

# **DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

**LEZIONE 30 OTTOBRE 2024**

**I DANNI AI TERZI SULLA SUPERFICIE**

**L'URTO**

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

# ***Premessa - la sicurezza della navigazione***

## ***IL DISASTRO DEL GRATTACIELO PIRELLI***

### ***LE TAPPE DELL'INCIDENTE***



MILANO, 18 APRILE 2002

- Luigi Marco Fasulo, decolla alle 17.15 a bordo di un piccolo velivolo da turismo dall'aeroporto elvetico di Locarno con destinazione Milano-Linate.
- Probabilmente, a causa di un errore nella determinazione della rotta da seguire, anziché dirigersi verso la pista di atterraggio di Linate, si dirige verso il grattacielo Pirelli.
- Alle ore 17:46, l'aeromobile si schianta contro il 26° piano del grattacielo, determinando un vasto incendio, spento solo dopo alcune ore.
- A causa del violento impatto, muoiono tre persone e si conta una settantina di feriti.

# ***I DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE***

## ***Normativa - profili storici***

- **1933:** prima Convenzione relativa al risarcimento dei danni a terzi sulla superficie prodotti da aeromobile; tale Convenzione ebbe però ben poco successo a causa dell'astensione dalla ratifica degli Stati che possedevano un'industria aeronautica sviluppata come gli Stati Uniti, la Francia e il Regno Unito.
- ***Dopo la Seconda Guerra Mondiale:*** ripresero i lavori tesi diretti alla revisione della Convenzione di Roma del 1933, e grazie al contributo fornito dall'ICAO.
- **7 ottobre 1952:** sottoscrizione della Convenzione di Roma, ratificata dall'Italia con legge 674/1963

# ***Convenzione di Roma del 1952***

## ***AMBITO DI APPLICAZIONE***

- 1) Ambito di applicazione territoriale*
- 2) Ambito di applicazione temporale*
- 3) Ambito di applicazione personale*

# ***AMBITO DI APPLICAZIONE TERRITORIALE***

- La Convenzione di Roma si applica ai danni causati nel territorio di uno Stato contraente, da un aeromobile immatricolato in un altro Stato contraente (doppio criterio territoriale).
- Art. 965 cod. nav.: estende la normativa convenzionale anche ai danni provocati sul territorio italiano da aeromobili immatricolati in Italia, nonché ai danni causati da aeromobili di Stato ed equiparati.

# ***AMBITO DI APPLICAZIONE TEMPORALE***

- La Convenzione di Roma si applica con riferimento agli **aeromobili in volo**.
- Si intende in volo l'aeromobile dal momento in cui utilizza la propria forza motrice per il decollo, fino al momento in cui è terminata la fase di atterraggio —> nozione di volo estesa e non limitata al mero momento del viaggio nell'aria.

# **AMBITO DI APPLICAZIONE *PERSONALE***

- **Soggetto responsabile** (*operator, exploitant*): è il soggetto che ha il controllo della navigazione nel momento in cui il danno si è verificato
- $\neq$  esercente: la Convenzione di Roma preferisce l'adozione di un criterio fattuale.
- **Aeromobile**: manca una definizione; si richiama la normativa nazionale  $\rightarrow$  art. 743 cod. nav. + **immatricolazione in uno Stato contraente**  $\rightarrow$  normative nazionali

# ***L'obbligazione risarcitoria***

- La disciplina della responsabilità per danni a terzi sulla superficie si applica solo laddove la responsabilità fra l'*operator* ed il danneggiato non risulti regolata da altra fonte contrattuale → requisito negativo
- *Ratio*: non è ammesso il concorso tra responsabilità contrattuale e extracontrattuale.
- La responsabilità dell'*operator* prescinde da qualsiasi accertamento in ordine al dolo e/o alla colpa, essendo sufficiente, ai fini della sussistenza di detta responsabilità, lo svolgimento dell'attività di esercizio dell'aeromobile in relazione causale col danno → **responsabilità oggettiva.**

