

L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina ed aspetti applicativi

Avv. Enrico Mordiglia
Studio Legale Mordiglia
Genova - Milano



L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina e aspetti applicativi

SL|M

Inquadramento normativo

- > **Codice della nautica da diporto – d.lgs. 18.7.2005 n. 171**
- > **Codice della navigazione**
- > **Codice civile**
- > **Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare – COLREG 1972**

Diporto nautico: normativa speciale rispetto al diritto comune

Art.1 Codice della Nautica da Diporto

« (...) Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto **si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione**, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative».

Navigazione da diporto

Definizione

Art.1 Codice della Nautica da Diporto

« (...) Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003 n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista».

Colreg - 1972

Sono **regole universali** che trovano applicazione sia nel diritto della navigazione mercantile che in quella da diporto, con l'eccezione delle regate veliche.

Inchieste autorità marittime

Art. 578 e 579 cod. nav. – si applicano anche ai sinistri che riguardano unità da diporto

Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto

Art.40 Codice della Nautica da Diporto

«La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, è **regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice**»

Il Regime di responsabilità

Codice civile	Codice della navigazione
Art. 2054: <u>Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno.</u>	art. 482: “ <u>se l’urto è avvenuto per caso fortuito o forza maggiore, ovvero non è possibile accertarne la causa, i danni restano a carico di coloro che li hanno sofferti</u> ”
Art. 2054 co. 2: <u>Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli.</u>	Art. 483: “ <u>se l’urto è avvenuto per colpa di una delle due navi, il risarcimento è a carico della nave in colpa</u> ”
	Art. 484: “ <u>se la colpa è comune a più navi, ciascuna di esse risponde in proporzione della gravità della propria colpa e dell’entità delle relative conseguenze. Tuttavia, nel caso che, per particolari circostanze, non si possa determinare la proporzione, il risarcimento è dovuto in parti uguali. Al risarcimento dei danni derivanti da morte o lesioni di persone, le navi in colpa sono tenute solidalmente</u> ”

I soggetti responsabili

Codice della navigazione	Codice civile	Codice della nautica da diporto
<p>art. 274: <u>L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione.</u></p> <p>Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.</p>	<p>Art. 2054: 3. Il <u>proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio</u>, è responsabile in solido col <u>conducente</u>, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.</p>	<p>Rinvio all' art. 2054: 3. Il <u>proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio</u> , è responsabile in solido col <u>conducente</u>, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà</p> <p>Art. 40: 2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile <u>il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.»</u></p>



L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina e aspetti applicativi

Assicurazione obbligatoria

- > **Art. 41 Codice della Nautica da Diporto**
- > **Art. 123 Codice delle Assicurazioni Private**

Assicurazione obbligatoria

Art.41 Codice della Nautica da Diporto

- « 1. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni si applicano alle unità da diporto come definite dall'articolo 3, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.
2. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati.
3. L'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applica anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali».

Assicurazione obbligatoria

Art. 123 Codice delle Assicurazioni Private (Natanti)

« Le unità da diporto, con esclusione delle unità non dotate di motore, non possono essere poste in navigazione in acque ad uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperte **dall'assicurazione della responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile**, compresa quella dell'acquirente con patto di riservato dominio e quella del locatario in caso di locazione finanziaria, per danni alla persona.».

Unità da diporto estere

Art. 8 D.M. 86/2008

Obbligo di assicurazione RC danni persona per la durata della permanenza in Italia, tramite stipula di contratto di assicurazione con:

- > Impresa avente sede legale in Italia ed autorizzata alla RC per circolazione natanti
- > Impresa con sede in Stato Membro UE abilitata alla RC in regime di stabilimento o libera prestazione
- > Impresa con sede in Stato terzo autorizzata alla RC in regime di stabilimento
- > Impresa Italiana abilitata ad RC nello Stato di registrazione del natante in regime di stabilimento o libera prestazione
- > Impresa con sede nello Stato di registrazione dell'unità che abbia stipulato con una delle imprese di cui ai primi tre punti un'apposita convenzione che obblighi quest'ultima all'indennizzo diretto

Certificato di assicurazione unità estere (c.d. «Blue Card»)

Art. 9 D.M. 86/2008

«In esecuzione della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera e), l'impresa di assicurazione autorizzata nello Stato di registrazione del natante rilascia all'assicurato un certificato di assicurazione attestante la valida ed efficace assicurazione di responsabilità civile per i danni cagionati a terzi dalla navigazione del natante nelle acque territoriali soggette alla sovranità della Repubblica italiana»

Il Certificato riporta, tra l'altro:

- > la denominazione dell'impresa con la quale è stipulata la convenzione
- > l'obbligo di risarcire i danni causati a terzi dalla navigazione del natante
- > l'obbligo di stare in giudizio per le azioni dei danneggiati



L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina e aspetti applicativi

SL|M

Azione diretta

Art. 144 Codice delle Assicurazioni Private (Azione diretta del danneggiato)

«1. Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante, per i quali vi è obbligo di assicurazione, **ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile**, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

4. (...)L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa di assicurazione è **soggetta al termine di prescrizione cui sarebbe soggetta l'azione verso il responsabile**».

Azione diretta

Art. 129 Codice delle Assicurazioni Private (Soggetti esclusi dall'assicurazione)

«1. Non è considerato terzo e non ha diritto ai benefici derivanti dal contratto di assicurazione obbligatoria il solo conducente del veicolo responsabile del sinistro».

Il terzo trasportato nella nautica da diporto

- > navigazione diportistica
- > regate veliche



L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina e aspetti applicativi

SL|M

La tesi della conduzione collettiva

Leading case: Tribunale di Trieste 9.6.1989

«Le imbarcazioni da diporto sono soggette all'obbligo assicurativo "ex lege" n. 900 del 1969. L'art. 4 della predetta legge stabilisce l'inoperatività delle garanzie assicurative nei confronti di "tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dall'assicurazione", e pertanto il conducente del veicolo non è risarcibile. Nel caso del trasporto **su di una barca da regata in competizione si viene a creare una particolare figura di "conduzione collettiva": tutte le persone imbarcate risultano quindi non risarcibili** in base alla legge n. 900 del 1969. »

La tesi della conduzione collettiva

Tribunale di Cagliari n. 991 del 2008

«(...) La qualificazione dell'intero **equipaggio di un'imbarcazione come co-conducente risulta opinabile**, sol se si consideri come la diversità dei ruoli a bordo del mezzo e la loro interscambiabilità in realtà releghino ciascun membro ad un compito specifico che deve essere eseguito, come chiarito dal perito, sotto la regia di un unico conducente responsabile delle manovre, e dunque, pure dell'incolumità di **coloro che sono a bordo dell'imbarcazione**. (...). Essi sono dunque **terzi rispetto alla funzione del comando e della conduzione del mezzo**».

Le collisioni durante le regate veliche

- > Regolamento di Regata (Racing Rules of Sailing – RRS)
- > RRS e Colreg
- > Il “contratto di regata” e applicabilità dell’art. 2054 c.c.: dibattito in giurisprudenza
- > Il Comitato delle Proteste e l’Autorità Giudiziaria



L'urto nella navigazione da diporto – Inquadramento della disciplina e aspetti applicativi

SLM



Genova

Via XX Settembre 14/17

16121 Genova

tel +39 010 586841

fax +39 010 532729/562998

www.mordiglia.it

Milano

Via Bernardino Telesio 2

20145 Milano

tel +39 02 43980804

fax +39 02 43980825

www.mordiglia.it

