre contro l'armatore, nell'editto pretorio, c'erano due azioni penali *in factum* per furto e danno delle merci: *actio furti in factum adversus nautas* e *l'actio damni in factum adversus nautas*.

La prima era esercitabile contro gli armatori (pure contro i gestori di alberghi e stazioni di cambio) nel caso in cui si fosse verificato un furto all'interno la nave per opera o per volere dell'armatore stesso o nel caso in cui fosse stato commesso da uno dei marinai operanti su quella nave.

L'armatore era chiamato a rispondere fino ad una somma pari al doppio delle cose rubate. Ora il terzo danneggiato nel caso in cui veniva a conoscenza dell'identità del ladro poteva scegliere se ricorrere alla normale azione di furto nascente dallo *ius civile* contro questi o adire l'azione pretoria suddetta. Nel caso in cui l'evento fosse stato causato da un marinaio schiavo l'armatore si poteva liberare consegnandolo al terzo danneggiato.

*L'actio damni in factum adversus nautas* aveva una struttura molto simile all'azione per furto; infatti l'armatore era chiamato a rispondere per il danno arrecato, o da lui o dai marinai, alla res dei clienti all'interno della nave con una somma massima pari al doppio del danno in questione.

L'armatore poteva fuggire a tale azione nel caso in cui avesse precedentemente dichiarato che ciascun viaggiatore doveva conservare le proprie cose. In tal caso l'armatore non rispondeva per i danni alle cose dei clienti, ovviamente previo consenso di quest'ultimi (*si praedixerit, ut*

*unusquisque vectorum res suas servet neque damnum se praestaturum, et consenserint vectores praedictioni, non convenitur* ).

Il cliente aveva facoltà di scegliere se ricorrere all'azione pretoria contro l'armatore o a quella di diritto civile contro chi aveva commesso il danno<sup>41</sup>; ma la scelta di una delle due azioni precludeva la possibilità di adire all'altra.

Nel caso in cui il terzo avesse scelto l'azione contro l'armatore questo aveva facoltà di ricorrere all'azione di *ius civile* contro il marinaio autore del fatto. Anche in questo caso, come nell'azione precedentemente analizzata, se l'autore del danno fosse stato un marinaio schiavo, l'armatore poteva liberarsi con la consegna di questo alla parte lesa.

Da questa breve esposizione si possono cogliere alcune delle differenze tra le due azioni penali e quella di *receptum*: per prima cosa si nota che, mentre nel *receptum* l'armatore era chiamato a rispondere per i danni alle cose dei clienti dal momento in cui li aveva ricevute e quindi pure fuori della nave, nelle due azioni penali ne rispondeva solamente se il furto o il danno fosse avvenuto all'interno di questa.

Ancora nel *receptum* l'armatore era chiamato a rispondere nei limiti del valore delle cose, mentre nelle due azioni penali fino al doppio del valore della res rubata o del danno causato.

Un'altra importantissima differenza era che nell'azione per danno *in factum adversus nautas* l'armatore poteva evitare tale responsabilità

---

<sup>41</sup> P. Cerami e A. Petrucci, *Diritto commerciale Romano profilo storico*, *op.cit.* 292-294.

mediante un accordo preventivo coi clienti, mentre ciò era precluso nel *receptum*.

Infine va detto che queste azioni durante tutto il periodo imprenditoriale coesistevano. Ciò era dovuto dal fatto che, nel caso in cui l'armatore non concludeva il patto di *receptum* coi clienti, questi potevano agire contro di lui con le due azioni penali.

Ciò a testimonianza che il legislatore romano voleva tutelare nel maggior modo possibile il cliente dell'armatore dai pericoli di danno, furto e perimento della merce; dopo tutto il rischio dell'esercizio d'impresa in capo all' esercente, come oggi, è una componente dell'attività imprenditoriale.

### *1.7 La ripartizione del rischio nell'impresa di navigazione medievale*

Con la caduta dell'impero romano d'occidente l'Europa attraversò un periodo di forte crisi politica ed economica soprattutto nel bacino del Mediterraneo. Solamente a partire dall'anno mille ci furono i primi segnali di ripresa.

Infatti proprio in quel periodo cominciarono a fiorire e consolidarsi importantissimi centri urbani sulle coste del Mediterraneo che avevano

nelle attività commerciali, soprattutto via mare, la loro fonte primaria di guadagno (come le quattro Repubbliche Marinare).

Con l'aumentare e lo svilupparsi di tali attività, in questi importanti centri urbani, nacque l'esigenza di regolamentare e mettere per iscritto gli usi dei commerci via mare e così cominciarono a comparire gli statuti marittimi<sup>42</sup>.

Tali statuti erano emanati dagli organi legislativi cittadini ed erano destinati solamente ai naviganti e furono edificati su due muri portanti: da una parte il diritto romano, da cui prendevano gli istituti, e dall'altra parte il diritto consuetudinario delle varie realtà locali italiane ed europee.

Per quanto molti degli statuti raggiusero un grande prestigio nessuno di questi riuscì ad acquisire una forza tale da essere riconosciuto come diritto comune del Mediterraneo.

---

<sup>42</sup> In tutto il mediterraneo troviamo importantissimi statuti marittimi ad esempio nell'Adriatico la fecero da padrona quello di Trani, Venezia, Rimini, Bari e Ancona. A Venezia, a partire dal 1227, i Dogi emanarono una serie di "capitolari delle navi" per regolare l'assistenza alle navi in difficoltà e disciplinare le norme relative alla sicurezza della navigazione; tali capitolari furono così importanti da influenzare gli statuti degli altri centri costieri dell'Adriatico. Lo statuto di Trani risale addirittura al 1063, quindi ancor prima dei capitolari di Venezia e degli importanti statuti del mar Tirreno: la tavola Amalfitana del 1131 e il Constitutum usus Pisano del 1161.

Difficile è inquadrare con chiarezza l'articolata compilazione Genovese perché da una parte erano stati emanati dei capitolari (che erano norme generali sulla navigazione) e dall'altra si trovavano una serie di leggi, emanate dall'ufficio di Crimea (Ufficium Gazarie), che periodicamente venivano raccolte e inserite negli statuti cittadini.

Nelle due isole maggiori gli statuti più importanti erano il Breve Porus Kallaretani di Cagliari e i Capitula consulatus maris di Messina. E. Spagnesi, *Percorsi storici del diritto in Italia*, Il Campano-Arnus University Books, p., 191-196 e A. Lefebvre D'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, *op.cit.*, 15-16.

La situazione cambiò quando in Spagna la casata d'Aragona assoggettò, oltre al regno della Catalogna, la Sardegna, la Sicilia e il regno di Napoli e ciò fece sì che le consuetudini marittime di Barcellona<sup>43</sup> raggiunsero un prestigio tale da diventare il diritto comune marittimo di tutto il Mediterraneo.

Tali norme furono raccolte nel libro del Consolato del mare (*Libre de Consolat de mar*) che per la prima volta comparve a Barcellona in una stampa nel 1494, in Italia fu pubblicato nel 1519, ma gli storici ritengono che fosse in vigore già da due secoli.

La natura del successo del Consolato non era dovuta solamente all'espansione della casata Aragonese ma soprattutto alla moltitudine di istituti presenti e al modo minuzioso con cui vengono trattati; infatti vi erano disciplinate: le mansioni, i diritti e i doveri di tutti i soggetti agenti.

In questa raccolta l'armatore era il soggetto a cui apparteneva l'esercizio della nave ed era denominato *Senyor de la nau*, nell'età più antica l'armatore assumeva su di sé anche la veste di capitano e quindi viaggiava con la nave, anche se questo non voleva dire che assumeva la direzione tecnica della nave la quale spesso aspettava ad un terzo soggetto: il nocchiero.

Successivamente, in età più recente, con l'aumentare sempre più delle attività commerciali, e quindi con l'allargarsi delle imprese di navigazioni, l'armatore spesso stava a terra per gestire tutti i negozi

---

<sup>43</sup> Punto di riferimento per il commercio marittimo del regno Aragonese.



concernenti l'attività. Nel momento in cui tale attività diventava sempre più costosa e rischiosa (non solo a causa delle intemperie ma anche e soprattutto a causa dei pirati e dei corsari assoldati dalle varie monarchie europee per danneggiare le attività commerciali dei paesi rivali) l'armatore non era in grado di far fronte da solo alle spese d'avviamento dell'impresa di navigazione e quindi non poteva accollarsi per intero il rischio dell'attività.

Per tanto in quest'ottica si sviluppò il contratto di colonna che era usato principalmente da piccole imprese di navigazione che operavano soprattutto lungo le coste.

Questo contratto faceva nascere un rapporto di tipo societario tra il capitalista (proprietario delle merci trasportate), l'armatore (proprietario della nave) e i marinai. In altre parole questo contratto prevedeva tre parti commerciali che dividevano gli utili e partecipavano al rischio d'impresa in proporzione alle percentuali stabilite dal contratto stesso.<sup>44</sup>

Questo contratto cercava di creare una forma associativa di breve durata finalizzata ad una singola spedizione marittima; ma avendo, tale contratto, un raggio d'azione ristretto, furono necessarie nuove forme contrattuali in grado di far fronte all'espansione delle attività commerciali.

---

<sup>44</sup> C. Targa, *Ponderazione sulla contrattazione marittima*, Genova 1787. p. 88

Così prese corpo il contratto di commenda<sup>45</sup> che era stipulato tra proprietario della nave e i c.d compagni (soggetti disposti a investire i propri capitali nell'impresa di navigazione).

Tra questi nasceva una specie di società in accomandita dove il *senyor de la nau* era il socio accomandatario e i compagni soci accomandati; pertanto l'armatore aveva una posizione preminente rispetto i compagni perché l'intera gestione dell'impresa faceva capo a lui ed era l'unico che compariva nei negozi conclusi coi terzi e ciò faceva sì che il *senyor* fosse per le obbligazioni concluse responsabile illimitatamente; mentre i compagni ne rispondevano solo con la loro quota societaria<sup>46</sup>.

L'armatore essendo l'unico gestore poteva vendere la nave o noleggiarla in blocco senza il permesso dei compagni; ma in caso di vendita era tenuto a restituire a questi la parte di ricavo della propria quota e se questi la rifiutavano era obbligato a restituire la nave venduta o una dello stesso valore.

Va precisato che comunque i crediti da salario vantato dai membri dell'equipaggio erano crediti privilegiati sia nei confronti dei clienti sia nei confronti dei compagni.

Ma lo strumento principe del Medioevo usato dagli armatori (e anche dai mercanti) per superare il rischio di acollo dell'eventuali perdite dell'attività mercantile fu l'assicurazione a premio.

---

<sup>45</sup> C. Targa, *Ponderazione sulla contrattazione marittima*, *op.cit.* 83.

<sup>46</sup> U. Paoli - L. Perla, *L'armatore*, *Enciclopedia italiana Treccani*.  
[www.treccani.it](http://www.treccani.it).

Tale istituto nacque in Italia proprio nell'abito marittimo a metà del 1300 poiché ricchi impresari capirono che l'assicurazione del rischio altrui dietro pagamento d'un premio poteva essere un'attività speculativa altamente remunerativa.