# Correttivi

- **Prova della colpa del danneggiato:** la colpa esclusiva esclude la responsabilità dell'operator; la colpa concorrente riduce il danno risarcibile.
- **Fatti impeditivi della responsabilità:** è esclusa la risarcibilità del danno
  - che risulti dal mero fatto del passaggio dell'aeromobile attraverso lo spazio aereo, se tale passaggio avviene in conformità della vigente regolamentazione del traffico aereo;
  - che sia conseguenza diretta di un conflitto armato o di moti civili;
  - se l'operator è privato dell'utilizzazione dell'aeromobile da un atto di pubblica autorità.
- **Limitazione del debito:** in misura variabile a seconda del peso dell'aeromobile, da circa 500.000 a circa 10.500.000 franchi oro Poincaré.

# ***Assenza di canalizzazione***

- La canalizzazione del rischio è la puntuale indicazione, da parte del legislatore, dei soggetti chiamati a risarcire i danni prodotti da certi eventi, con l'eventuale esclusione di altri soggetti verso i quali si potrebbe attribuire gli stessi fatti sotto un profilo strettamente materiale.
- Nel sistema della responsabilità per danni a terzi sulla superficie **la responsabilità non è canalizzata**: il danneggiato può agire anche nei confronti di altri soggetti terzi, quale è ad esempio l'organo preposto all'assistenza al volo, e l'*operator* stesso può rivalersi nei confronti di questi soggetti.

# *Profili evolutivi*

- La Convenzione di Roma si è rivelata un insuccesso in considerazione dello scarso numero di ratifiche e di adesioni, e soprattutto dalla mancata ratifica da parte dei Paesi che sono i principali protagonisti delle linee aeree dell'aviazione civile.
- 23 settembre 1978: Protocollo di Montreal —> ancora meno adesioni (neppure l'Italia vi ha aderito).
- 2009: 2 Convenzioni di Montreal sul risarcimento dei danni causati da aeromobili a terzi

# I DANNI A TERZI CAUSATI DA OGGETTI SPAZIALI

## La conquista dello spazio

QUOTIDIANO  
 INDIPENDENTE  
 TORINO - Via Novara  
 8 Ottobre 1957  
 Anno XIII - N. 237  
 L. 10 lire - 4 lire in meno

### Il lancio effettuato dall'URSS nel quadro dell'Anno Geofisico

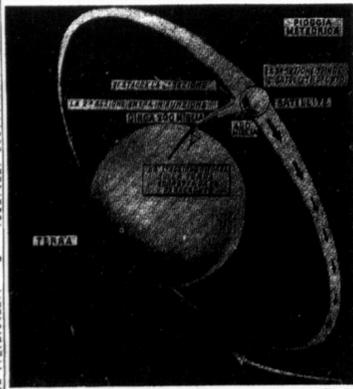
## Il primo satellite artificiale ruota da stanotte attorno alla Terra

E' una sfera di 58 centimetri di diametro; pesa 83 chili; vola alla quota di 900 chilometri ed alla velocità di 28.000 km. ora; compie un giro completo del globo in 95 minuti - Due potenti stazioni-radio trasmettono senza sosta, alternandosi, segnali captabili in tutti i Continenti - L'annuncio ufficiale di Radio Mosca aggiunge: "E' un passo verso i soli interplanetari... Gli astronomi ed i tecnici americani, che lanceranno fra qualche mese un altro satellite, collaborano alla raccolta dei dati scientifici"

(Nostro servizio particolare) Mosca, 4 ottobre. - Il primo satellite artificiale della Terra è stato lanciato con successo. Mosca sta, una grande antenna di onde corte, ad una quota di circa 300 mt. L'oggetto ha forma di sfera, del diametro di 58 centimetri, pesa 83 chili, vola ad un'altitudine di circa 900 chilometri. Il lancio è avvenuto nel quadro del programma per l'Anno Geofisico internazionale, secondo un piano di cooperazione tra i paesi che gli aderiscono, sempre nel quadro delle manifestazioni, che si celebreranno nell'anno 1958, anche gli Stati Uniti incaricano la NASA di compiere i primi lanci di satelliti artificiali. L'operazione è realizzata dagli americani, avuti in aiuto, naturalmente, nella progettazione, nella costruzione e nella manutenzione, che si celebreranno nell'anno 1958, anche gli Stati Uniti incaricano la NASA di compiere i primi lanci di satelliti artificiali. L'operazione è realizzata dagli americani, avuti in aiuto, naturalmente, nella progettazione, nella costruzione e nella manutenzione, che si celebreranno nell'anno 1958, anche gli Stati Uniti incaricano la NASA di compiere i primi lanci di satelliti artificiali.

