



## Urto di Navi

**1.** La materia dell'urto di navi (o collisione) è disciplinata, nel caso di urto che coinvolga navi di diversa nazionalità, dalla Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910 (cui è ispirato il nostro Codice della Navigazione). La Convenzione è basata sul principio della responsabilità per colpa.

In virtù di tale principio:

**a)** nel caso di urto per caso fortuito o forza maggiore o per il quale non sia possibile determinare la causa, i danni restano a carico di chi li ha sofferti;

**b)** in caso di urto per colpa comune rispondono dei danni le navi che sono in colpa e in proporzione del grado della medesima; mentre se non è possibile determinare il grado della colpa delle navi coinvolte, le stesse rispondono in parti eguali.

La Convenzione regola solamente la responsabilità per danni fra le navi coinvolte e le persone e proprietà a bordo.

**2.** La Convenzione è affiancata dalla Convenzione di Londra del 20 ottobre 1972 che contiene le regole di condotta nella navigazione per evitare gli abbordi

in mare (le "Collision Regulations" o "COLREG").

**3.** La Convenzione del 1910 presenta alcuni aspetti critici.

**3.1.** La Convenzione è stata ratificata da oltre 80 stati, ma la sua applicazione trova un limite nel principio che essa regola solo gli urti fra navi che battono la bandiera di uno Stato Membro, un criterio che le altre Convenzioni di diritto marittimo hanno abbandonato in favore di criteri che consentono una più ampia diffusione della norma internazionale.

**3.2.** La Convenzione non contiene alcuna regola per stabilire quale sia il giudice competente nel caso, frequente, di urto avvenuto in acque internazionali.

La giurisdizione civile in caso di urto tra navi è oggetto di una separata regolamentazione da parte della Convenzione del 10 maggio 1952 che elenca tre criteri per determinare il giudice:

- domicilio del convenuto
- luogo dell'evento
- luogo in cui la nave è stata sequestrata.

Si tratta di una disciplina incompleta e soprattutto inidonea per il fatto che non tutti gli Stati Membri della Convenzione del 1910 hanno aderito a quella del 1952 cosicché si crea un vuoto fra i due testi.

**3.3.** La definizione di nave non è in linea con quella delle regole tecniche (COLREG).

**3.4.** Sul piano della disciplina dell'urto la Convenzione non regola i danni a terzi.

**3.5.** La Convenzione del 1910 presenta anche sotto il profilo lessicale alcuni aspetti critici. Il più sintomatico è quello di personalizzare la nave riferendosi ad essa quale soggetto imputabile, mentre è ovvio che la responsabilità deve far capo al proprietario e/o armatore e/o operatore a seconda della scelta legislativa che si deve operare e dei principi esistenti.

Ne consegue che l'individuazione del soggetto responsabile è lasciata ai singoli ordinamenti con possibili soluzioni divergenti.

**4.** In funzione di questi profili critici, l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo ha costituito un gruppo di studio con lo scopo di valutare la possibilità di sottoporre, tramite il Comité Maritime International, un progetto di nuova Convenzione che sostituisca, migliorandola e integrandola, quella esistente, come è avvenuto frattanto per varie altre Convenzioni di Diritto Marittimo promulgate nel 1900.

L'eventuale nuovo strumento dovrebbe:

**a)** ampliare l'ambito convenzionale stabilendo che la Convenzione si applica in tutti i casi in cui la

controversia è portata davanti al giudice di uno Stato Membro della stessa;

**b)** fissare regole che amplino i criteri di designazione del Giudice competente oltre a quelli della Convenzione del 1952 (che ovviamente sarebbe sostituita da questa);

**c)** mantenere il criterio della imputabilità per colpa;

**d)** poiché alcuni aspetti (ad esempio criteri di determinazione del danno) non sono regolati dagli strumenti internazionali in vigore, individuare la legge applicabile alla materia come criterio sussidiario alle norme della Convenzione, stabilendo cioè che per gli aspetti non direttamente regolati dal testo convenzionale, si applicherà la legge dello Stato ove l'evento si è verificato (collisione in acque territoriali) o quella dello Stato del Giudice adito;

**e)** contenere una definizione di nave coerente con le COLREG e prevedere se e come disciplinare la materia della navigazione da diporto, ovvero se assoggettarla in parte (navi) ed escluderla per altra parte (imbarcazioni e natanti);

**f)** ampliare il novero dei danni soggetti alla sua disciplina, includendo anche quelli sofferti da terzi (ad esempio danni ad una struttura portuale) e stabilire regole per determinare i criteri di risarcibilità;

**g)** eliminare la personalizzazione della nave indicando uno o più soggetti responsabili, in virtù di una scelta legislativa appropriata (ad esempio il Proprietario, ovvero se distinto, l'Armatore);

**h)** eliminare infine le formule e dizioni che risentano della tecnica redazionale di oltre un secolo fa,

adottando le terminologie in atto nelle Convenzioni più moderne.

Per ulteriori informazioni Vi preghiamo di contattare:

**Francesco Siccardi**

+39 010 543951

+39 335 5689036

[f.siccardi@siccardibregante.it](mailto:f.siccardi@siccardibregante.it)

