

Commento di Umberto La Torre
CAPO IV
DEL COMANDANTE DELLA NAVE

292 COMANDO DELLA NAVE. – Il comando **(1)** della nave può essere affidato soltanto a persone munite della **prescritta abilitazione (2)**.

Prescritta abilitazione: *titoli professionali che abilitano al comando.*

(1) Comandante è colui che avendo la qualifica esercita in concreto il comando del quale è titolare e non semplicemente colui il quale, pur avendo il titolo astrattamente legittimante, non è preposto ad alcun comando (v. U. La Torre, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, 17).

(2) I titoli professionali che abilitano al comando, per il personale marittimo, sono stabiliti dal Ministro dei trasporti

con proprio decreto, ai sensi dell'art. 123 cod. nav., come modificato dall'art. 7, d. l. 30 dicembre 1997, n. 457, convertito in l. 27 febbraio 1998, n. 30; per il personale della navigazione interna sono previsti dall'art. 134 cod. nav., da lettera a) a lettera e). In caso di assunzione di comando senza la prescritta abilitazione, v. Trib. Lanusei, sez. pen. (Jacono e Tulisci), 27 luglio 1988, in *Dir. Trasp.*, I, 1990, 265 (con nota di Sanna).
V. pure artt. 248 ss. Reg. nav. mar. e artt. 49 ss. Reg. nav. int.

Data la stretta connessione tra comando e comandante, i due termini sono intercambiabili: l'uno indica il lato oggettivo, l'altro quello soggettivo della fattispecie. Come persona il comandante è individualmente 'fungibile', ma funzionalmente il comando è 'indefettibile'. E' infatti netta la differenza fra la funzione di comando, che non può mai mancare su una nave in esercizio, ed il titolo professionale astrattamente abilitante. Solo il comando, infatti, esprime una situazione effettiva di supremazia a bordo della nave per il tempo del viaggio.

Giurisprudenza.

Conduzione di natanti e contenuto del comando.

Nell'ipotesi di conduzione di natanti di piccolissima stazza e con motore di ridottissima potenza non è dato riscontrare gli estremi del comando di nave: questo si sostanzia nella direzione nautica, nel potere gerarchico sull'equipaggio e sui passeggeri e nell'esercizio di funzioni di natura pubblicistica e privatistica.

Cass. Pen., Sez. III, 5 ottobre 1983, (Bozzao), in *Giust. Pen.*, 1984, II, 425 (s.m.).

Titolo di comandante ed effettivo esercizio del comando.

Non ricopre la qualifica di comandante colui il quale, pur in possesso di titolo idoneo all'esercizio del comando, assume l'incarico di provvedere al guardianaggio della nave, curandone la custodia e la conservazione.

Trib. Genova, 20 gennaio 1998, in *Dir. Mar.* 1998, 828.

293 SOSTITUZIONE DEL COMANDANTE IN CORSO DI NAVIGAZIONE. – In caso di morte, assenza o **impedimento** del comandante **(1)**, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'**ordine gerarchico**, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al porto di primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario **(2) (3)**.

Per le navi addette a servizi pubblici di linea in navigazione interna si applicano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

Impedimento: *racchiude tutte quelle circostanze in cui il comandante, vivo e a bordo, non è in condizione (perché malato o ferito, etc.) di adempiere alle sue mansioni.*

Ordine gerarchico: [v. 321]

(1) In tutti questi casi il comandante non può svolgere il suo compito e la nave resterebbe priva del comando.

(2) Poiché è indispensabile che a bordo vi sia sempre un capo, la legge si preoccupa che la nave non rimanga senza un comandante il più possibile idoneo nemmeno per un istante.

(3) Nelle ipotesi di nomina amministrativa, si avrebbe, secondo un orientamento dottrinale (E. Spasiano, *Comandante della nave o dell'aeromobile*, in *Enc. Dir.*, VII, Milano, 1960, 699), non

un contratto di lavoro, ma un atto unilaterale dell'autorità amministrativa, per cui l'adesione del designato assume il valore di requisito di validità dell'atto. La norma è preordinata non alla costituzione del contratto di arruolamento ma alla preposizione del comandante, alla quale segue l'assunzione del comando.

Secondo altra dottrina (A. Torrente, *I contratti di lavoro della navigazione*, Milano, 1948, 68, cui *adde* G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, I, t. 2, Milano, 1987, 1725), invece, si tratterebbe di un contratto di arruolamento, pur se nascente da provvedimento provvisorio della P.A., la quale, al fine di tutelare il superiore interesse pubblico, si sostituisce all'armatore anche nel di lui interesse.