**Washington**  
**Gromiko**  
**accordo**  
 stata dai controlli un miglioramento

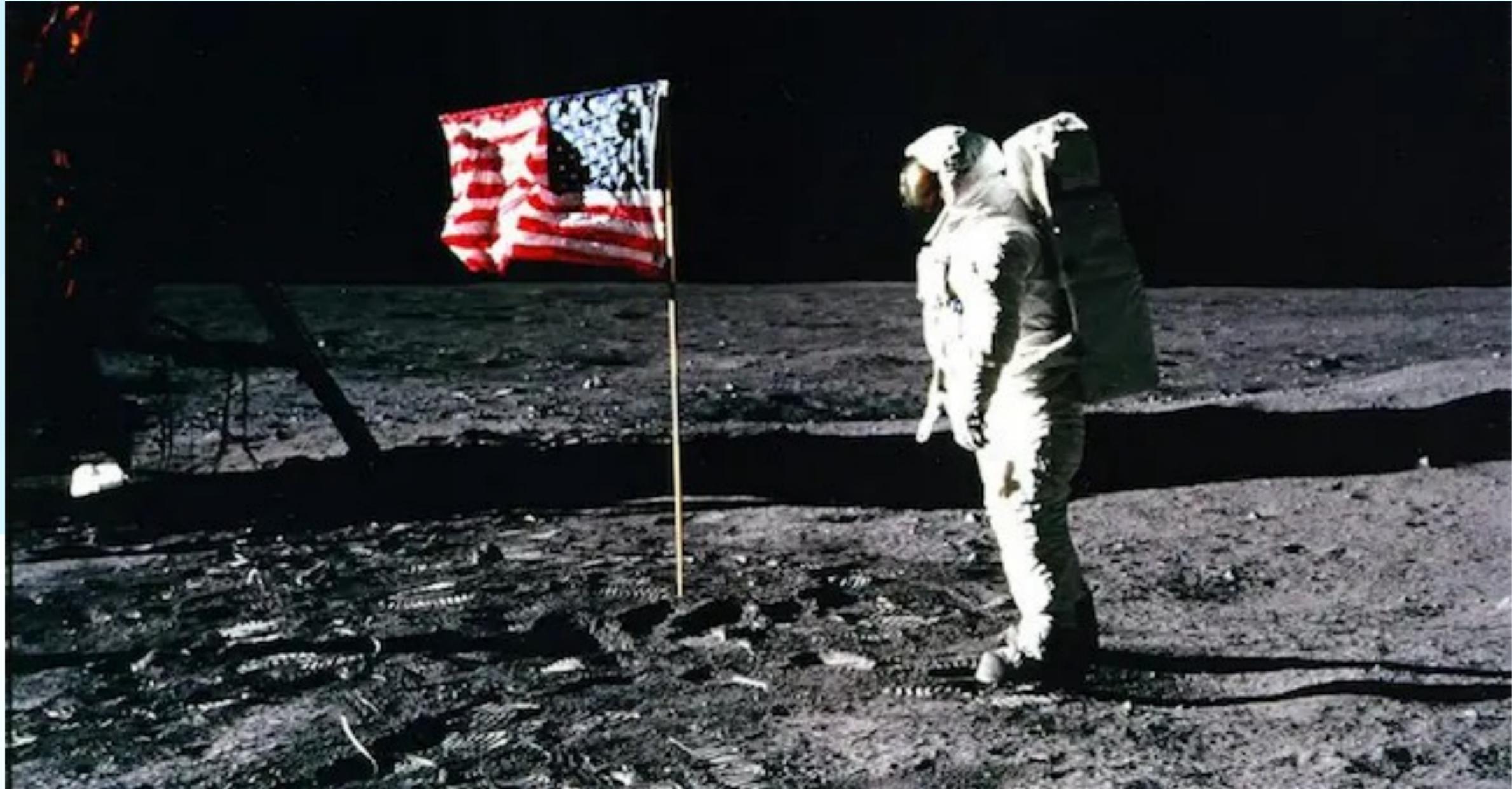
**Gli universitari polacchi reclamano un po' di libertà**  
**Nuovi violenti scontri a Varsavia fra studenti e "milizia operaia,"**  
 Un centinaio di feriti e contusi, fra cui il corrispondente de "l'Unità", - Settanta uomini mobilitati per domare i tumulti - Il Politecnico chiuso per 48 ore