L'originalità e la forza di tale istituto sta proprio in questo poiché nell'assicurazione il rischio non viene spostato su uno dei soggetti del negozio di scambio ma completamente su una terza parte (assicuratore) che accollava su di sé ogni rischio dietro anticipato pagamento d'un premio.

Ora è difficile inquadrare con certezza come e dove sia nato tale istituto poiché troviamo diverse fonti che testimoniano l'esistenza di contratti assicurativi anteriori al XIV secolo<sup>47</sup>; ad esempio a Venezia si hanno testimonianze di contratti assicurativi marittimi già a partire dal 1225<sup>48</sup>.

Ma con certezza si può affermare che la prima vera e propria società assicurativa sia nata a Genova nel 1424 denominata "*Tam mari quam terra*" poiché prima d'allora il soggetto attivo dell'attività assicurativa era solamente una persona fisica.

Comunque in tutto il medioevo si svilupparono due tipi di contratti assicurativi: uno alla genovese a forma "chiusa" e l'altro alla fiorentina a forma "aperta".

---

<sup>47</sup> F. Calasso, *Enciclopedia del diritto vol. I, op.cit.*, 112-119.

<sup>48</sup> G. Toja - U. Gobbi - A. Candian, *L'assicurazione Enciclopedia italiana Treccani*. [www.treccani.it](http://www.treccani.it).

Il contratto alla genovese aveva una forma rigida pertanto la libertà contrattuale tra le parti era fortemente limitata, doveva essere scritto in latino e doveva essere redatto da un notaio.

Quello alla fiorentina aveva una forma aperta quindi le parti avevano una grande libertà contrattuale ( potevano decidere liberamente l'oggetto, il premio e quant'altro concerne il contratto assicurativo), era scritto in volgare e veniva redatto da un sensale<sup>49</sup>.

Da questi punti di differenza si può capire il motivo per cui il contratto assicurativo alla fiorentina ebbe più successo, diffondendosi in importanti centri come Venezia.

Infatti il contratto alla fiorentina da una parte garantiva maggiore autonomia contrattuale alle parti e dall'altra era molto più semplice ed economico da redigere visto le differenze professionali e formali tra i notai e i sensali.

Il notaio essendo uomo di legge e pubblico ufficiale doveva rispettare schemi e formulari rigidi.

Il sensale invece era un uomo d'affari e pertanto il suo unico interesse era quello di agevolare gli accordi tra i contraenti assecondandone i bisogni così da alimentare lo spirito di intraprendenza.

---

<sup>49</sup> Mediatore tra l'assicurato e l'assicuratore.

## CAPITOLO II

### LA LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITA' ARMATORIALE

Sommario: 2.1 Origine e funzione dell'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore – 2.2 La limitazione della responsabilità dell'armatore nel codice della navigazione: gli aspetti sostanziali – 2.3 Il procedimento di limitazione del debito armatoriale nel codice della navigazione – 2.4 Il rapporto tra la limitazione della responsabilità da debito armatoriale e il fallimento dell'armatore – 2.5 La Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims e il suo recepimento nell'ordinamento interno – 2.6 Limitazione da debito o limitazione da responsabilità?

#### *2.1 Origine e funzione dell'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*

Nell'Italia post unitaria la prima forma di limitazione della responsabilità del vettore la si trova nel codice civile del 1865; era prevista solo per l'imprenditore ferroviario, il quale era chiamato a risarcire i clienti per l'avaria o il danneggiamento della merce trasportata limitatamente al prezzo corrente della merce stessa; pertanto era escluso il

risarcimento per il mancato guadagno subito dal proprietario delle merci stesse<sup>50</sup>.

Anche se il codice di commercio del 1882 dedicava un intero libro alla navigazione via mare non conteneva nessuna norma simile a quella precedentemente esposta per le ferrovie applicabile al vettore marittimo e tale disciplina non poteva essere applicata per analogia visto il richiamo specifico all'imprenditore ferroviario.

Il codice di commercio, tuttavia, all'art. 491, pur riconoscendo la responsabilità in capo ai proprietari delle navi per i fatti e le obbligazioni contratte dal capitano o da altro membro dell'equipaggio <<per ciò che concerne la nave e la spedizione>>, permetteva al proprietario della nave (o ai comproprietari) che non aveva <<contratto obbligazione personale>> di limitare la propria responsabilità mediante l'abbandono della stessa nave<sup>51</sup> e dei noli (tale facoltà però era esclusa per le obbligazioni da salario per l'equipaggio).

---

<sup>50</sup> S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre, Milano*, p 10-15.

<sup>51</sup> L'istituto dell'abbandono nave rappresenta con molta provabilità, anche se non tutti gli storici sono d'accordo, la più antica forma di limitazione della responsabilità armatoriale. Questo istituto sembra derivare dalla *noxae deditio* romana che permetteva di limitare la responsabilità del padrone o del padre di famiglia per i delitti commessi dai soggetti sotto la sua potestà poiché questo era chiamato a risponderne direttamente. Pertanto veniva data al padrone la possibilità di sottrarsi a tale responsabilità consegnando alla vittima (o alla sua famiglia) il sottoposto colpevole del delitto.

In età giustiniana tale istituto assunse pure funzione risarcitoria finendo per essere usata pure per azioni non originate da un delitto come le obbligazioni nascenti dell'attività di navigazione; infatti il padrone della nave poteva sottrarsi a queste consegnando questa ai creditori.

Ma l'aumento dei traffici via mare tra la fine dell'800 e i primi dell'900 portarono alla necessità di creare flotte più numerose e capienti; questo comportò un aumento dei costi di gestione e dei rischi in capo all'armatore che non vedeva più sufficiente tutela nell'istituto dell'abbandono nave.

Perciò gli armatori cercarono di limitare la loro responsabilità inserendo delle apposite clausole nelle polizze di carico<sup>52</sup> con le quali trasferivano la loro responsabilità, praticamente, interamente al caricatore stesso.

Questo portò ad uno scontro tra i caricatori e le classi armatoriali, al fine di mediare tra le due parti nacquero le prime norme che regolarono i rapporti tra i vettori e i caricatori (queste furono recepite successivamente sia dal codice civile, che disciplina l'attività vettoriale in generale<sup>53</sup>, sia da quello della navigazione del 1942).

Tali norme garantivano all'armatore e al vettore in generale di escludere la propria responsabilità per cause di forza maggiore e per gli errori relativi alla navigazione; però non poterono più inserire delle clausole nelle polizze di carico, al solo fine di eliminare completamente la propria responsabilità<sup>54</sup>.

---

<sup>52</sup> Documento facente prova dell'avvenuta caricazione della merce sulla nave (art. 459 c. nav.). A. Lefebvre D'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione, op.cit.*, 354-355.

<sup>53</sup> Il vettore è il soggetto che <<si obbliga verso corrispettivo a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro (art. 1678 cod. civ.)>>. Sul punto; A. Torrente-P. Schlesinger, *Manuale di diritto Privato XXI ed.* Milano, p. 389.

<sup>54</sup> Esempio l'art 1681 cod. civ: <<il vettore risponde dei sinistri che

Una disciplina vera e propria della limitazione della responsabilità armatoriale fu inserita invece nel codice della navigazione del 1942, soprattutto al fine di tutelare i piccoli armatori che, a causa del “tipico rischio della navigazione marittima consistente nel pericolo di perdita della nave”<sup>55</sup>, potevano perdere l’unico patrimonio in loro possesso.

Pur essendo chiare le esigenze che portarono alla nascita di tali istituti anche in ambito marittimo, visto i rischi di tale attività che fino a metà del 900 erano abbastanza elevati, ai giorni nostri tali esigenze sembrano venir meno visto che da una parte l’era della pirateria è molto lontana<sup>56</sup> e dall’altra lo sviluppo tecnologico ha portato quasi ad azzerare certi pericoli legati alla navigazione.

Una delle giustificazioni del persistere di tale istituto la si deve ad esigenze strategiche di politica economica, in quanto la limitazione della responsabilità armatoriale consente di limitare il prezzo delle già onerose

---

colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno>>. Art 1693 cod. civ: <<Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario>>. Art <<E' nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave. E' nullo altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico>>.

<sup>55</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, p. 256-259.

<sup>56</sup> Ad eccezione di alcune parti del mondo come le coste del corno d’Africa.



polizze assicurative<sup>57</sup> a carico degli armatori, così da permettere alle compagnie marittime di applicare “in teoria” delle tariffe a un prezzo tale da poter concorrere con le compagnie di trasporto operanti via terra o per via aerea<sup>58</sup>.

## *2.2 La limitazione della responsabilità dell'armatore nel codice della navigazione: gli aspetti sostanziali*

Secondo l'istituto della limitazione della responsabilità armatoriale nella disciplina codicistica l'armatore può «limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e ad ogni altro provento del viaggio»<sup>59</sup>.

Secondo il professore Berlingieri la giustificazione giuridica di tale norma la si ravvisa dal fatto che la nave rappresenta il conferimento del proprietario nell'impresa marittima che costituisce pertanto un patrimonio separato che il soggetto pone a rischio di tale attività; “così come oggi il rischio dell'azionista è limitato alla somma versata per la sottoscrizione o l'acquisto del titolo azionario”<sup>60</sup>.

---

<sup>57</sup> Visto che in tal caso l'assicuratore deve coprire solamente il valore della somma-limite.

<sup>58</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo, op.cit.*, 259.

<sup>59</sup> Art. 275 c. nav.

<sup>60</sup> F. Berlingieri, *Armatore ed esercente di aereomobile, Digesto commentato, Torino*, p. 234-236.

Nel disciplinare tale istituto il codice della navigazione fa un distinguo tra aspetti sostanziali (artt. 275-277) e aspetti meramente processuali (620-642).

Partendo dai primi si può risalire all'ambito di applicazione della disciplina, ai soggetti beneficiari, ai debiti soggetti alla limitazione e al valore della somma-limite.

a) L'ambito di applicazione.

L'art. 7 del codice afferma che la responsabilità dell'armatore (o esercente<sup>61</sup>) per fatti o atti dell'equipaggio è regolata dalle leggi nazionali della nave (o dell'aereo).

Al riguardo l'articolo 275 del codice prevede un sistema di limitazione della responsabilità si applica per l'armatore d'una nave di stazza lorda<sup>62</sup> inferiore a 300 tonnellate<sup>63</sup> battente bandiera italiana.

Pertanto se un armatore proprietario d'una nave battente bandiera straniera deve iniziare un procedimento di limitazione del proprio debito in Italia il giudice chiamato in causa dovrà applicare la legge straniera

---

<sup>61</sup> Colui che assume l'esercizio dell'aereo; A. Lefebvre D'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione, op.cit.*, 195.

<sup>62</sup> La stazza lorda è la misura dei volumi complessivi della nave a differenza di quella netta che è il volume della nave adibito a trasporto.

<sup>63</sup> Tale articolo è stato modificato dal d.lgs. n. 111/2012 con cui l'Italia ha dato attuazione alla dir. 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori di navi superiori alla stazza lorda delle 300 tonnellate.

con tutte le difficoltà del caso; lo stesso vale pure se la legge straniera prevede un limite inferiore rispetto alla legge italiana<sup>64</sup>.

Vi è da dire però che la maggior parte delle legislazioni degli altri paesi, come la maggior parte delle Convenzioni internazionali su tale materia, applicano il principio della *lex fori* secondo la quale va applicato la legge dello stato dove si presenta la domanda di limitazione del debito.