Se in corso di navigazione il comandante è, per una qualsiasi ragione, impossibilitato ad esercitare il suo ufficio, il comando, che non può mai mancare, è assunto *ex lege* da altro soggetto qualificato dell'equipaggio che subentra nelle sue funzioni. E ciò fino al momento in cui non giungano disposizioni dell'armatore o fino al primo approdo, luogo in cui l'autorità marittima o consolare provvede alla nomina (provvisoria) per il tempo necessario. Il comandante temporaneo, pur se estraneo all'equipaggio formato dall'armatore, finché dura in carica, esercita in pieno il comando, ed impegna la responsabilità dell'armatore come se questi l'avesse prescelto. Si tratta di una situazione destinata a rientrare nella disponibilità dell'armatore, ma queste due eccezionali forme di nomina testimoniano il particolare interesse dello Stato al fatto che l'organizzazione costituita dalla nave sia sempre provvista di un capo.

Giurisprudenza.

Impedimento del comandante ed esercizio del comando.

Il fatto che il reato di cui all'art. 20, l. 31 dicembre 1982, n. 979 sia configurato come reato proprio del "comandante" di una nave, non impedisce che di esso possa rispondere anche colui il quale, in base alle norme del codice della navigazione (art. 293), esercita le funzioni del comandante in caso di assenza o impedimento di costui. Cass. Pen., Sez. III (Citino), 30 aprile 1999 n. 7746, in *Riv. Pen.*, 1999, 739.

"Non commette il reato di abbandono abusivo di comando, di cui all'art. 1116 cod. nav., il comandante che abbandoni il comando in presenza di un malore tale da non consentirgli di porsi nella direzione della nave nelle dovute condizioni di salute". Trib. Lanusei, Sez. pen. (Jacono e Tulisci), 27 luglio 1988, in *Dir. Trasp.*, I, 1990, 265 (con nota di Sanna).

Impedimento del comandante ed avaria comune.

"L'atto di avaria comune deve essere voluto ed ordinato dal comandante della nave o da altri «in sua vece» solo quando egli sia assente o comunque impossibilitato o impedito". App. Genova, 15 aprile 1946, in *Dir. Mar.*, 1946, 121.

294 ASSUNZIONE DI COMANDANTE STRANIERO ALL'ESTERO. – Nei porti esteri, previa autorizzazione dell'autorità consolare, il comando della nave può essere affidato, fino al porto ove sia possibile la sostituzione con un cittadino italiano, a uno straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire [331, 1180] **(1)**.

(1) In un porto estero può essere assunto un comandante straniero in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante da sostituire, ma solo fino al porto ove sia possibile la nomina di un comandante italiano.

A seguito della modifica dell'art. 318 cod. nav., l'equipaggio può essere

formato indifferentemente da cittadini italiani e comunitari: "pertanto l'art. 294 trova ormai ridottissima (...) applicazione al solo caso dell'ingaggio all'estero di un comandante extracomunitario".

Trib. Genova, 20 marzo 2000, in *Dir. Mar.*, 2000, 558 (con nota di F. Berlingieri).

Giurisprudenza.

Comando di nave italiana e cittadinanza di altro Paese dell'U.E.

"Non sussiste alcuna limitazione alla equiparazione, stabilita dall'art. 318 cod. nav, tra cittadini italiani e cittadini di altri Paesi dell'Unione europea e, quindi, anche il comandante della nave può essere cittadino di altro paese dell'Unione europea".

Trib. Genova, 20 marzo 2000, *cit. in nota*.

295 DIREZIONE NAUTICA, RAPPRESENTANZA E POTERI LEGALI. – Al comandante della nave, **in modo esclusivo**, spetta **la direzione della manovra e della navigazione (1)**.

Il comandante rappresenta l'armatore **(2)**. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge [306 ss., 505].

In modo esclusivo: *l'incarico non tollera limitazioni né collaborazioni: a bordo c'è un solo comandante, la direzione nautica è unica e non può essere con altri condivisa.*

Direzione della manovra: *attiene al profilo più squisitamente tecnico dell'attività svolta dal comandante.*

Direzione della navigazione: *abbraccia ogni altro aspetto della vicenda nautica.*

(1) Entrambe rientrano nelle prestazioni tecniche del comandante quale "direttore tecnico", anche se la prima è più fortemente caratterizzata sotto il profilo dell'arte nautica.

(2) Si tratta di rappresentanza legale (v. *infra* il commento che segue).

La direzione della manovra e della navigazione è una potestà che spetta indivisibilmente al titolare del comando. Ciò non significa che il comandante debba essere presente ovunque siano da svolgersi incombenze relative alla manovra e alla navigazione. È sufficiente, per lo più, che egli impartisca le direttive del caso e ne controlli la puntuale esecuzione.

L'art. 295 deve essere letto in combinato disposto con l'art. 298 cod. nav. (al cui commento si rinvia), ove sono previste una serie di ipotesi in cui il comandante "deve dirigere *personalmente* la manovra della nave". L'art. 295 si riferisce non al concreto esercizio, ma alla titolarità del potere direttivo, che spetta al comandante, il quale non può delegarlo, né in tutto né in parte, ad altri. Quanto al concreto esercizio, il comandante può farsi temporaneamente sostituire da altro idoneo componente dell'equipaggio.