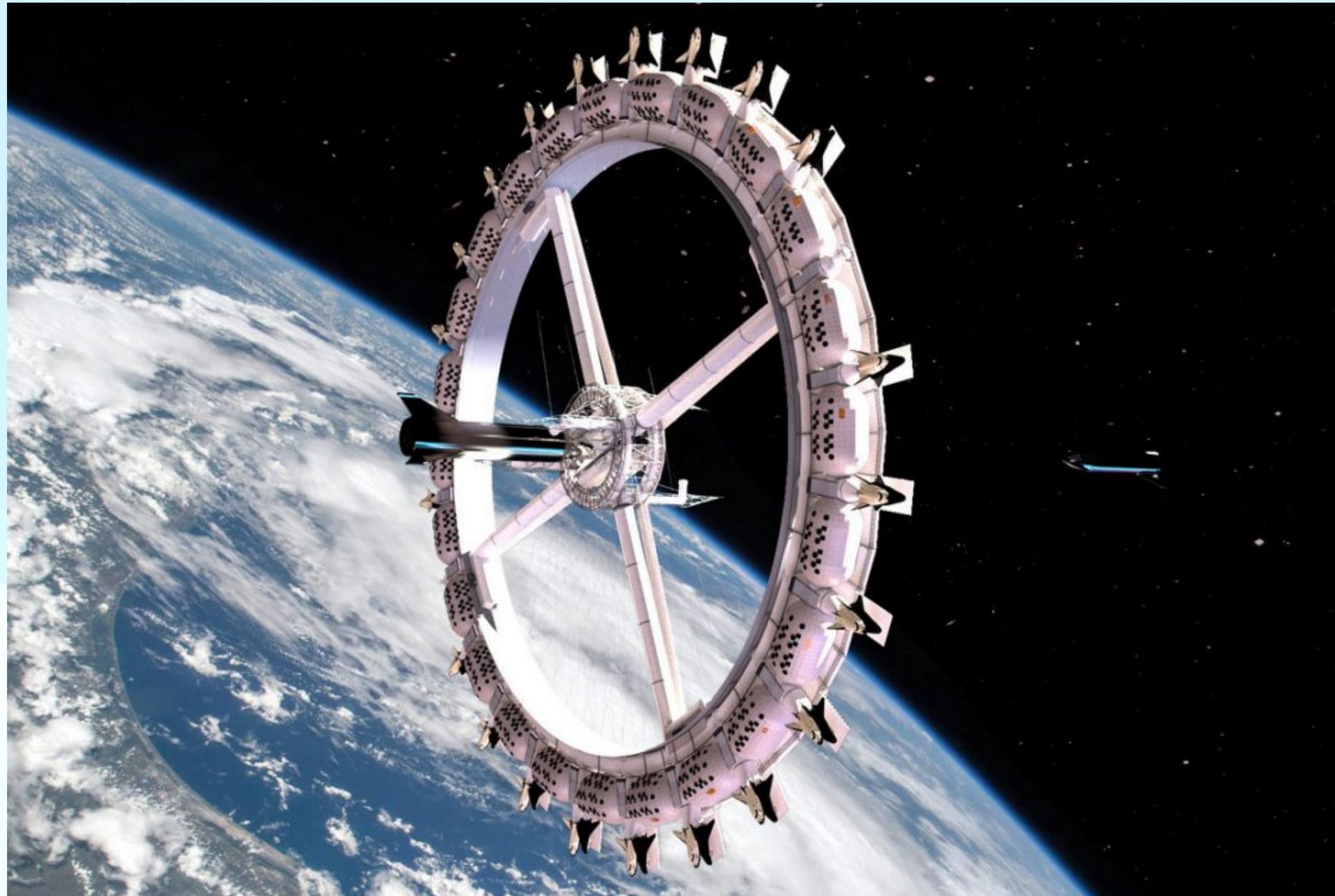
OTTOBRE 1957 - SPUTNIK

NOVEMBRE 1957 - LA CAGNOLINA LAIKA

12 APRILE 1961 - JURIJ GAGARIN



20 LUGLIO 1969 - LO SBARCO SULLA LUNA



IL VOYAGER STATION

# ***Cos'è un oggetto spaziale?***

L'oggetto spaziale può essere definito come ogni apparecchio destinato ad essere inviato, per muoversi, nel cosmo, con finalità di esplorazione scientifica o di sfruttamento economico dello stesso.

## ***La normativa applicabile***

- Si applica la Convenzione sulla responsabilità internazionale per danni cagionati da oggetti spaziali firmata a Londra, a Mosca e a Washington il 29 marzo 1972.
- L'Italia ha ratificato la Convenzione con l. 25 gennaio 1983 n. 23.

# ***La disciplina***

- Vale sia per l'oggetto spaziale, sia per i suoi elementi costitutivi, sia anche per il razzo vettore e gli elementi di quest'ultimo.
- Prevede un regime di responsabilità diversificato a seconda del luogo ove si verifica il danno:
  - A. se si producono **danni sulla superficie terrestre**, o agli **aeromobili in volo**, lo Stato che ha provveduto al lancio dell'oggetto spaziale ha una responsabilità assoluta, nel senso che questa è superabile solo fornendo la prova della colpa grave o del dolo del danneggiato;
  - B. se il danno è causato **altrove che alla superficie terrestre**, a un oggetto spaziale di uno Stato di lancio o a persone o beni che si trovano a bordo di tale oggetto spaziale, lo Stato di lancio è responsabile soltanto se il danno deriva da una sua colpa oppure dalla colpa di persone di cui esso deve rispondere.