Infine va precisato che la disciplina della limitazione della responsabilità armatoriale non si applica alla nautica da diporto<sup>65</sup> perché l'articolo 40 cod. di porto, sulla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, rinvia alla disciplina civilistica<sup>66</sup> la quale non contempla alcuna forma di limitazione della responsabilità del conducente o del proprietario del veicolo.

b) I soggetti beneficiari.

Il codice prevede che solo l'armatore può beneficiare della limitazione della responsabilità. In ciò si differenzia rispetto alla maggior parte delle convenzioni in materia, che prevedono tale facoltà anche per soggetti

---

<sup>64</sup> La giurisprudenza ritiene che tale principio non violi l'art. 3 della nostra costituzione perché non viola il principio di uguaglianza e di ordine pubblico; A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, op.cit., 260-261.

<sup>65</sup> La nautica da diporto è quella che si svolge in acque marine o interne per fini ricreativi o sportivi senza scopo di lucro; A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, op.cit., 87-92.

<sup>66</sup> Il suddetto articolo rimanda all'art. 2054 del cod. civ.

diversi come il proprietario della nave, il gerente, il noleggiatore e il soccorritore.

Per l'appunto nel caso classico di scissione tra la proprietà della nave ed esercizio della stessa, come ad esempio nella locazione a scafo nudo<sup>67</sup>, il creditore privilegiato dell'armatore potrebbe far valere il suo privilegio direttamente sul proprietario della nave il quale ne dovrebbe rispondere con l'intero valore della stessa nel caso in cui l'armatore non avesse chiesto la limitazione della responsabilità. Va detto però che la giurisprudenza ha permesso in certi casi anche allo stesso proprietario non armatore la possibilità di usufruire di tale limitazione<sup>68</sup>.

Anche il vettore che assume la qualifica di armatore può godere di tale facoltà in relazione alle obbligazioni nate per uno specifico viaggio; viceversa il vettore non armatore potrebbe trarre vantaggio della limitazione della responsabilità armatoriale solo nel caso in cui i terzi creditori, ignari della scissione tra trasporto ed esercizio della nave<sup>69</sup>, agissero unicamente nei confronti dell'armatore.

c) I debiti soggetti alla limitazione.

I debiti soggetti a tale disciplina sono quelli sorti per uno specifico viaggio a differenza di quanto avviene per la maggior parte delle

---

<sup>67</sup> Noleggiare una nave non armata.

<sup>68</sup> F. Berlingieri, *Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, p. 1014.

<sup>69</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, *op.cit.*, 262-263.

convenzioni internazionali che prevedono la limitazione per avvenimento<sup>70</sup>; quest'ultimo criterio permette all'armatore di invocare più volte la limitazione di responsabilità durante un medesimo viaggio (qualora ad esempio le obbligazioni derivino da una pluralità d'incidenti) poiché tiene in considerazione ogni singolo sinistro.

Invece il criterio della limitazione per viaggio tiene conto di tutte le obbligazioni sorte per il singolo viaggio; si può però ricorrere a tale beneficio anche nel caso in cui la nave avesse già intrapreso un nuovo viaggio.

Ora il problema di fondo della limitazione per viaggi è che si deve escludere l'applicabilità di tale beneficio per alcune obbligazioni che sorgono quando la nave non è impegnata in un viaggio in senso stretto; infatti vanno escluse ad esempio le obbligazioni relative al recupero d'una nave in disarmo.

Riguardo alla definizione di viaggio la giurisprudenza ha ribadito più volte che esso non deve essere inteso semplicemente nel senso stretto di spostamento geografico da un punto all'altro; ma va inteso in senso più ampio poiché bisogna tenere conto della funzione operativa e dell'attività svolta dalla nave.

Pertanto, ad esempio, il tribunale di Venezia nel giugno del 2005 accolse l'istanza di limitazione proposta dall'armatore d'una draga

---

<sup>70</sup> Ad esempio nella convenzione LLMC viene adottato il criterio della limitazione per avvenimento.

poiché considerò i debiti sorti dall'attività di dragaggio come debiti sorti in occasione d'un viaggio<sup>71</sup>.

I debiti soggetti a tale limitazione sono tutti quelli contratti per soddisfare i bisogni della nave, sia sorti a causa del viaggio sia quelli in occasione dello stesso, come le spese per lavori svolti anche non necessariamente per quello specifico viaggio; pertanto rientrano nella limitazione anche le spese per gli approvvigionamenti, il rimorchio, le spese d'agenzia, i diritti portuali ecc<sup>72</sup>.

Sono soggetti a limitazione non solo gli atti compiuti direttamente dall'armatore ma anche quelli compiuti dal comandante, dall'equipaggio e infine pure dai rappresentanti dell'armatore come il raccomandatario marittimo.

Va sottolineato però che, come specifica l'articolo 275 del codice della navigazione, tale limitazione non si applica per le obbligazioni sorte per dolo o colpa grave personale dell'armatore. Ma se questo non fosse una persona fisica il dolo e la colpa grave si deve riconoscere nella condotta dei dirigenti della società.

d) La somma-limite.

---

<sup>71</sup> Va detto pure che nelle sentenze di altri tribunali questo principio non fu accolto come ad esempio il tribunale di Rovigo nel 2005 per un caso similare arrivò ad una conclusione opposta a quella del tribunale di Venezia.

<sup>72</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo, op.cit.*, 263-266.

Come già detto, secondo l'articolo 275 del Cod. nav., l'armatore può limitare la sua responsabilità fino a una somma pari al valore della nave<sup>73</sup> a cui vanno aggiunti pure il prezzo del nolo (determinato dal contratto di utilizzazione della nave) e tutti gli altri proventi del viaggio (questi, come specificato dall'articolo 277 codice della navigazione sono calcolati al lordo).

In sostanza l'articolo fa riferimento al valore effettivo della nave nel momento in cui viene richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio<sup>74</sup>.

Però nel caso in cui tale valore fosse inferiore a 1/5 o superiore ai 2/5 del valore della nave all'inizio del viaggio la somma-limite va calcolata con una percentuale del valore di questa: in pratica il codice afferma che la somma-limite non può essere inferiore al 20% o superiore al 40% del valore della nave sempre all'inizio del viaggio.

Per determinare il valore della nave all'inizio del viaggio si deve considerare quello risultante dalla polizza assicurativa (art 515 cod. nav)<sup>75</sup> ma in assenza di tale documento si deve considerare quello del

---

<sup>73</sup> I criteri per calcolare il valore della nave son stabiliti dall'articolo 276 del codice della navigazione.

<sup>74</sup> P. Rossi-A. Martorano, *Istituzioni di diritto della navigazione*, G. Giappichelli editore, p. 73-75.

<sup>75</sup> Va detto che il valore dato dalla polizza assicurativa è importantissimo nel caso di nave affondata perché non esiste alcuna norma che vieti l'applicazione di tale istituto in questo caso. I. Minutella, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Rivista di diritto dell'economia dei trasporti e dell'ambiente* Vol. 11 anno 2013, p. 223-231.

valore commerciale desumibile dagli accertamenti svolti nel registro di classificazione della nave (art. 622 cod. nav.).

### *2.3 Il procedimento di limitazione del debito armatoriale nel codice della navigazione*

La limitazione del debito armatoriale non opera *ex lege* ma spetta all'armatore il diritto di chiederla al tribunale competente<sup>7677</sup>. L'esercizio di tale facoltà, peraltro, non implica l'automatico riconoscimento di responsabilità da parte dell'armatore<sup>78</sup>.

L'armatore propone al tribunale la domanda di limitazione del debito con ricorso contenente le sue generalità e l'indicazione del luogo dove si trova la nave e al quale deve essere allegata, a pena di inammissibilità, una serie di documenti: la dichiarazione del valore della nave al momento della richiesta e all'inizio del viaggio, l'elenco dei proventi lordi del viaggio, una copia dell'inventario di bordo, l'elenco dei creditori soggetti alla limitazione da debito con l'ammontare del credito di ciascuno e deve consegnare il certificato delle ipoteche trascritte sulla nave (art. 621, terzo comma, c. nav.).

---

<sup>76</sup> Secondo l'articolo 620 del codice della navigazione è competente il tribunale della circoscrizione dove l'armatore ha la sua residenza o domicilio.

<sup>77</sup> P. Rossi-A. Martorano, *Istituzioni di diritto della navigazione*, *op.cit.*, 74.

<sup>78</sup> Tale principio è valido pure per tutte le convenzioni internazionali come in quella di Londra.



Quando il tribunale accerta le condizioni di ammissibilità della domanda, la connessione tra le obbligazione e il viaggio ed esclude che tali obbligazioni derivino da dolo o colpa grave dell'armatore con sentenza dichiara aperto il procedimento di limitazione<sup>79</sup>.

Questo è un procedimento concorsuale, fondato sul rispetto della *par conditio creditorum*, al quale possono partecipare solo i creditori soggetti alla limitazione che hanno presentato domanda entro trenta giorni (sessanta se risiedono all'estero)<sup>80</sup> dalla sentenza per la tutela dei propri crediti.

Con tale sentenza il tribunale designa pure il giudice competente per la formazione dello stato attivo e passivo per il riparto della somma-limite (art. 623 c. nav.).

Il giudice, sentiti precedentemente l'armatore e i creditori concorrenti, sulla base dei documenti elencanti nell'articolo 621 forma lo stato attivo (art. 629 c. nav.) e su tali basi fissa la somma-limite indicando le modalità del suo deposito unitamente a <<una congrua somma per le spese del procedimento>><sup>81</sup>; tale somma nel corso del procedimento può essere integrata nel caso in cui il valore della nave o dei proventi sia superiore a quello dichiarato (art. 630 c.nav.).

---

<sup>79</sup> Con la sentenza di apertura i creditori possono opporsi per l'inesistenza degli estremi di legge. (art. 627 c. nav.).

<sup>80</sup> I creditori che abbiano presentato domanda tardiva potranno rifarsi sull'eventuali rimanenze (art. 638 c. nav.).

<sup>81</sup> La dottrina ritiene che a tale somma vanno aggiunti pure gli interessi computati sulla base del nolo e degli altri proventi del viaggio di cui l'armatore ne abbia potuto godere; A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo, op.cit.*, 267-269.

Successivamente, con le stesse modalità seguite per la formazione dello stato attivo, il giudice forma quello passivo (art. 634 c. nav.); entrambi possono essere impugnati secondo le disposizioni dell'articolo 636 del codice della navigazione<sup>82</sup>.

Formato lo stato passivo e decorso il termine per proporre impugnazioni, i creditori possono concordare lo stato di riparto ma in assenza d'accordo sarà il giudice a procedere con la ripartizione secondo l'ordine delle cause di prelazione (art 637, primo comma, c. nav.). Lo stato di riparto formato dal giudice può essere impugnato dai creditori entro dieci giorni decorrenti dal suo deposito presso la cancelleria dello stato di riparto.

L'armatore decade dal beneficio della limitazione di responsabilità in vari casi: quando non deposita, come prescritto dal giudice, la somma limita; quando indica in modo inesatto, o omette del tutto, per dolo o colpa grave i proventi della spedizione; quando non deposita nei tempi fissati la documentazione relativa al valore della nave; e infine quando occulta la nave o intralcia il lavoro del perito che ne dovrebbe indicare il valore (art. 640 c. nav.).

