

DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

LEZIONE 22 OTTOBRE 2024

LA NAVE E L'AEROMOBILE: ESERCIZIO

Prof.ssa Fiorenza Prada - a.a. 2024/2025

Premessa

Il codice della navigazione pone una netta distinzione tra colui che è il proprietario della nave e dell'aeromobile e ***colui che assume l'esercizio della nave o dell'aeromobile***: quest'ultimo soggetto viene denominato armatore nella navigazione marittima e esercente nella navigazione aerea.

La disciplina

- ***Navigazione marittima***: chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario (art. 265 cod. nav.).
- ***Navigazione aerea***: chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte dalle norme di legge. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario (art. 874 cod. nav.)

L'evoluzione storica e le diverse normative

Questa distinzione non si trova in tutti gli ordinamenti e non si trovava neppure in tutte le normative nazionali che si sono succedute nel corso dei secoli.

- La scissione tra la figura del proprietario e dell'armatore della nave era nota al codice della marina mercantile del 1877, ma poi non fu ripresa dal codice di commercio del 1882.
- La scissione è generalmente accolta nei paesi di *civil law*, mentre nei paesi di *common law* l'esercizio, che presuppone la disponibilità della nave, è considerato un elemento collegato alla proprietà, tanto che quando il proprietario (*legal owner*) trasferisce ad un altro soggetto il godimento della nave mediante un contratto di locazione, il conduttore che ne assume l'esercizio viene denominato *temporary owner*.

Cosa significa esercizio?

- L'esercizio può essere definito come quell'**attività organizzata**, inerente all'**impiego della nave o dell'aeromobile** in base alla **destinazione** ad essi propria, rivolta al conseguimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un **bisogno proprio dell'esercente**.
- È una nozione diversa da quella di imprenditore ex art. 2082 c.c., anche se nella prassi di norma armatore ed esercente sono imprenditori (commerciali).

Elementi caratteristiche dell'armatore/esercente

- L'esercizio di una nave o di un aeromobile in nome, nell'***interesse*** e a ***rischio*** propri;
- La ***diretta ed esclusiva dipendenza del comandante e dell'equipaggio***, anche se non scelto o ingaggiato direttamente, dall'armatore/esercente.

Focus: locazione di nave

- Art. 376 cod. nav.: si ha locazione di nave quando una delle parti si obbliga a concedere in godimento dell'altra per un dato tempo una nave verso un determinato corrispettivo.
- Si tratta di una **locazione in senso dinamico**: la nave passa nel godimento di un soggetto, il conduttore, che ne diventa l'armatore e che con essa svolge l'attività di navigazione, divenendo il titolare dell'impresa di navigazione.
- Il proprietario continua a correre alcuni rischi connessi all'attività di navigazione: es. il proprietario-locatore è direttamente responsabile per i danni da inquinamento da idrocarburi; il proprietario-locatore, in solido con l'armatore, risponde dei danni da inquinamento da carburante.

La dichiarazione di armatore/esercente

- Chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore, ossia dichiarare per l'appunto che lui è l'armatore della nave (o esercente nel caso dell'aeromobile).
- ***Cosa succede se manca la dichiarazione o questa non è resa pubblica?*** Si applica una presunzione relativa: il proprietario si presume armatore/esercente.

Come si fa la dichiarazione?

- Per quanto riguarda le navi o i galleggianti, la dichiarazione di armatore va effettuata presso l'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante, va trascritta nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante;
- Per le navi maggiori, va anche annotata sull'atto di nazionalità;
- Per l'aeromobile, la dichiarazione si effettua all'ENAC e viene trascritta nel registro aeronautico e annotata sul certificato di immatricolazione.

Statuto dell'armatore VS Statuto dell'imprenditore

- Nella figura dell'armatore convive anche lo statuto dell'imprenditore commerciale.
- Di conseguenza, l'armatore non dovrà solo assolvere agli adempimenti pubblicitari previsti dal codice della navigazione, ma dovrà altresì procedere all'iscrizione nel registro delle imprese, secondo le norme poste dal codice civile.

La società di armamento

ELEMENTI COSTITUTIVI

- Pluralità di soggetti che esercitano la navigazione con la stessa nave;
- La nave con cui viene esercitata la navigazione deve essere di proprietà comune tra i vari soggetti;
- Tra questi soggetti deve mancare un contratto di società del tipo di quelli previsti dal codice civile.