Malgrado il comandante sia tale per volontà del preponente (v. art. 273 cod. nav.), anche se non sempre (v. art. 293 cod. nav.), i poteri di cui egli dispone discendono in larga misura dalla legge e non sono limitabili né derogabili per volontà delle parti. In questo senso va letta la regola secondo cui il comandante rappresenta l'armatore, completata dal significativo inciso "nei confronti di *tutti* gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge".

Giurisprudenza

Comando, direzione della manovra, della navigazione e prevenzione degli infortuni sul lavoro. Responsabilità penale.

"Agli effetti penali il comandante della nave, ovvero l'ufficiale di bordo da costui delegato, è destinatario, durante le operazioni di carico e scarico, delle norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro".

Cass. Pen, Sez. VI (Caldarella), 1 febbraio 1991, in *Cass. Pen.*, 1992, 3118 (s.m.).

In tema di prevenzione infortuni sul lavoro, il comandante della nave, in forza della disposizione di cui all'art. 295 cod. nav. (che gli attribuisce in modo esclusivo la direzione della manovra e della navigazione, escludendo che altri possa ingerirsi in tale attività) e sulla base dei principi generali in materia di tutela dal lavoro, è responsabile dei danni

occorsi agli addetti alle operazioni di carico e scarico, in conseguenza della cattiva installazione e della inesatta gestione di una apparecchiatura utilizzata a bordo, non in grado di assicurare l'incolumità degli addetti. Pertanto la mancanza di cognizioni tecniche sul funzionamento e l'uso dell'apparecchiatura non esonera il comandante da responsabilità, avendo egli l'obbligo di avvalersi dell'intervento di tecnici in grado di procedere alle necessarie verifiche e di adottare le misure del caso. (Fattispecie di infortunio occorso su una nave durante le operazioni di scarico a seguito del cattivo funzionamento di un verricello, dal quale era scivolata una catena per la posa di boe di segnalazione ed un addetto, nel tentativo di trattenerla, si infortunava riportando gravi lesioni).

Cass. Pen., Sez. IV (Spina), 3 ottobre 1989, in *Cass. Pen.*, 1991, I, 132 (s.m.).

Polizza di carico sottoscritta dal comandante in rappresentanza dell'armatore.

"Se la polizza è sottoscritta dal comandante o in suo nome, l'obbligazione cartolare deve ritenersi, di regola, assunta dall'armatore in virtù del rapporto di rappresentanza che lega il comandante all'armatore".

Cass., 25 gennaio 1971 n. 153, in *Dir. Mar.*, 1971, 191.

Sottoscrizione della polizza di carico ed omissione della contemplatio domini.

"Quando il comandante sottoscrive la polizza, omettendo la *contemplatio domini* cioè la dichiarazione di agire in nome e per conto di un soggetto diverso dall'armatore, tutti gli obblighi e i diritti derivanti dal contratto di trasporto fanno capo all'armatore, sia perché si presume che costui abbia anche la qualità di vettore, e sia per effetto della rappresentanza legale che spetta al comandante".

App. Napoli, 23 maggio 1967, in *Dir. Mar.*, 1968, 129.

Sottoscrizione della polizza di carico da parte del raccomandatario per conto del comandante.

Quando una polizza di carico, sottoscritta dal raccomandatario per conto del comandante della nave, non contenga una intestazione atta ad identificare il vettore, deve ritenersi, considerato che il comandante normalmente ed istituzionalmente rappresenta l'armatore, che quest'ultimo assuma anche la veste di vettore, salvo che sussistano elementi precisi e concordanti in senso contrario. Cass. civ., Sez. III, 4 marzo 1997 n. 1914, in *Giust. civ. Mass.*, 1997, 342 e in *Dir. Mar.*, 1998, 1091. (Nella specie la Cassazione ha confermato la sentenza impugnata che non aveva ritenuto adeguato un generico richiamo nella polizza ad un *charter party*, della cui effettiva esistenza non era stata fornita prova).

La polizza di carico sottoscritta dal raccomandatario per il capitano deve ritenersi come emessa da quest'ultimo in rappresentanza dell'armatore, il quale, pertanto, deve essere considerato vettore.

Cass., 29 luglio 1960 n. 2164, in *Dir. Mar.*, 1961, 579.

Poteri di rappresentanza del comandante e sostituzione del raccomandatario.

Il comandante è provvisto di un generale potere di rappresentanza dell'armatore e può pertanto provvedere alla sostituzione di un raccomandatario, instaurando rapporto di raccomandazione con altra ditta autorizzata. Trib. Bari, 3 settembre 1998, in *Dir. Mar.* 2000, 1445. (Nel caso di specie il comandante aveva ripetutamente ed inutilmente sollecitato la liquidazione delle somme anticipate per il pagamento dei lavori necessari alla riparazione della nave e per altre forniture).