---

<sup>82</sup> <<Le impugnazioni dello stato attivo e di quello passivo sono proposte in contraddittorio dell'armatore e dei creditori interessati, mediante citazione per l'udienza avanti il collegio, fissata ai sensi dell'623 c. nav. Decise le impugnazioni con sentenza passata in giudicato, il giudice designato, ove necessario, provvede alla formazione del nuovo stato attivo e di quello passivo e ordina l'integrazione della somma depositata entro un termine non superiore a cinque giorni>>.

## 2.4 *Il rapporto tra la limitazione della responsabilità da debito armatoriale e il fallimento dell'armatore*

Il rapporto tra procedura fallimentare e procedura di limitazione del debito son stati spesso oggetto d'esame della giurisprudenza e sono stati oggetto di una completa analisi dalla sentenza 25020 della sezione I della suprema corte di Cassazione del 25 novembre 2007.

In tale decisione la Cassazione ha ribadito che nel caso in cui la dichiarazione di fallimento dell'armatore avviene dopo che la somma-limite diventa definitiva<sup>83</sup>, i due procedimenti rimangono distinti e separati. Pertanto i creditori soggetti alla limitazione di responsabilità si riferiranno solo sulla somma-limite depositata; la quale sarà distinta dalla massa attiva del fallimento.

Nel caso opposto<sup>84</sup> la sentenza di fallimento dell'armatore determina l'estinzione della procedura di limitazione del debito armatoriale<sup>85</sup> e ciò fa sì che il patrimonio destinato al soddisfacimento dei creditori soggetti alla limitazione del debito va ad unirsi a quello destinato al soddisfacimento dei creditori del fallimento.

---

<sup>83</sup> Per decorso del termine per le impugnazioni dello stato attivo, o a seguito del passaggio in giudicato della sentenza che respinge tali impugnazioni, ovvero per avvenuta integrazione della somma disposta dal giudice. Avv. Samela, *La limitazione del debito armatoriale e il fallimento dell'armatore secondo la recente Giurisprudenza*, in *Ship2shore* del 12 ottobre 2009.

<sup>83</sup> P. Rossi-A. Martorano, *Istituzioni di diritto della navigazione*, op.cit., 75.

<sup>84</sup> Quando la dichiarazione di fallimento dell'armatore avviene prima che sia diventata irrevocabile la somma-limite.

<sup>85</sup> P. Rossi-A. Martorano, *Istituzioni di diritto della navigazione*, op.cit., 76.

Pertanto i creditori soggetti alla limitazione della responsabilità armatoriale dovranno unificarsi ai creditori del fallimento<sup>86</sup>, acquisendo così il diritto di insinuare i propri crediti al passivo del procedimento fallimentare.

La stessa sentenza inoltre ha chiarito che, sempre in quest'ultimo caso (dichiarazione di fallimento prima dell'irrevocabilità della somma-limite), il creditore, già insinuato nella procedura di limitazione della responsabilità che si vede respinta la domanda di ammissione al procedimento fallimentare perché questa presentata prima della formale estinzione del procedimento di limitazione, potrà (successivamente alla dichiarazione di estinzione del procedimento di limitazione) insinuare il proprio credito al passivo fallimentare in via tardiva (art. 101 della legge fallimentare).

Tale sentenza se da una parte ha il merito di chiarire il rapporto tra le due procedure dall'altra ribadisce come tale rapporto impedisca ai creditori già insinuati nel procedimento di limitazione della responsabilità armatoriale di insinuarsi nel passivo fallimentare se non oltre la formale dichiarazione di estinzione della procedura di limitazione, la quale, essendo dichiarata con sentenza collegiale, richiede dei tempi processuali talvolta anche lunghi e ciò fa sì che a tali creditori non resti come unico rimedio la sola domanda tardiva di ammissione al passivo fallimentare.

---

<sup>86</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, op.cit., 272-273 e P. Rossi-A. Martorano, *Istituzioni di diritto della navigazione*, op.cit., 76.

## *2.5 La Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims e il suo recepimento nell'ordinamento interno*

Come si è già detto la disciplina della limitazione della responsabilità nel codice della navigazione si applica solo per le navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate (art. 275 c. nav.) poiché con il decreto legislativo 111 del 28 giugno 2012 l'Italia ha dato attuazione alla direttiva 2009/20/CE; la quale oltre a sancire l'obbligo d'assicurazione per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 300 tonnellate disciplina la limitazione della responsabilità dell'armatore di queste.

Tale direttiva, proprio sulla limitazione della responsabilità armatoriale, ha una disciplina pressoché identica a quella stabilita dalla *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (da qui in poi LLMC o convenzione di Londra) la quale però non è stata ancora formalmente ratificata nel suo contenuto integrale dall'Italia.

### *a) Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.*

La LLMC nel 1976 è modificata nella versione attuale col Protocollo del 1996, trova applicazione ogni qual volta uno dei soggetti elencati

dall'articolo 1<sup>87</sup> faccia domanda di limitazione della sua responsabilità al tribunale di uno degli stati aderenti alla stessa<sup>88</sup>.

La convenzione non vincola in modo rigido gli stati firmatari. Infatti, previa comunicazione al Segretario generale dell'International Maritime Organization (l'IMO), uno stato può modificare i criteri di calcolo della somma-limite previsti dall'articolo 7 per i crediti sorti per morte o lesione dei passeggeri a condizione che non siano inferiori a quelli stabiliti dalla Convenzione (art. 15).

Tra i soggetti che, ai sensi dell'articolo 1 della convenzione, possono beneficiare delle limitazioni di responsabilità ivi previste vi sono non solo il proprietario della nave (*owner*) e l'armatore (*shipowner* o *operator*) ne possono beneficiare ma anche il noleggiatore (*charterer*), il gerente (*manager*), l'addetto al recupero (*salvor*) e infine i loro sottoposti se sono destinatari diretti di azioni preposte dai creditori.

L'articolo 4 della convenzione stabilisce però che questi soggetti non possono beneficiare di tale limitazione se viene dimostrato che il danno è stato causato per un loro atto od omissione volontaria (dolo) o se avevano la consapevolezza che probabilmente ne sarebbe scaturito tale danno (colpa grave).

---

<sup>87</sup> <<il noleggiatore, l'armatore, l'armatore gerente di una nave d'altro mare.>> e tutti gli altri elencati dall'articolo 1 LLMC.

<sup>88</sup> Questa già si differenzia dalla disciplina codicistica poiché nella LLMC è indifferente la nazionalità della nave la quale è condizione necessaria per poter applicare, appunto, la disciplina codicistica; A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, op.cit., 277-278.

Ai sensi sempre dell'articolo 4 le stesse compagnie assicuratrici possono beneficiare di tale facoltà nella stessa misura dei soggetti assicurati.

L'articolo 2 della LLMC, a differenza di quanto avviene nel codice della navigazione, fa un elenco chiaro e tassativo dei crediti soggetti a limitazione. Si tratta di: a) crediti relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni (ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e alle idrovie portuali ed agli aiuti alla navigazione) che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio e 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, distribuzione o volte 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 volte a rendere inoffensivo il carico di una nave; f) crediti presentati da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre al minimo i danni per i quali la persona responsabile può limitare la propria responsabilità, conformemente alla presente Convenzione, e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.

L'articolo 3 invece elenca quei crediti per i quali non si può applicare la limitazione, o perché dovranno essere soddisfatti integralmente (a differenza dei crediti soggetti a limitazione) o perché disciplinati da altre convenzioni come quella relativa all'inquinamento da idrocarburi.

E sono: a) i crediti per compensi dovuti per il compimento di operazioni soccorso e gli oneri di contribuzione all'avaria comune; b) i danni per l'inquinamento da idrocarburi poiché disciplinati d'apposita convenzione come pocanzi detto; c) i crediti relativi a danni provocati dalle navi a propulsione nucleare o che trasportano sostanze nucleari poiché soggette ad apposite discipline; d) i crediti dei dipendenti e dei preposti dall'armatore e del soccorritore se in base alla legge che regola il contratto d'ingaggio l'armatore non ha il diritto di limitare la sua responsabilità in relazione a tali crediti, o se, in forza di tale legge, ha solo la possibilità di limitare la propria responsabilità ad un ammontare superiore a quello previsto dalla convenzione (art. 6).

b) Il calcolo della somma-limite nella *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*.

Una delle differenze più rilevanti tra la disciplina codicistica e la convenzione di Londra è costituita dai criteri adottati per il calcolo della somma-limite. Mentre il codice della navigazione, come già detto, applica il criterio della limitazione a viaggio, l'LLMC utilizza il criterio della limitazione per avvenimento e il calcolo della soglia limite non si



basa sul “valore” della nave ma è collegato al suo volume come tipicamente accade nel sistema anglosassone<sup>89</sup>.

Per quanto riguarda le navi di stazza lorda non superiore alle 2.000 tonnellate la somma-limite è fissa, computata in “d.s.p” (*special drawing rights*<sup>90</sup>), e varia solamente in base al tipo di credito che nel caso di danno alle cose è di 1.510.000 d.s.p; invece per i crediti sorti per morte o lesione delle persone operanti sulla nave (equipaggio e personale dipendente), o che si trovano su navi diverse (ad esempio per causa di collisione), ovvero per tutti i crediti sorti per danno provocato dalla nave subite da persone non imbarcate il limite è fissato in 3.020.000 d.s.p.

Invece per le navi di stazza lorda superiore le 2.001 tonnellate si applica un sistema a scaglioni il quale prevede che alla somma fissa per le navi di stazza inferiore alle 2.000 tonnellate (prima esposte) va moltiplicata per ogni singola tonnellata in più un coefficiente (sempre in d.s.p) che varia a seconda dello scaglione di appartenenza che sono tre (da 2.001 a 30.000 tonnellate, da 30.001 a 70.000 tonnellate e infine da 70.000 in poi) e al tipo di credito.

---

<sup>89</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, p. 282-285.

<sup>90</sup> I DSP (in italiano Diritti speciali di prelievo) sono un'unità di conto del Fondo monetario Internazionale e rappresenta una valuta “fittizia” il cui valore si calcola facendo una sorta di comune denominatore tra le principali valute internazionali (Dollaro USA, Euro, Sterlina, Yen giapponese e dal'1 ottobre 2016 ne farà parte pure la valuta cinese). Tale valuta “fittizia” viene usata spesso per gli scambi finanziari internazionali perché dà stabilità agli operatori visto che non risente delle eventuali speculazioni sui cambi di valuta; attualmente 1€ equivale a 0,80 d.p.s (aggiornato al 24 marzo 2016): P. Gramatica, *Economia e tecnica degli scambi internazionali*, Milano, p. 402-403.

Infatti per i crediti sorti per danno alle cose sulle navi di stazza superiore alle 2.000 tonnellate dovranno essere aggiunti, alla somma-limite di 1.510.000 d.s.p , 604 d.s.p per ogni tonnellata compresa tra 2.001 e 30.000; 453 d.s.p per ogni tonnellata compresa tra 30.001 e 70.000; 302 d.s.p per ogni tonnellata superiore alle 70.001 (art. 6)<sup>91</sup>.