La società di armamento

NATURA GIURIDICA

La tesi preferibile ritiene che si tratti di una ***società sui generis***: questa forma societaria, a differenza delle società tradizionali disciplinate dal codice civile, non ha autonoma personalità giuridica e la qualifica di armatore non compete alla società di armamento ma a tutti i suoi soci.

La società di armamento

COSTITUZIONE...

Può avvenire secondo due modalità:

1. **DI FATTO:** pur mancando una apposita deliberazione, i comproprietari della nave intraprendono di fatto l'esercizio e la gestione in comune della nave (società di armamento irregolare).
2. **ESPRESSA DICHIARAZIONE:** vi è una apposita ed espressa deliberazione dei comproprietari, che però può avvenire anche non all'unanimità, ma a maggioranza; in tal caso, i comproprietari astenuti o dissenzienti restano ugualmente vincolati dalla volontà della maggioranza, acquisendo anche essi la qualifica di soci, ma la loro responsabilità per le obbligazioni sociali è limitata al valore delle rispettive quote.

La società di armamento

...E FORMALITÀ PUBBLICITARIE

- Al pari della dichiarazione di armatore (che qui non serve), ogni atto relativo alla costituzione, alla modifica e all'estinzione della società di armamento richiede l'adempimento di formalità pubblicitarie (pubblicità dichiarativa).
- Non serve invece eseguire le formalità pubblicitarie previste dal codice civile per le società.

La società di armamento

LA RESPONSABILITÀ DEI SOCI

- I comproprietari dissenzienti rispondono limitatamente al valore delle rispettive quote.
- I comproprietari consenzienti rispondono illimitatamente, ma in proporzione della quota conferita, e dunque non in solido
- Se non sono eseguite le formalità pubblicitarie, i comproprietari diventeranno illimitatamente e solidalmente responsabili.

La responsabilità dell'armatore/esercente

- Si applicano i generali principi posti dal codice civile: l'armatore o l'esercente sono responsabili verso i terzi per i fatti commessi dall'equipaggio e per le obbligazioni assunte dal comandante per quanto riguarda la nave, l'aeromobile e la spedizione nel suo complesso (art. 274 e 848 cod. nav., conformemente all'art. 2049 c.c.).
- CORRETTIVI:
 - L'armatore/esercente non rispondono per l'inosservanza, da parte del comandante, degli obblighi che la legge pone direttamente in capo a quest'ultimo.
 - L'armatore/esercente risponde in solido con chi usa il mezzo nautico senza il suo consenso, salvo che non abbia prestato la dovuta diligenza per evitare tale uso.
 - L'esercente risponde in solido con il soggetto utilizzatore occasionale che abbia acquistato il diritto di utilizzare l'aeromobile per un tempo limitato, ossia per un periodo non superiore a 14 giorni, in relazione ai danni a terzi occorsi durante tale utilizzazione occasionale.
 - Limitazione della responsabilità armatoriale.

(Segue) La limitazione della responsabilità armatoriale

- La disciplina del ***codice della navigazione***: per tutte le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni del viaggio, nonché per tutte quelle sorte da atti o fatti compiuti durante il viaggio stesso, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore di una nave di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate, può limitare il suo debito complessivo ad una **somma pari al valore della nave, del nolo e di ogni altro provento di viaggio**.
- La disciplina del ***d.lgs. 111/2012***: per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate:
 - Per i crediti che hanno origine da fatti di natura extracontrattuale connessi direttamente all'esercizio della nave (es: danni per morte o lesioni personali, danni da ritardo), la misura della limitazione varia in considerazione della stazza lorda della nave e parte da un minimo di 1 milione di DSP.
 - Per la morte o le lesioni dei passeggeri di una nave, il limite della responsabilità del proprietario della nave è pari a 175.000 DSP moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare.

La limitazione della responsabilità dell'esercente

- L'istituto sorto nella navigazione marittima si è esteso alla navigazione aerea.
- La legislazione vigente non limita la responsabilità dell'esercente in maniera globale, ma prevede **diverse e specifiche limitazioni** per ogni causa di responsabilità.
- L'esercente può infatti limitare il proprio debito solo in tre casi tassativi e segnatamente:
 - Per i danni a terzi sulla superficie
 - Per i danni derivanti da urto o da spostamento di aria
 - Per i danni conseguenti al trasporto