296 ATTI DI STATO CIVILE. – Il comandante della **nave (1)** marittima **(2)** esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice [203 ss.] e riceve i testamenti indicati nell'art. 611 del codice civile.

Nave: [v. 136].

(1) La legge si preoccupa di circoscrivere l'applicazione di queste norme ad una nave, escludendo quindi i galleggianti, i natanti da diporto e

quant'altro non rientri nella definizione di cui all'art. 136 cod. nav.

(2) In contrapposto alla nave addetta alla navigazione interna; a quest'ultima non si applica né l'art. 296, né gli articoli richiamati.

La ragione per cui la norma in commento è dettata solo per la "nave marittima" si spiega con la particolarità e l'eccezionalità dei poteri concessi al comandante: quelli inerenti agli atti di stato civile, infatti, sono funzioni *extra ordinem*, la cui necessità può sorgere solo nei viaggi di una certa durata, come quelli per mare. Nella navigazione interna (come nei brevi spostamenti nei laghi e nei fiumi), la vicinanza con la terraferma non giustifica una deroga all'ordine istituzionale delle competenze. Per il resto si rinvia al Libro I, Titolo VII, (*Degli atti di stato civile in corso di navigazione marittima*, spec. artt. 203- 206), con la precisazione che le funzioni di stato civile da compiersi a bordo sono attribuite al comandante (ovvero, in caso di impedimento, a chi ne fa le veci), "perché l'esercizio di esse non è connesso col grado ma con l'effettivo comando della nave" (*Relaz. min. n. 120*).

Giurisprudenza.

Efficacia delle annotazioni del comandante sui documenti della nave.

Le annotazioni contenute nei documenti della nave fanno prova fino a querela di falso se effettuate dal comandante nell'esercizio delle sue pubbliche funzioni *ex art. 296 cod. nav.*; hanno efficacia di scrittura privata ai sensi dell'art. 2702 cod. civ. se si riferiscono alla condotta della nave o agli eventi di viaggio; fanno prova anche a favore dell'armatore, come le scritture delle imprese commerciali, quando si riferiscono all'amministrazione e gestione commerciale della nave e siano regolarmente tenute (nella specie, la Corte ha riconosciuto efficacia di mera scrittura privata al giornale di bordo, nella parte in cui esso descriveva il sinistro marittimo da cui era derivata un'azione di risarcimento).

App. Bari, 27 ottobre 1978, in *Giur. merito*, 1979, 305.

297 DOVERI DEL COMANDANTE PRIMA DELLA PARTENZA. – Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita **(1)** nei modi previsti dal presente codice [179 ss.], deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata [1215, co. 3 e co. 4] **(2)**. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata **(3)**.

(1) Controllo della nave che deve essere svolto personalmente dal comandante e non può essere delegato ad altro componente dell'equipaggio.

(2) Il comandante deve accertarsi di persona che la nave sia convenientemente *armata ed equipaggiata*, ossia munita di attrezzi, viveri e quant'altro possa assicurare la navigazione in condizioni di massima

sicurezza, ed essere così idonea al viaggio.

(3) Il regolare caricamento comprende anche la stiva, ossia la parte della nave ove è sistemato il carico; il limite massimo del galleggiamento è segnato da apposite marche poste sui fianchi dello scafo (c.d. "bordo libero", v. artt. 164, 169 e 1131 *bis* cod. nav.).

Il comandante deve valutare l'idoneità della nave (v. art. 164 cod. nav., sotto la rubrica Condizioni di navigabilità), non in astratto, ma in relazione "al particolare impiego cui si vuole adibire" (*Relaz. min.* n. 103); essa quindi deve essere dotata dei requisiti propri della categoria di appartenenza in rapporto alla specie di navigazione cui è destinata. Infatti la sussistenza delle condizioni di navigabilità è elemento preliminare e imprescindibile: pertanto il comandante è punito (v. art. 1215, co. 4) se naviga con una nave che non si trovi nelle condizioni di navigabilità richieste, salvo i casi "di necessità sopravvenuta in corso di navigazione" (art. 1215, cit.).

Giurisprudenza

Controllo prima della partenza.

Non rientra fra i compiti del comandante *ex art.* 297 il controllo sull'efficienza di tutte le apparecchiature di bordo.

Cass. Pen., 3 luglio 1961, in *Mass. Pen.*, 1961, 914.

298 COMANDO DELLA NAVE IN NAVIGAZIONE. – Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del **pilota** [86, 92], deve **dirigere personalmente** la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti **particolari difficoltà** [313] **(1)**.

Pilota: [v. 86 e 96]. Per la distinzione fra pilotaggio obbligatorio e pilotaggio facoltativo, v. art. 87 cod. nav.

Dirigere personalmente: senza cedere l'incarico ad altri.