Per i crediti relativi a morte o lesione delle persone ( sempre non passeggeri) il sistema è praticamente identico; cambiano solo i coefficienti infatti alle 3.020.000 d.s.p dovranno essere aggiunti per ogni tonnellata comprese tra le 2.001 e le 30.000 1.208 d.s.p; 906 d.s.p per ogni tonnellata compresa tra 30.001 e 70.000: 604 d.s.p per ogni tonnellata superiore alle 70.001 (art.6)<sup>92</sup>

Invece per i crediti sorti per lesione e morte dei passeggeri della nave non si applica il metodo a scaglioni ma << il limite della responsabilità del proprietario della nave sarà pari ad un ammontare di 175.000 unità di conto moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave>> (art. 7).

c) Il procedimento di limitazione nella Convenzione di Londra.

---

<sup>91</sup> Ad esempio la somma-limite per danni alle cose su una nave di 70.100T sarà uguale a:  $1.510.000 \text{ d.s.p} + [(30.000-2.000) \times 604 \text{ d.s.p}] + [(70.000-30.000) \times 453] + [(70.100-70.000) \times 302 \text{ d.s.p}] = 36.572.200 \text{ d.s.p}$  corrispondenti più o meno a 45.000.000 €.

<sup>92</sup> Coefficienti così modificati dalla risoluzione IMO del 19 aprile 2012 e son entrati in vigore il 19 aprile 2015.

Il procedimento di limitazione del debito nella Convenzione di Londra si apre in via incidentale, cioè solo dopo che uno dei creditori propone nei confronti del beneficiario di tale istituto (armatore, proprietario della nave che sia) un'azione per far valere un credito soggetto a limitazione presso il tribunale di uno stato aderente alla convenzione.

Il debitore potrà costituire un fondo<sup>93</sup>, presso l'autorità competente dove è stata proposta l'azione, destinato al soddisfacimento dei crediti soggetti a limitazione. Nel caso in cui vengono proposte diverse azioni per soddisfare crediti di diversa natura (per lesione o morte di passeggeri e non o per danno a cose) tale fondo corrisponderà alla somma dei diversi importi calcolati come spiegato pocanzi più gli eventuali interessi maturati (art. 11).

Si dovranno pertanto tenere contabilità diverse per ciascuna tipologia di credito perché i creditori di una determinata categoria potranno rifarsi solo fino alla concorrenza della somma-limite spettante per quella specifica categoria di credito.

Pertanto, se i creditori di una determinata categoria, dopo la ripartizione della somma-limite spettante a questa, rimanessero parzialmente insoddisfatti, essi non potrebbero avanzare pretese sull'eventuale residuo del fondo e ciò anche nel caso in cui tutti i creditori delle altre categorie siano stati integralmente soddisfatti.

---

<sup>93</sup><< Si potrà costituire un fondo o con il deposito della somma, o fornendo una garanzia che sia accettabile, ai sensi della legislazione dello Stato Parte ove viene costituito il fondo, e sia considerata adeguata dal Tribunale o da altra autorità competente.>> (art. 11).

d) Il recepimento della *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* nel diritto italiano.

L'articolo 14 della convenzione dispone che ogni stato aderente deve adottare tutte le misure necessarie, sia processuali sia sostanziali, per rendere applicabili le norme della medesima convenzione.

Sebbene la Convenzione di Londra non sia mai stata ratificata dall'Italia, molte delle sue disposizioni sono state recepite in Italia con il decreto legislativo 111 del 28 giugno 2012 sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi; che ha dato attuazione alla direttiva Comunitaria 2009/20, emanata al fine di uniformare gli ordinamenti nazionali sulla tutela dei sinistri marittimi prevedendo l'obbligo di assicurazione per le navi degli armatori comunitari.

A livello dell'Unione Europea l'originario era quello di recepire direttamente la LLMC ma, visto l'opposizione da parte di alcuni stati, è stato possibile introdurre, dopo una lunga serie di compromessi, solo alcune delle norme della convenzione di Londra.

Il decreto legislativo 111 del 2012 per quanto riguarda il calcolo della somma-limite della responsabilità armatoriale per le navi uguali o superiori alle 300 tonnellate ha criteri identici a quelli della convenzione fatta eccezione per i coefficienti adottati, poiché il decreto non è aggiornato alla risoluzione IMO del 19 aprile 2012.

Infatti l'art. 7 del decreto adotta parametri i parametri antecedenti alla risoluzione: <<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>>.

Per le lesioni personali dei passeggeri i parametri sono identici alla LLMC.

Il problema nasce invece per capire quali siano i crediti ammessi o esclusi a tale beneficio visto che il decreto fa solo riferimento ai crediti soggetti all'obbligo di assicurazione marittima (art. 4 e 5).

Un'altra mancanza del decreto è che non indica quali soggetti possono beneficiare di tale limitazione a differenza dell'art. 1 della LLMC.

Ancora; nel decreto mancano completamente delle norme procedurali, e si deve escludere l'applicazione per analogia della

disciplina codicistica (artt. 620-641 c. nav.) visto che questa, per determinare la somma-limite, va a vedere il valore complessivo della nave e quindi non adotta il sistema adottato dalla LLMC.

Pertanto sembra logico che l'unico modo per poter colmare le mancanze e superare le difficoltà d'applicazione del decreto in causa sia quello della ratifica integrale, da parte del nostro legislatore, della LLMC del 96.

## *2.6 Limitazione da debito o limitazione da responsabilità?*

L'articolo 275 del codice della navigazione dispone che, ad eccezioni delle obbligazioni sorte per fatti o atti derivanti da proprio dolo, l'armatore <<può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio>>.

La dottrina ha ampiamente discusso se tale norma determini una limitazione del debito dell'armatore o a una limitazione della sua responsabilità.

L'ordinamento prevede una limitazione del debito quando i creditori non possono rivalersi sul debitore per un ammontare superiore ad una somma massima prestabilita; pertanto i creditori, nei limiti di tale somma, potranno ottenere soddisfazione tramite l'escussione di tutti i beni del

debitore secondo l'articolo 2740 c.c.<sup>94</sup>.

Invece, quando si ha una limitazione della responsabilità, viene individuato un patrimonio che è destinato a soddisfare una determinata categoria di creditori i quali potranno rivalersi solo su tale patrimonio separato, mentre coloro che non appartengono a tale categoria non hanno diritto di escutere il patrimonio separato<sup>95</sup>.

La norma contiene delle caratteristiche appartenenti ad entrambi gli istituti<sup>96</sup>. Infatti una parte della dottrina lo inquadra come un istituto *sui generis*, perché se da una parte nella norma viene individuato il limite massimo per il soddisfacimento delle obbligazioni dell'armatore sorte durante il viaggio, dall'altra parte all'armatore è consentito *a posteriori* di costituire un patrimonio separato destinato specificatamente al soddisfacimento delle obbligazioni sorte durante il viaggio.

Pertanto i creditori nel caso in cui non siano soddisfatti interamente, non potranno escutere il restante patrimonio del debitore (ciò che è tipico della limitazione della responsabilità in senso proprio).

La dottrina maggioritaria e la giurisprudenza ritengono però preferibile inquadrare la norma nella limitazione del debito anche in ragione della formulazione letterale dell'articolo 275 c. nav.

Tale tesi venne affermata ad esempio dalla corte d'appello di Venezia

---

<sup>94</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo, op.cit.*, 273-276.

<sup>95</sup> A. Lefebvre D'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione, op.cit.*, 318.

<sup>96</sup> R. Mancuso, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Giappichelli editore, p.188.

nell'agosto del 1978, perché secondo la quale la limitazione della responsabilità armatoriale inciderebbe solo sulle obbligazioni, limitatamente, e non sulla responsabilità<sup>97</sup> poiché. Secondo la corte, infatti il dato centrale della norma inciderebbe la predeterminazione della somma-limite destinata al soddisfacimento dei crediti a prescindere del loro ammontare.

Buona parte della dottrina<sup>98</sup> però colloca l'istituto della limitazione della responsabilità armatoriale all'interno il fenomeno dei patrimoni destinati i quali, secondo il dettato dell'articolo 2447-*bis*, consistono nella destinazione di determinati beni ad uno specifico scopo.

Da qui è evidente l'assonanza con l'istituto della limitazione della responsabilità armatoriale visto che la somma-limite (che nel codice della navigazione ha come base il valore della nave) rappresenta il patrimonio con cui soddisfare le obbligazioni sorte solamente per lo specifico viaggio e non per il soddisfacimento di altri titoli.

---

<sup>97</sup> I. Minutella, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Rivista di diritto dell'economia dei trasporti e dell'ambiente* Vol. 11 anno 2013, p. 223-231.

<sup>98</sup> A. Antonini, *Trattato breve di diritto marittimo*, *op.cit.*, 273-274.



# CAPITOLO III

## LA RESPONSABILITÀ VETTORIALE PER IL TRASPORTO DI COSE IN AMBITO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

Sommario: 3.1 L'art 423 del codice della navigazione – 3.2 L'inadeguatezza della somma-limite nell'art. 423 del codice della navigazione: la sentenza 199/2005 – 3.3 La limitazione della responsabilità del vettore nel trasporto internazionale di merci via mare: le Rotterdam Rules – 3.4 La limitazione risarcitoria del vettore aereo per il trasporto di cose – 3.5 La responsabilità dei soci per le obbligazioni sociali

### *3.1 L'art 423 del codice della navigazione*

Nella secolare storia della navigazione via mare sono sempre stati presenti istituti volti a limitare, o addirittura eliminare del tutto, la responsabilità dell'armatore o esercente della nave.

Con l'avvento della navigazione a vapore (intronò al 1880)<sup>99</sup> hanno avuto un grande sviluppo i regolamenti pattizi sul trasporto delle merci

---

<sup>99</sup> E. Volli, Sull'art. 423 codice della navigazione, in *Trasporti-diritto, economia, politica Volume 91 anno 2003*, p. 7-22.

tra armatori e caricatori in ambito internazionale che limitassero a volte prevedendo un esonero totale la responsabilità vettoriale anche in caso della colpa nautica<sup>100</sup>.

Del resto da sempre l'armatore nell'esercizio della sua attività ha imposto nell'ordinamento marittimo tali clausole al fine di limitare il debito armatoriale e queste, con il passare degli anni, furono recepite dalle numerose convenzioni internazionali e dagli ordinamenti marittimi nazionali.

Infatti per ragioni economiche i vari ordinamenti nazionali cercarono di contemperare, con i dovuti pesi e contrappesi, gli interessi dei vettori con quelli dei mercanti perché così facendo, tutelando l'armatore con la limitazione della sua responsabilità, hanno consentito ai mercanti di godere di noli più vantaggiosi.

Infatti se l'armatore dovesse rispondere illimitatamente per i danni alle merci, nel tener conto di tale rischio, applicherebbe noli molto alti con seri danni a tutto il mercato perché nell'era della globalizzazione è interesse di tutti mantenere stabili e più bassi possibili i prezzi di trasporto; infatti basti pensare che nell'Unione Europea il 74% delle merci importate ed esportate è via mare<sup>101</sup>.