# ***Stato di lancio***

- È lo Stato che lancia o procede al lancio, ossia lo Stato i cui agenti organizzano e si trovano a **dirigere il lancio** dell'oggetto;
- È lo Stato che **fa procedere al lancio**, ossia ad esempio lo Stato che apporta il capitale finanziario necessario per effettuare il lancio, anche se poi il lancio viene concretamente svolto da un altro Stato o da una base sita in un altro Stato;
- È lo Stato **il cui territorio o la cui base servono per il lancio** di un oggetto spaziale.

# ***La procedura risarcitoria***

- A. La richiesta risarcitoria va presentata, entro **1 anno** dal verificarsi del danno o dall'identificazione dello Stato di lancio responsabile, direttamente **allo Stato di cui il soggetto danneggiato sia cittadino.**
- B. In caso di **inattività** dello Stato di nazionalità, la Convenzione riconosce la legittimazione alla richiesta **allo Stato del luogo in cui si è verificato il danno.**
- C. In alternativa al punto B è possibile rivolgersi allo **Stato di residenza permanente.**

## ***Limiti di applicazione***

- La Convenzione non si applica:
  - ai cittadini dello Stato che ha eseguito il lancio dell'oggetto spaziale;
  - agli stranieri che hanno partecipato alle operazioni di funzionamento dell'oggetto spaziale.
- Quale tutela per questi soggetti? Si applica la disciplina della responsabilità per i danni a terzi sulla superficie.