Particolari difficoltà: situazioni limite che richiedono il maggior grado di perizia dell'arte nautica.

(1) La dottrina (G. Righetti, *Tratt. di dir. mar.*, I, t. 2, Milano, 1987, 1739) ha

osservato che se la norma sembra non ammettere alcuna deroga al dovere di direzione "personale" della manovra, è pur vero che la condotta del comandante deve essere valutata dal giudice caso per caso in base al suo prudente apprezzamento. Infatti in alcuni tratti di mare (estuari di fiumi, "passi stretti", fiordi) ed in particolari circostanze (mare forte, nebbia) la navigazione può presentare "particolari difficoltà" per

diversi giorni, e non è immaginabile che il comandante possa far fronte ininterrottamente alle sue incombenze per un arco di tempo così prolungato. Pertanto, quando in tali circostanze la navigazione si presenta "meno critica", il comandante potrà farsi sostituire da altro idoneo componente dell'equipaggio e fruire di qualche (breve) turno di riposo. V. pure artt. 295 e 313 cod. nav.

Anche quando è obbligato ad avvalersi del pilota (v. art. 87 cod. nav.), il cui compito consiste nel "suggerire" la rotta ed "assistere" il comandante "nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla" (v. art. 92 cod. nav.), il comandante, lungi dall'essere dispensato dalla manovra, deve dirigerla personalmente, trattandosi di contingenze che richiedono il massimo della perizia nell'arte nautica.

Giurisprudenza.

Comando e direzione della manovra; carattere imperativo della norma.

"A termine delle disposizioni di cui agli artt. 92 e 298 cod. nav., il comando effettivo e la direzione della manovra spettano esclusivamente al comandante, mentre al pilota compete unicamente di suggerire la rotta e di assistere il comandante nella determinazione delle manovre necessarie per eseguirla. (...) La norma di cui all'art. 298 ha carattere imperativo e pertanto ogni convenzione diretta ad eluderne l'osservanza cade sotto sanzione di nullità."

Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. Mar.*, 1950, 305.

299 DOCUMENTI DI BORDO E TENUTA DEI LIBRI. – Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti **(1)** relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico [169]. Deve curare altresì che i **libri di bordo** siano regolarmente tenuti [177] **(2)**.

Libri di bordo: sono appositi registri a forma di libro, vidimati e firmati (v. art. 362 Reg. nav. mar.), compilati a bordo per documentare cose esistenti, fatti avvenuti e attività compiute sulla nave (v. pure artt. 173-176 cod. nav.).

(1) Tra i documenti che devono stare a bordo durante la navigazione e che attestano la regolarità dell'esercizio

nautico, rientrano l'atto di nazionalità (v. art. 169, co. 1) ed il ruolo di equipaggio (artt. 170-171). Funzione complementare rispetto alle carte di bordo rivestono anche i certificati tecnici relativi alla idoneità della nave (art. 169, lett. a)).

(2) La compilazione dei registri non è obbligo che grava personalmente sul comandante (salvo per gli atti di stato civile, celebrazione di matrimonio in

imminente pericolo di vita e ricezione di testamenti, per i quali si rinvia agli artt. 203, 204, 205, 296 cod. nav.; 611 e 616 cod. civ.): di regola è sufficiente che egli ne controlli la regolare tenuta ed il

salvamento in caso di emergenza (v. art. 303 cod. nav.; v. pure art. 199 per il caso di perdita di carte o altri documenti di bordo).

Durante il viaggio, il comandante deve curare che i prescritti documenti si trovino a bordo, regolarmente custoditi ed aggiornati (incorrendo altrimenti nel reato di cui all'art. 1193 cod. nav.). La legge si preoccupa di garantire una rafforzata efficacia probatoria ai documenti formati e tenuti come prescritto. Infatti, mentre l'art. 2710 cod. civ. stabilisce che "i libri bollati e vidimati ... possono fare prova *fra imprenditori* per i rapporti inerenti all'esercizio dell'impresa", tale limitazione non opera per le annotazioni sul giornale nautico (v. art. 178 cod. nav.).

300 MANCANZA DI PROVVISI O DI ARREDI DURANTE LA NAVIGAZIONE. – Se in corso di navigazione vengono a mancare **(1)** le provviste di bordo o altra cosa indispensabile alla regolare e sicura navigazione, il comandante deve curarne il rifornimento con ogni possibile mezzo [314, 1159] **(2)**.

A tal fine, ove sia necessario, deve farne richiesta alle navi che incontra, o altrimenti approdare nel più vicino luogo, anche se all'uopo occorre deviare la rotta **(3)**. In caso di estrema necessità, il comandante può impiegare per le esigenze della nave le merci esistenti a bordo [301] **(4)**.