Seguendo queste premesse, come già si è avuto modo costatare, anche il legislatore italiano ha inserito nel proprio ordinamento istituti di tale

---

<sup>100</sup> Errore commesso dal capitano nella conduzione della nave a seguito della quale derivano conseguenze dannose alla stessa, alle merci imbarcate o alle persone.

<sup>101</sup> Dati ISTAT del 2012 sul traffico delle merci.

natura (la cui disciplina è stata esposta nel capitolo precedente) e per quanto riguarda il trasporto di cose ha previsto una limitazione del risarcimento a beneficio dell'armatore calcolata per unità di carico danneggiata, dando comunque l'opportunità al caricatore di bypassare tale limite.

La norma in questione è l'articolo 423<sup>102</sup> del codice della navigazione.

Da una prima lettura si può subito cogliere come il legislatore del '42 ha inteso creare due sistemi di risarcimento per danno o perimento delle merci caricate sulla nave: a) uno limitativo, rispetto al quale la prima parte del primo comma l'articolo pone una somme-limite per unità di carico (200.000 lire); b) l'altro invece illimitato poiché l'articolo dispone espressamente che il caricatore può superare tale soglia limite dichiarando in anticipo il valore delle merci.

L'articolo è stato oggetto di attenzione da parte della dottrina e della giurisprudenza che hanno sottolineato alcuni suoi profili di incostituzionalità.

La Corte di appello di Catania nel 1986 aveva posto all'attenzione del giudice delle leggi il fatto che la norma non tenesse in considerazione le diverse capacità economiche degli operatori e, per questo avrebbe violato l'articolo 3 della Costituzione anche in ragione del fatto che il limite per

---

<sup>102</sup> <<Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco>>.

unità di carico (fissata a 200.000 lire) non è mai stato aggiornato dal 1942 ad oggi e risulta pertanto irrisorio.

La Corte Costituzionale con la sentenza 401 del 1987 ha dichiarato infondate tali questioni di incostituzionalità facendo rientrare le disposizioni dell'articolo in esame nella sfera della libertà contrattuale in quanto il caricatore può superare tale limite dichiarando il valore delle merci.

Per la Corte, infatti, l'operatività del limite è un atto di autonomia di uno dei soggetti del rapporto, appunto il caricatore, a cui è data facoltà di dichiarare il valore delle merci.

Anche il Tribunale di Genova, due anni dopo la Corte d'appello di Catania, si è interrogata se vi fossero profili di incostituzionalità nel caso in cui l'operatore fosse un soggetto privato occasionale (cioè quando il caricatore sia carente d'informazione e quindi ignori la possibilità di superare il beneficio di limitazione armatoriale con la dichiarazione di valore della merce).

A tale riguardo il tribunale sollevò la questione di incostituzionalità dell'articolo 423 c. nav. sotto due profili: il primo relativo all'inderogabilità della norma per caso di dolo o colpa grave; il secondo in ragione del fatto che i parametri fissati della norma erano diversi da quelli previsti dalle regole dell'Aja-Visby; con ordinanza numero 8 del 1991 la Corte Costituzionale dichiarò inammissibile la questione per insufficienza di motivazioni.

Al riguardo un'autorevole dottrina<sup>103</sup> ha osservato che giuridicamente la figura dell'operatore occasionale non è rilevante poiché come afferma un noto brocardo latino "*ignorantia legis non excusat*".

Ad ogni modo però non possiamo ignorare il fatto che l'operatore privato deve essere messo nella condizione migliore per poter esplicitare il valore della merce al fine di superare appunto la limitazione di responsabilità armatoriale e questo spetta al vettore, il quale dovrà rendergliela tale facoltà più agevole possibile tale facoltà.

Sulla questione il giudice delle leggi è tornato nel 2003 con la sentenza n. 71 la quale, per tutelare maggiormente gli operatori non professionali, ha posto in capo al vettore l'obbligo di rendere le clausole contrattuali più chiare possibili soprattutto in riferimento alla facoltà di dichiarare il valore della merce.

In altre parole la corte costituzionale ha accolto il principio di origine statunitense del *fair opportunity*<sup>104</sup> secondo il quale il limite del debito vettoriale è valido solo a condizione che al caricatore venga data l'opportunità di escluderne l'operatività dichiarando il valore delle merci<sup>105</sup>.

---

<sup>103</sup> Tullio, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. Trasp.* 1992, p. 485 ss.

<sup>104</sup> M. Masotti, *La decadenza del vettore marittimo dal beneficio del limite risarcitorio nel trasporto di merci, con particolare riferimento alla giurisprudenza della Corte costituzionale*, Udine, p. 69-76.

<sup>105</sup> Cusmai, *La giusta opportunità dell'utente caricatore di esprimere la dichiarazione di valore come presupposto della legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*, in rivista *Diritto dei trasporti*, 2004, p. 124.

La sentenza 71 del 2003 trae origine dalla riproposizione da parte del tribunale di Genova della questione di legittimità costituzionale sempre dell'articolo 423 C. nav.

Secondo il tribunale ligure la norma non rispettava i dettami dell'articolo 3 della costituzione poiché nei trasporti nazionali la disciplina della limitazione di responsabilità del vettore è meno favorevole per il caricatore rispetto alla disciplina internazionale.

Non solo. Per il fatto che, mentre le convenzioni internazionali permettono di calcolare la somma-limite partendo dal chilogrammo di peso lordo della merce danneggiata, il codice solo per unità di carico e tra l'altro, a differenza di quanto è avvenuto nel diritto uniforme, tale somma-limite non è mai stata aggiornata rendendo irrisorio il risarcimento effettivo; ma anche perché secondo il tribunale ligure è iniquo il fatto che la normativa internazionale prevede la decadenza di tale limitazione in caso di danno alla merce per colpa grave del vettore e il codice della navigazione no.

Sull'ultimo punto il giudice delle leggi ha: per primo sottolineato come il diritto uniforme<sup>106</sup> non usa il termine "colpa grave" ma il concetto di << condotta temeraria e consapevole>>, che è molto più vicino al significato di condotta dolosa; pertanto la corte ha osservato come le due discipline abbiano regimi identici in quanto in entrambi i casi non cessa la limitazione da debito per colpa grave del vettore.

---

<sup>106</sup> Le regole dell'Aja-Vesby.

Va detto comunque che la Corte in generale è stata categorica nel rigettare la questione di costituzionalità poiché i regimi disciplinati dal diritto nazionale e da quello internazionale si riferiscono a fattispecie territoriali diverse e pertanto possono avere regole diverse.

### *3.2 L'inadeguatezza della somma-limite nell'art. 423 del codice della navigazione: la sentenza 199/2005*

Come si è constatato uno dei temi più caldi e controversi dell'articolo 423 C. nav. è il valore della somma-limite in esso dichiarato poiché è palesemente irrisoria visto anche il mancato aggiornamento nel corso degli anni; infatti spesso proprio questo punto è stato oggetto di sentenze da parte del giudice delle leggi.

Una delle più interessanti sul punto è la 199 del 2005 originata da un contenzioso avente ad oggetto la richiesta risarcitoria formulata da un'impresa proprietaria di un autocarro che, a causa del mare grosso e in quanto assicurato in modo errato sulla nave Vesuvio della compagnia di navigazione Tirrenia, si era ribaltato sulla tratta Palermo-Napoli.

Sia la sentenza di primo grado che quella in appello accordarono al proprietario del Tir un risarcimento computato nel limite posto dall'articolo 423 c. nav. Nel giudizio in Cassazione venne allora sollevata la questione di legittimità costituzionale dell'articolo sotto due profili: a) nella parte in cui non prevede un aggiornamento periodico di tale somma-

limite risarcitoria o comunque fissata in modo congruo per garantire un risarcimento adeguato; b) perché non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti e pertanto chiamò in causa il giudice delle leggi<sup>107</sup>.

La Corte rimettente nell'elencare i dubbi di costituzionalità della norma usava come *tertium comparationis* la disciplina nazionale del trasporto aereo partendo quindi dal presupposto dell'unitarietà del diritto dei trasporti.

Al riguardo parte della dottrina<sup>108</sup> ritiene infatti che il diritto dei trasporti costituisca un diritto a sé, munito di propri principi, e pertanto si accomuna il diritto marittimo con quello aereo e terrestre.

Secondo un'altra parte importante della dottrina, tuttavia, tale visione non è del tutto esatta poiché è innegabile l'esistenza di differenze non trascurabili tra i vari tipi di trasporto; basti pensare al fatto che il trasporto aereo è molto più celere rispetto a quello via mare e questo influisce non di poco sullo stato di conservazione di determinate merci comportando quindi un maggior rischio per l'operatore marittimo.

Ma la corte Costituzionale, pur riconoscendo la teoria dell'omogeneità del diritto dei trasporti<sup>109</sup> (poiché nel disciplinare la

---

<sup>107</sup> M. Masotti, *La decadenza del vettore marittimo dal beneficio del limite risarcitorio nel trasporto di merci, con particolare riferimento alla giurisprudenza della Corte costituzionale*, op. cit. p. 76-77.

<sup>108</sup> A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano 2008, p.53.

<sup>109</sup> Sentenza 401/1987.



responsabilità vettoriale il legislatore deve affrontare problemi di politica economica sostanzialmente identici tra i vari tipi di trasporto; cioè fare un bilanciamento di interessi tra il vettore e gli utenti tenendo conto dei costi di trasporto), rigettò l'eccezione di costituzionalità nella parte in cui la norma in esame non prevede un meccanismo automatico del massimale di risarcimento.

Secondo la Corte infatti "l'aggiornamento legale del limite risarcitorio è certamente auspicabile ma non anche costituzionalmente imprescindibile, stante la possibilità per le parti, ex art. 423 c. nav. di derogarvi mediante apposita pattuizione".

Infatti come si è già ribadito l'articolo 423 c. nav. da facoltà alle parti di scegliere liberamente tra un regime a responsabilità limitata e uno a responsabilità illimitata dando, appunto, al caricatore la possibilità di dichiarare o meno il valore delle merci e pertanto l'assenza d'un sistema di adeguamento automatico del limite risarcitorio non può costituire motivazione di incostituzionalità della norma.

E' vero che sarebbe auspicabile che il legislatore provvedesse a tale meccanismo ma, come specificato dal giudice delle leggi, e da un'autorevole dottrina<sup>110</sup>, è nella piena facoltà del legislatore decidere se operare più verso un contenimento dei costi di trasporto, per ovvie esigenze di mercato, o tutelare maggiormente l'utente in caso di perdita o avaria della merce; ma sempre dando a questo la facoltà, con la

---

<sup>110</sup> E. Volli, *Trasporti-diritto, economia, politica Volume 91 anno 2003*.

dichiarazione di valore, di superare tale limite ovviamente corrispondendo al vettore un maggior prezzo per il trasporto visto l'aumento del rischio di quest'ultimo.

Poi non è da tralasciare il fatto che il caricatore ha sempre l'opportunità di poter stipulare una polizza assicurativa che lo copra da ogni danno o perdita delle merci da trasportare, superando di fatto il limite risarcitorio previsto dal codice della navigazione senza dichiarare al vettore il valore della merce trasportata.