# ***L'URTO DI NAVI E DI AEROMOBILI***

## ***Normativa applicabile***

- ***Disciplina convenzionale:*** Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910, ratificata dall'Italia il 2 giugno 1913.
- ***Disciplina nazionale:*** codice della navigazione —> articoli da 482 a 488 per l'urto di nave + in forza del rinvio operato dall'art. 966 cod. nav., la disciplina dell'urto di navi è estesa anche all'urto fra aeromobili e all'urto misto, con alcune precisazioni.

# ***LA DISCIPLINA CONVENZIONALE***

## ***Ambito di applicazione***

- La Convenzione si applica all'urto tra navi di mare, o tra navi di mare e battelli di navigazione interna.
- La disciplina si applica, in particolare, se tutte le navi coinvolte nell'urto appartengono a Stati contraenti, salvo appartengano tutte al medesimo Stato, nel qual caso si applica la normativa nazionale.
- Sono **escluse** dall'applicazione della normativa convenzionale le navi da guerra e le navi di Stato adibite a servizio pubblico.

# ***(Segue) Ambito di applicazione e regime di responsabilità***

- **Urto fortuito:** è l'urto determinato da caso fortuito o forza maggiore, o l'urto in cui vi è il dubbio sulle cause che lo hanno determinato —> i danni sono sopportati da chi li ha subiti.
- **Urto per colpa:** è l'urto conseguente alla condotta colposa di una delle navi —> i danni sono a carico di chi è in colpa; MA se la **colpa è comune:**
  - la responsabilità è proporzionata alla rispettiva gravità della colpa commessa;
  - in difetto di possibilità di accertamento del grado di colpa, le colpe si presumono uguali e la responsabilità è divisa in parti uguali;
  - In ogni caso, se la colpa comune, comunque, determina la morte o le lesioni personali di terzi, la responsabilità è solidale.

# ***LA DISCIPLINA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE***

## ***Ambito di applicazione***

- L'urto rilevante è quello che coinvolga i soli **mobili della navigazione**, quali navi, galleggianti e aeromobili.
- L'urto di navi rilevante è quello che prescinde dalla posizione delle stesse, potendo esse essere **sia ferme che in movimento**.
- Elemento essenziale dell'urto di aeromobili o dell'urto misto è, invece, il movimento, dovendo l'**aeromobile** trovarsi **in volo** così come la **nave in movimento**.

## ***(Segue) Ambito di applicazione e regime di responsabilità***

- **Urto fortuito:** i danni sono sopportati da chi li ha subiti.
- **Urto per colpa:**
  - Colpa unilaterale: il risarcimento compete alla nave in colpa;
  - Colpa comune: ciascuna nave risponde proporzionalmente alla propria colpa **e all'entità delle relative conseguenze**, salva la ripartizione in parti uguali laddove non si possa determinare detta proporzione.
  - Se la colpa comune determina la morte o le lesioni personali di terzi, la responsabilità è solidale.

## ***Ulteriori conseguenze dell'urto***

- Il comandante di ciascuna nave è tenuto a prestare **soccorso** all'altra nave, all'equipaggio della stessa, ai passeggeri, purché detto contributo avvenga senza mettere in pericolo la propria nave o le persone che si trovano a bordo della stessa.
- Il comandante è tenuto, nei limiti del possibile, ad un **dovere di informazione** della propria nave, in favore delle altre navi.

# ***L'urto aeronautico - particolarità***

- Rileva il solo urto determinato dall'aeromobile è **in volo**;
- È prevista una **limitazione risarcitoria dell'esercente**, conformemente al reg. 785/2004, che disciplina i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili;
- È prevista una disciplina particolare della **responsabilità per danni a terzi sulla superficie**, laddove questi danni siano **determinati dall'urto di aeromobili**: l'art. 968 c. nav. effettua una ripartizione:
  - nei confronti dei terzi danneggiati, gli aeromobili sono solidalmente responsabili, e si applica il regime della responsabilità per danni a terzi sulla superficie;
  - nei rapporti interni, la responsabilità è regolata secondo le norme sulla responsabilità da urto, talché il risarcimento si ripartisce in funzione della gravità della colpa e dell'entità delle conseguenze, oppure in parti uguali se l'urto è fortuito.