(1) Situazione ben diversa e più grave sia dagli approvvigionamenti giornalieri (v. art. 306), sia dalla semplice necessità di denaro (art. 307, co. 1). E' ovvio che la fattispecie ricorre anche nel caso in cui le provviste e/o gli attrezzi siano materialmente a bordo, ma in condizioni tali (si pensi ai generi alimentari avariati o alle apparecchiature di bordo danneggiate), da non poter essere utilizzate.

(2) L'obbligo è perentorio, ma lascia ampia discrezionalità nella scelta dei rimedi (v. *infra* nel commento che segue).

(3) Si discute in dottrina se il comandante, per superare questa

situazione di *empasse* sia tenuto a seguire l'ordine descritto (prima richiesta a navi, poi approdo nel porto ed infine deviazione dalla rotta), ovvero se può regolarsi diversamente.

(4) Qualora si verifichi una estrema necessità tale da escludere altre alternative (dalla richiesta ad altre navi o alla deviazione dalla rotta, etc.), il comandante può utilizzare le merci esistenti a bordo (v. pure il successivo art. 301 per l'ipotesi in cui tali rimedi non possano essere presi ovvero si rivelino insufficienti).

La norma, collegata a quelle successive (cui si rinvia), è ispirata al contemperamento dei diversi valori di cui la nave è portatrice e che trovano punto di intersezione nel comandante. Ovviamente la legge prevede una gerarchia di valori da salvaguardare, che

vedono al primo posto la tutela delle persone a bordo: passeggeri e componenti dell'equipaggio.

Per distinguere questa da altre norme che regolano fattispecie affini (v. artt. 306, co.1, e 307), la sua specificità va colta nell'inciso *in corso di navigazione*, che sottolinea la particolare situazione di emergenza nella quale versa la nave quando vengano a mancare le provviste, necessarie al sostentamento delle persone che si trovano a bordo, o le altre cose (es. attrezzi, strumenti di bordo, etc.) indispensabili alla sicurezza della navigazione. In questi casi il comandante deve procedere con la massima urgenza, e con *ogni possibile mezzo*, quasi a sottolineare l'ampia sfera di discrezionalità nella scelta dei rimedi "che solo in via indicativa sono enumerati all'art. 300" (*Relaz. min.* n. 167).

301 RIDUZIONE DELLE RAZIONI DI VIVERI. – Se alla deficienza delle provviste alimentari di bordo non è possibile sopperire a norma dell'articolo precedente, il comandante deve ridurre in misura adeguata le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri, in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento [314, 339, 1159] **(1)**.

(1) Se, nonostante l'adozione di uno o più dei provvedimenti descritti all'art. 300, permane la carenza delle provviste alimentari di bordo (viveri, acqua), comandante dovrà ridurli in misura adeguata (ossia razionarli), in rapporto alle normali previsioni di un possibile

rifornimento. Il criterio al quale deve parametrarsi la diligenza del comandante deve essere lontano sia dall'improvvido ottimismo che dalla esagerata prudenza, per impedire che alle persone a bordo della nave, nell'un caso o nell'altro, debbano sopportare inutili sofferenze.

E' interessante notare che per il comandante di aeromobile non è prevista una norma corrispondente per il caso in cui manchino provviste durante la navigazione o sia necessario provvedere alla riduzione delle razioni di viveri. Invero la brevità del viaggio aereo rende improbabile tale evenienza ma, qualora questa dovesse verificarsi, non può escludersi l'applicazione "per analogia c.d. prioritaria" (v. art. 1 cod. nav.) degli artt. 300 e 301, ricorrendo il presupposto della *eadem ratio* (ex art. 12 disp. prel. cod. civ.).

302 PROVVEDIMENTI PER LA SALVEZZA DELLA SPEDIZIONE. – Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione **(1)**, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza **(2)** con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi.

Se a tal fine è necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'art. 307.

Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per

cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione [174, co. 2, 312, 314, 469].

(1) Il legislatore, opportunamente, ne evita un'elencazione casistica; la formula è ampia e lo stato di pericolo deve essere valutato dal comandante in relazione allo stato della nave, dei luoghi etc. Normalmente si ritiene che rientrino nella fattispecie *de qua* l'incaglio, l'incendio, il pericolo di aggressione in tempo di guerra, etc.

(2) In questa ipotesi il comandante agisce nell'esercizio dei compiti conferitegli dalla legge quale "capo della spedizione" e non già come dipendente dell'armatore o in rappresentanza di altri.

Il comandante deve graduare scelte e modalità relative al sacrificio: in questo senso deve intendersi l'inciso "*deve cercare...*", che mette in risalto la superiore valenza della tutela di determinati valori, primo fra tutti la *salvezza* delle persone, in contrapposto al valore venale delle cose. Se è necessario, per salvare la spedizione, sacrificare o danneggiare, etc. il comandante dovrà procedere, "per quanto possibile" (ossia compatibilmente con la salvaguardia di altri e preminenti valori), dalle cose di minor valore e per le quali più utile si appalesa la distruzione e meno indispensabile la conservazione. Alla decisione adottata dal comandante per la salvezza delle nave si ricollega l'istituto della contribuzione alle avarie comuni (art. 469 ss cod. nav., cui si rinvia), ossia le "spese" e i "danni" direttamente prodotti dai "provvedimenti ragionevolmente presi" dal comandante. L'art. 302 è norma imperativa e quindi inderogabile per volontà delle parti.