Riguardo al secondo profilo di incostituzionalità della norma sollevato dalla corte di Cassazione la Consulta accolse il ricorso sentenziando che nel nostro ordinamento è ampiamente riconosciuto << il principio (espresso, come vincolo per l'autonomia privata, dall'art. 1229<sup>111</sup> del codice civile) per cui il debitore non può avvalersi di limiti alla sua responsabilità, quando questa scaturisca da un suo comportamento connotato da dolo o colpa grave>>, pertanto agli occhi della Corte parve irragionevole il fatto che per la norma in esame sia irrilevante ai fini del limite del risarcimento il caso di dolo o colpa grave del vettore marittimo.

La corte pose a raffronto l'art. 423 c. nav con la disciplina del trasporto aereo nazionale la quale prevedeva, nell'articolo 952 c. nav.<sup>112</sup>, il beneficio di limitazione del debito a favore del vettore solamente se il danno non dipendeva da dolo o colpa grave sua o dei preposti.

---

<sup>111</sup> L'articolo 1229 infatti dichiara nulla ogni clausola d'esonero della responsabilità del debitore per dolo o colpa grave di questi.

<sup>112</sup> Articolo modificato dal d.lgs. 15-3-2006 n. 151.

Il giudice delle leggi non si limitò a usare come *tertium comparationis* solamente il trasporto aereo ma prese in esame pure quello su strada e quello ferroviario notando che anche per questi il legislatore aveva previsto la decadenza del beneficio di limitazione<sup>113</sup> in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi preposti.

Pertanto la corte ritenne l'articolo 423 c. nav. in contrasto con l'articolo 3 Cost. nella parte in cui permetteva al vettore marittimo (e come si è visto solo ad esso) di beneficiare del limite della responsabilità anche in caso di dolo o colpa grave di questi o dei suoi sottoposti.

### *3.3 La limitazione della responsabilità del vettore nel trasporto internazionale di merci via mare: le Rotterdam Rules<sup>114</sup>*

Il 23 settembre del 2009 a Rotterdam fu firmata la nuova “Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by the sea” trae origine dall’iniziativa del CMI (Comitè maritime international), redatta dall’UNCITRAL (United Nations

---

<sup>113</sup> Vi è da precisare che nel trasporto ferroviario il legislatore aveva previsto un risarcimento parziale per i danni alle cose trasportate che raddoppiava nel valore in caso di dolo o colpa grave del vettore.

<sup>114</sup> Il presente paragrafo rimanda all’analisi comparata predisposta dal Prof. Francesco Berlingieri e dal Prof. Stefano Zunarelli in occasione del Convegno tenutosi a Genova, Palazzo della Borsa, nei giorni del 19 e 20 ottobre 2009.

Commission on international trade law)<sup>115</sup> e già adottata dalle Nazioni Unite dal dicembre del 2008.

La presente Convenzione sostituisce la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico modificata dai Protocolli del 1968 e 1979 (Aja-Visby Rules).

“La novità delle Regole di Rotterdam consiste nel fatto che esse costituiscono una base legale che tiene conto degli enormi sviluppi tecnologici e commerciali intervenuti nel settore del trasporto marittimo dalla adozione delle precedenti Convenzioni, sopra citate, quali lo sviluppo dirompente del trasporto containerizzato, la crescente domanda di un trasporto porta a porta coperto da un unico schema contrattuale, e più importante tra tutti, lo sviluppo della dematerializzazione dei documenti di trasporto, e quindi la loro conversione in formato elettronico”.<sup>116</sup>

L'Italia non ha ratificato, fino ad oggi, la Convenzione<sup>117</sup>, tuttavia, nel Consiglio informale dei trasporti del 15 e 16 settembre 2010 ad Anversa, anche il Governo italiano ha voluto sottolineare come le Regole di

---

<sup>115</sup> Commissione delle Nazioni unite per il diritto commerciale con sede a Vienna ed è nata per uniformare il diritto commerciale internazionale.

<sup>116</sup> Da una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Repubblica Italiana, [www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)

<sup>117</sup> Secondo l'ultimo Rapporto ufficiale, presentato in occasione della 43<sup>o</sup> sessione della United Nations Commission on International Trade Law, tenutasi a New York dal 21 giugno al 9 luglio 2010 non vi sono state ulteriori adesioni alla Convenzione dal settembre 2009, quando venne sottoscritta dai seguenti Paesi: Armenia, Cameroon, Congo, Danimarca, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guinea, Madagascar, Mali, Olanda, Nigeria, Norvegia, Senegal, Spagna, Svizzera, Togo e Stati Uniti d'America.

Rotterdam siano una delle principali questioni da affrontare a livello comunitario nell'immediato futuro.

a) Ambito di applicazione delle regole di Rotterdam.

La presente convenzione si applica a tutti i contratti di trasporto “wholly or partly by sea” (completamente o una parte via mare) quindi la presente si estende pure ai contratti così detti “door-to-door” (da porta a porta) purché una parte di questi si sviluppi, appunto, via mare.

La regola generale è che la convenzione si applica al trasporto di linea purché il contratto non sia documentato da un “charter party”<sup>118</sup>; infatti la convenzione si applica pure per il trasporto non di linea quando il contratto non è documentato da un “charter party” ma da un documento di trasporto.

Le regole di Rotterdam si applicano per tutta la durata del contratto di trasporto (dal ricevimento alla consegna) quindi comprendono tutte le fasi del viaggio ad eccezione di quelle terrestri le quali sono regolamentate da altre convenzioni.

Sotto il profilo geografico l'ambito di applicazione è vastissimo infatti la convenzione si applica ogni volta in cui il luogo di consegna della merce, o il porto di arrivo, si trovi sul suolo di uno degli stati contraenti, purché il trasporto sia internazionale.

---

<sup>118</sup> Contratto documentato con cui viene posta in essere il noleggio dello scafo nudo (non armato).

L'internazionalità del trasporto non deve riguardare solo al fatto che lo stato di consegna e quello di arrivo siano diversi, ma deve riguardare anche la tratta marittima poiché questa non può svolgersi solo sulle acque territoriali di un singolo stato.

b) Il regime della responsabilità del vettore.

Le regole dell'Aja-Visby nell'art. 4 comma 2<sup>119</sup> contengono un elenco di pericoli eccettuati che esonerano della responsabilità vettoriale. In realtà

---

<sup>119</sup> «Né il vettore né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente da:

- a) atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave;
- b) incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c) rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d) forza maggiore (*atto di Dio*);
- e) fatti di guerra;
- f) fatto di pubblici nemici;
- g) arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;
- h) restrizione di quarantena;
- i) atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- j) scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente;
- k) tumulti e sommosse civili;
- l) salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;
- m) calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;
- n) insufficienza d'imballaggio;
- o) insufficienza o non corrispondenza di marche;
- p) vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;
- q) qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore

solamente i punti elencati alla lettera a) e alla lettera b) dell'art. 4 (2) sono vere cause d'esonero, mentre tutti gli altri, secondo l'opinione prevalente, comportano un'inversione dell'onere della prova. Infatti spetta al vettore dimostrare la ricorrenza di un pericolo eccettuato.

Invece le Rotterdam Rules hanno abolito gli esoneri per colpa nautica e per colpa della gestione tecnica della nave previsti dall'art. 4 (2) (a) delle regole dell'Aja-Visby.

Inoltre hanno modificato la configurazione dell'incendio non provocato da fatto o colpa del vettore. Infatti nelle regole d'Aja-Visby ai sensi dell'art. 4 (2) (b) il vettore potrebbe esonerarsi da responsabilità anche nel caso in cui l'incendio fosse stato causato per colpa dei suoi preposti. Invece ai sensi dell'art 17 delle Rotterdam Rules l'incendio viene configurato come ogni altro evento o circostanza e pertanto il vettore non gode dell'esonero da responsabilità qualora la causa dell'incendio fosse stata per colpa dei suoi preposti<sup>120</sup>.

---

o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà alla persona che reclaims il beneficio di questa eccezione e a essa spetterà di provare che né la colpa personale né il fatto del vettore, né la colpa o il fatto degli agenti o dipendenti dal vettore, hanno contribuito alla perdita o al danno>>.

<sup>120</sup> C. Zournatzi, *cenni sulla responsabilità del vettore secondo le regole di rotterdam sul trasporto marittimo di cose*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, vol. XII 2014, p 8.

A eccezione di queste 2 sostanziali differenze l'art. 17 (3) delle regole di Rotterdam riproduce, in larga misura, l'elenco dei pericoli eccezionali dell'art. 4 (2) delle regole dell'Aja-Visby.

Le Rotterdam Rules hanno anche stabilito delle regole chiare sull'onere probatorio; infatti affermano che il vettore è responsabile per i danni, le perdite e il ritardo se chi ne ha diritto prova che tali eventi si siano verificati quando le merci erano nella custodia del vettore.

Il vettore in tal caso esclude la sua responsabilità se prova che tali fatti non siano avvenuti per sua colpa o dei suoi sottoposti ovvero che è stato causato da uno dei pericoli eccezionali.

Ma in questo ultimo caso non si tratta di un esonero ma di una inversione dell'onere probatorio infatti sta all'avente diritto dover provare che il fatto non rientri nell'elenco dei pericoli eccezionali o che tale evento si sia verificato per colpa del vettore o di un suo sottoposto; ad ogni caso il vettore avrà l'opportunità di dimostrare il contrario.

c) La limitazione della responsabilità del vettore nelle regole di Rotterdam.

Le regole dell'Aja-Visby hanno introdotto un sistema di limitazione della responsabilità vettoriale basato sul valore medio delle merci: per chilogrammo, per collo<sup>121</sup> e per unità.

---

<sup>121</sup> Un'unità di misura usata per il trasporto merci.



Il problema di tale sistema fu che molti stati convertirono i valori per calcolare la somma-limite in valute nazionali e pertanto vi fu una forte disparità di trattamento tra stato e stato.

Per uniformare la situazione, su proposta del CMI nel 1968, fu introdotta per il calcolo della somma-limite una moneta di conto, il franco Poicaré<sup>122</sup>, la quale fu ancora una volta sostituita, sempre con una moneta di conto, nel 1979 dagli *special drawing rights* (d.s.p).

Le regole dell'Aja-Visby stabilivano che per ogni chilogrammo la somma-limite fosse di 2 d.s.p e di 666,67 d.s.p. per singolo collo o unità di carico; 10 anni dopo tali soglie furono aumentate di circa il 25% dalle regole di Amburgo e la somma-limite per chilogrammo passò a 2,5 d.s.p e quella per collo o unità passò a 835 d.s.p.

Le regole di Rotterdam adottano lo stesso meccanismo aumentando ancora una volta i coefficienti per il calcolo della somma-limite: per ogni chilogrammo il limite è di 3 d.s.p, per collo o unità invece è di 875 d.s.p.

Come si può notare, nelle regole di Rotterdam l'aumento per chilogrammo è percentualmente superiore rispetto a quello per collo o unità; ciò è dovuto in parte dal fatto che con l'aumento del fenomeno della containerizzazione le dimensioni medie dei colli si sono notevolmente ridotti e in parte dal fatto che i paesi contraenti avevano insistito maggiormente sulla revisione del limite per chilogrammo.

---

<sup>122</sup> Unità di conto utilizzata nella regolamentazione internazionale di responsabilità definibile come 65,5 milligrammi d'oro, di finezza pari a 0,900.