Giurisprudenza

Provvedimenti per la salvezza della spedizione. Porto rifugio e stato di pericolo.

"Costituisce atto di avaria comune la deliberazione adottata dal comandante di una nave italiana (*Fortunstella*) nella prima decade del 1940 di rifugiarsi in un porto neutrale (Argentina) rinunciando alla traversata atlantica, e ciò al fine di evitare che la nave e il carico fossero catturati e affondati dalle squadre navali anglo-francesi operanti nell'Atlantico e nel Mediterraneo".

App. Genova, 10 giugno 1970, in *Dir. Mar.*, 1970, 163.

Decisione iniziale e temporanea permanenza in un porto rifugio.

L'atto di avaria comune non si esaurisce sempre nella decisione iniziale. Occorre, infatti, distinguere le fattispecie in cui alla decisione di entrare e rimanere in un porto rifugio debba attribuirsi carattere di definitività, dalle fattispecie in cui il rifugio sia stato deliberato ai fini di una temporanea permanenza nel luogo sicuro, in attesa di riprendere in un secondo tempo, a pericolo scomparso, la navigazione e portare a termine la spedizione. Nel caso di specie, durante lo stazionamento nel porto neutrale, era avvenuta la vendita di imperio della nave (*Fortunstella*) e del carico al Governo argentino da parte

del Governo italiano, all'insaputa dei proprietari dei detti beni. Il comandante, esautorato di fatto dei suoi poteri, era rimasto a bordo sotto il controllo della marina militare argentina, mentre il carico veniva sbarcato dopo circa due mesi. Trib. Genova, 5 giugno 1968, in *Dir. Mar.*, 1968, 209.

Richiesta di soccorso.

"La richiesta di soccorso durante il viaggio è, per espressa norma di legge, compresa tra gli atti di avaria comune (artt. 302 e 469 cod. nav.)".

App. Roma, 31 marzo 1951, in *Dir. Mar.*, 1951, 493.

Atto di avaria e consenso del comandante. Atto di avaria e impedimento del comandante.

"Il provvedimento per la comune salvezza non può essere preso senza il consenso o l'approvazione del comandante, ma è ammissibile che esso venga disposto su iniziativa o previa consultazione di altra persona, poiché anche in tale ipotesi il comandante non cessa di essere il soggetto deliberante anche se si sia limitato a ratificare l'iniziativa altrui. L'atto di avaria è giustificato ogni qualvolta la nave si trovi in una situazione che, secondo il ponderato e ragionevole giudizio del comandante, debba ritenersi pericoloso."

App. Genova, 11 luglio 1957, in *Dir. Mar.*, 1958, 97.

"L'atto di avaria comune deve essere voluto ed ordinato dal comandante della nave o da altri «in sua vece» solo quando egli sia assente o comunque impossibilitato o impedito".

App. Genova, 15 aprile 1946, in *Dir. Mar.*, 1946, 121.

303 ABBANDONO DELLA NAVE IN PERICOLO. – Il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo l'esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta [115 n. 1] o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti l'equipaggio [1196] **(1)**.

Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo **(2)**, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo [169] **(3)**, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia [1097, co. 1, 1196].

(1) Il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due fra i più provetti componenti dell'equipaggio, detto anche "consiglio di bordo", è la sopravvivenza di un antico istituto caratteristico del diritto marittimo, che il comandante è comunque obbligato a "sentire (...) nei casi in cui (...) è richiesto" (v. art. 1196, co. 2).

(2) Colui il quale, espressamente abilitato da un titolo professionale,

esercita, lontano dalla terraferma un'attività che lo pone al vertice della gerarchia di bordo non può comportarsi da codardo, ma deve accettare tutti i rischi che il suo ufficio comporta. Quella di abbandonare la nave per ultimo non è solo un'antica tradizione marinaresca che rifugge ogni vigliaccheria, ma un vero e proprio dovere giuridico che trova il suo fondamento nell'esigenza di ridurre al minimo il danno alle persone e alle cose.

Infatti, anche se ha dato l'ordine di abbandono, il comandante ha l'obbligo di "continuare la manovra, di dirigere le operazioni di salvataggio (...); se invece di attendere a questo suo essenziale dovere, il comandante pensa di mettersi in salvo prima dei passeggeri e dell'equipaggio, può cagionare la perdita della nave o dell'aeromobile" (*Relaz. min.* n. 704). V. pure l'art. 1097 cod. nav. che sanziona penalmente l'obbligo posto a carico del comandante.