### 3.4 *La limitazione risarcitoria del vettore aereo per il trasporto di cose*

Spesso la Consulta nell'affrontare le questioni di legittimità costituzionale della disciplina della limitazione della responsabilità del vettore marittimo nel trasporto di cose ha usato come *tertium comparationis* le norme relative al trasporto aereo; pare quindi opportuno descrivere brevemente la relativa disciplina.

La fattispecie fu regolata per la prima volta dalla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre del 1929, ratificata dall'Italia nel maggio del 1932, la quale fu alla base dell'emanazione del R.D. 28 settembre 1933 in tema di contrattazione del trasporto aereo<sup>123</sup> il quale, sulla scia della convenzione di Varsavia, che predisponessa una limitazione di responsabilità calcolata a 150 Franchi/Kg<sup>124</sup>, il Regio decreto del 1933 prevedeva un limite di 190 lire/Kg.

Questo sistema fu ripreso dal codice della navigazione del 1942 che all'art. 952 limitava la responsabilità del vettore aereo, salva sempre la possibilità per il caricatore di dichiarare il valore della merce, a 300 lire/Kg passata poi con varie modifiche a 30.000 lire/kg.

Oggi il trasporto aereo di cose è disciplinato dalla Convenzione di

---

<sup>123</sup> Archivio storico della Camera dei deputati. [www.archivio.camera.it](http://www.archivio.camera.it)

<sup>124</sup> Valore modificato dal Protocollo di Montreal del 1975 che passò, per opera della speculazione sull'oro, dalla valuta dei Franchi d'oro a quella dei diritti di prelievo (d.s.p).

Montreal del 28 maggio 1999 e la disciplina codicistica è stata ampiamente modificata dalle riforme apportate dal d.lgs. n. 96 del 9 maggio 2005 e dal successivo d.lgs. n. 151 del 15 marzo 2006.

Le riforme in questione sono frutto d'un'esigenza sentita da buona parte della dottrina, che aveva avvertito la necessità di armonizzare il più possibile la normativa nazionale sulla navigazione aerea con le esigenze giuridiche e organizzative internazionali.

Il legislatore ha adottato una tecnica di produzione normativa molto lontana dal passato: il c.d. "rinvio dinamico", (o formale) consistente nell'applicazione automatica di norme emanate dagli ordinamenti richiamati<sup>125</sup>.

Infatti il primo comma dell'articolo 951 dispone che << Il trasporto aereo di merci, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono ai trasporti di cose ai quali si applicherebbe per forza propria>>.

In altre parole il legislatore italiano ha rinunciato a disciplinare tale materia per via autonoma riconoscendo al trasporto aereo una forte connotazione internazionale<sup>126</sup> e prendendo atto che il settore aeronautico, essendo in continua evoluzione, ha bisogno d'un

---

<sup>125</sup> Diverso dal c.d. rinvio materiale che rimanda ad una precisa disposizione. T. Martines, *Diritto costituzionale*, Milano, p. 110.

<sup>126</sup> M. Cottone, *La limitazione risarcitoria nel trasporto aereo di cose*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, Vol. VIII anno 2010, p. 75-87.

adattamento normativo continuo e dinamico; e ciò richiede tempistiche celeri che poco si adattano ai tempi, troppo spesso lenti, della normale attività legislativa.

Il legislatore italiano però non si è semplicemente limitato a recepire passivamente il diritto uniforme, ma ne ha regolamentato determinati aspetti non disciplinati dalla normativa internazionale poiché questa incide solo su alcuni aspetti della materia in esame. Al riguardo, ad esempio, l'art. 952 c. nav. riconosce la responsabilità del vettore anche per la mancata esecuzione del trasporto colmando una lacuna della convenzione di Montreal che la riconosce solo per i danni da ritardo.

Ancora, l'articolo 953 c. nav afferma che << il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare ad un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altri ausiliari>>.

Con tale norma il legislatore ha colmato una lacuna importante sia del diritto uniforme che della vecchia disciplina codicistica chiarendo una volta per tutte che le società di assistenza a terra (handling) sono considerate in tutto e per tutto preposti del vettore aereo e pertanto in grado di obbligarlo ( in sintonia con la disciplina generale dell'articolo

1228 c.c.<sup>127</sup>).

Fatta questa premessa si può ad analizzare il regime normativo sulla responsabilità del vettore aereo per il trasporto di cose disciplinata della Convenzione di Montreal del 1999 la quale nell'articolo 18 fa un elenco tassativo di ipotesi in cui si esclude la responsabilità del vettore: a) difetto, natura o vizio proprio della merce; b) difettoso imballaggio della merce da parte di persona diversa dal vettore o dai suoi preposti; c) evento bellico o conflitto armato; d) atto dell'autorità compiuto all'ingresso, all'uscita o al transito della merce.

A tali ipotesi di esonero va aggiunto quello disciplinato dall'articolo 20 della stessa Convenzione che libera il vettore aereo totalmente o in parte da responsabilità se dimostra che il danno è stato causato dallo stesso danneggiato o se abbia concorso a causarlo (c.d. *contributory negligence* ).

Come si può vedere le prime due cause di esonero sono quelle previste dall'articolo 20 della Convenzione, le quali “si riferiscono alla sfera del soggetto creditore della prestazione, ovvero al mittente”<sup>128</sup>. Infatti il vettore, se riesce a dimostrare il difetto della merce o il difetto d'imballaggio non imputabile a lui o a un suo sottoposto, non può essere

---

<sup>127</sup> << salva diversa volontà delle parti, il debitore che nell'inadempimento dell'obbligazione si vale dell'opera di terzi, risponde anche dei fatti dolosi o colposi di costoro>>.

<sup>128</sup> M. Cottone, *La limitazione risarcitoria nel trasporto aereo di cose*, *op.cit.* 80.

chiamato a rispondere per i danni di queste, salvo ovviamente la possibilità del mittente di dimostrare il contrario.

Le cause di esonero rimanenti invece riguardano i rischi anomali della navigazione, ma questi non escludono sempre e comunque la responsabilità del vettore; infatti nel caso di evento bellico o di conflitto armato il vettore è comunque chiamato a rispondere per i danni se questi non ha cercato d'evitare il fatto dannoso usando la normale diligenza professionale adottando gli idonei provvedimenti.

Invece nel caso di danno derivante d'atto d'autorità il vettore è chiamato a risponderne se tale atto era prevedibile o comunque tempestivamente impugnabile per far cessare gli effetti dannosi<sup>129</sup>.

La disciplina della responsabilità del vettore aereo, come quella del vettore marittimo, non contempla solo i casi in cui il vettore è esonerato (anche parzialmente) a rispondere per i danni o per il perimento delle cose trasportate ma prevede anche, come già anticipato, l'istituto della limitazione risarcitoria a favore del vettore, oggi regolata sempre dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Il terzo comma dell'articolo 22 della convenzione stabilisce che << Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo<sup>130</sup>, salvo dichiarazione speciale di

---

<sup>129</sup> M. Cottone, *La limitazione risarcitoria nel trasporto aereo di cose*, op.cit. 81.

<sup>130</sup> Nel 2003 ICAO ( Organizzazione internazionale dell'aviazione civile) ha innalzato tale limite a 19 d.s.p per chilogrammo, poiché l'organizzazione ha

interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione>>.

Pertanto sotto questo profilo la disciplina è molto simile a quella esaminata nell'articolo 423 c. nav. Anche in questo caso il mittente può superare la limitazione di responsabilità del vettore facendo una dichiarazione oggettiva del valore della merce.

L'unica vera differenza consiste nel fatto che nella disciplina relativa al trasporto aereo la somma-limite si calcola sul peso della merce trasportata che sull'unità di carico come quella marittima.

La tecnica del "rinvio dinamico" adottata dal legislatore nazionale per la disciplina del trasporto aereo è molto più efficace di quella utilizzata per il trasporto via mare poiché questa, rinviando alla normazione degli organi internazionali, risponde maggiormente alle esigenze di un settore sempre più globalizzato.

---

applicato un coefficiente inflattivo che corrisponde al tasso cumulato di inflazione dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Montreal.

## Bibliografia

ALBERTINO E., *Receptum*, *Enciclopedia italiana Treccani*,  
[www.treccani.it](http://www.treccani.it).

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano 2008.

ANTONINI A., *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano.

Archivio storico della Camera dei deputati. [www.archivio.camera.it](http://www.archivio.camera.it).

BERLINGIERI, *Armatore ed esercente di aereomobile*, *Digesto commentato*, Torino.

BERLINGIERI, *Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano.

CALASSO F., *Enciclopedia del diritto vol. I*, Giuffrè editori.

CERAMI P. – PETRUCCI A., *Diritto commerciale Romano profilo storico*, G. Giappichelli editore.

CUSMAI, *La giusta opportunità dell'utente caricatore di esprimere la dichiarazione di valore come presupposto della legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*, in rivista *Diritto dei trasporti*, 2004, p. 124.



FIORI R., *La definizione della “locatio conductio” giurisprudenza romana e tradizione romanistica*, Napoli.

GRAMATICA P., *Economia e tecnica degli scambi internazionali*, Milano.

LEFEBVRE D’OVIDIO A. - PESCATORE G. – TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano.

MANCUSO R., *Istituzioni di diritto della navigazione*, Giappichelli editore.

MARTINES T., *Diritto costituzionale*, Milano.

MASOTTI M., *La decadenza del vettore marittimo dal beneficio del limite risarcitorio nel trasporto di merci, con particolare riferimento alla giurisprudenza della Corte costituzionale*, Udine.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Repubblica Italiana,  
[www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it).

MINUTELLA I., *Perdita della nave e limitazione del debito dell’armatore*, in *Rivista di diritto dell’economia dei trasporti e dell’ambiente* Vol. 11 anno 2013, p. 223.

PAOLI U. - PERLA L., *L’armatore*, *Enciclopedia italiana Treccani* in [www.treccani.it](http://www.treccani.it).

PETRUCCI A., *Per una storia della protezione dei contraenti con gli imprenditori vol. 1*, Torino.

ROSSI P. - MARTORANO A., *Istituzioni di diritto della navigazione*,  
G. Giappichelli editore.

SAMELA, *La limitazione del debito armatoriale e il fallimento  
dell'armatore secondo la recente Giurisprudenza*, in *Ship2shore del  
12 ottobre 2009*.

SANTALUCIA B., *Antologie delle Istituzioni di Gaio*, Bologna.

SPAGNESI E., *Percorsi storici del diritto in Italia*, Il Campano-Arnus  
University Books.

TARGA A., *Ponderazione sulla contrattazione marittima*, Genova.

TOJA G. - GOBBI U. - CANDIAN A., *L'assicurazione Enciclopedia  
italiana Treccani*. [www.treccani.it](http://www.treccani.it).

TORRENTE A. - SCHLESINGER P., *Manuale di diritto Privato XXI ed.*  
Milano.

TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come  
presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*,  
in *Dir. Trasp.* 1992, p. 485 ss.

VOLLI E., *Sull'art. 423 codice della navigazione*, in *Trasporti-diritto,  
economia, politica Volume 91 anno 2003*, p. 7.

ZOURNATZI C., *cenni sulla responsabilità del vettore secondo le  
regole di rotterdam sul trasporto marittimo di cose*, in *Rivista di  
diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, vol. XII 2014, p.  
8.