(3) Persino durante i momenti drammatici del naufragio, la materia documentale riveste essenziale importanza: infatti il comandante, dopo aver inutilmente tentato di scongiurare il pericolo, lasciando per ultimo la nave, deve, per quanto possibile, provvedere a salvare le carte e i libri di bordo e, se ve sono, gli oggetti di valore affidati alla sua custodia. La norma è assistita dal presidio della sanzione prevista dall'art. 1196, co. 1, cod. nav.

Si tratta di una norma tradizionale del diritto marittimo: il titolare del comando, che è indefettibile, non può lasciare la nave in pericolo se non dopo l'esperimento di tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica, ossia di tutti i possibili rimedi che possono salvarla. Il parere di componenti dell'equipaggio, non ha valore vincolante: nessuna altra volontà concorre alla decisione che solo al comandante spetta adottare e di cui egli è il solo responsabile.

Giurisprudenza.

Abbandono di imbarcazione in caso di esplosione.

Nell'ipotesi di violenta esplosione a bordo di una imbarcazione, non può imputarsi al comandante la violazione dell'art. 303 cod. nav. per averla abbandonata anziché tentare di spegnere l'incendio. La responsabilità va ascritta, nel caso di specie, alla società che aveva in gestione il porto turistico per non avere prontamente domato il fuoco a causa dell'inefficienza dei mezzi in dotazione.

App. Genova, 8 luglio 1992, in *Dir. Mar.*, 1993, 105.

304 RELAZIONE DI EVENTI STRAORDINARI. – Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari **(1)** relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne, entro ventiquattro ore dall'arrivo **(2)**, relazione scritta **(3)** alla competente autorità del luogo [174, co. 2, 182, 305, 314, 315, 584, 612].

(1) L'aggettivo "straordinario" esclude gli eventi ordinari, ossia quelli connessi ad una normale navigazione.

(2) Mette in luce l'esigenza di procedere con celerità.

(3) Un tempo chiamata "relazione di mare" e ora denominata di eventi straordinari, è redatta dal comandante

allo scopo, prevalentemente privatistico, di preconstituire elementi di prova qualora insorgano future controversie scaturenti, appunto, da eventi straordinari. Essa si differenzia dalla denuncia all'autorità marittima (v. art. 182 cod. nav. sotto la rubrica "Denuncia di avvenimenti straordinari") che opera esclusivamente in

ambito pubblicistico: infatti se il comandante ne omette l'annotazione sul giornale nautico (art. 174 cod. nav.) è tenuto alla dichiarazione giurata presso

l'autorità marittima o consolare che ne redige processo verbale (v. art. 182, co. 2, cod. nav.).

Il codice non precisa quali possono essere gli eventi, per l'appunto "straordinari", di cui si discute. Deve trattarsi di un fatto rilevante, non necessariamente imprevedibile e/o eccezionale: molto è affidato al prudente apprezzamento del comandante che può essere in dubbio se stendere la relazione o provvedervi ugualmente per non incorrere nella sanzione dell'art. 1195 cod. nav. La disciplina dell'art. 304 deve essere letta alla luce dell'art. 182 cod. nav. (*denuncia di avvenimenti straordinari*), che prescrive l'obbligo di annotare sul giornale nautico gli avvenimenti "straordinari relativi alla nave alle persone che erano a bordo, o al carico". Si tratta di eventi legati alla sicurezza della navigazione, al viaggio o alla vita di bordo. Tradizionalmente vi rientrano atti di stato civile, reati e infrazioni disciplinari, deliberazioni per la salvezza della nave, etc. Si tratta di tipologia suscettibile di estensione ad eventi non nominati. Questi fatti costituiscono applicazioni specifiche del concetto generico di avvenimenti straordinari, e ciò spiega il perché il comandante ha il dovere di attivarsi tempestivamente, ossia entro ventiquattro ore dall'arrivo alla competente autorità del luogo. In tal modo viene preservata la genuinità degli elementi probatori, che col passare del tempo potrebbero essere inquinati. Quanto all'urgenza, essa trova motivato sviluppo nel successivo art. 305.

Giurisprudenza.

Rapporto tra evento straordinario e denuncia ex art. 282.

E' escluso il carattere di evento straordinario al fatto che uno spezzone di fil di ferro, avvolto all'elica di una nave, ne riduca la manovrabilità. "La *ratio* della denuncia riposa nella tutela degli interessi pubblicistici connessi a quella «polizia della navigazione» cui è intestato il titolo VI del codice, nel quale è inserito l'art. 182". Trib. Messina, 28 gennaio 1992, in *Trasporti*, 61/1993, 121 (con nota di M. P. Rizzo).

Ambito spazio temporale di applicazione della relazione di eventi straordinari.

"La relazione di eventi straordinari è prevista solo in relazione ad avvenimenti occorsi durante la navigazione".

Trib. Genova, 14 aprile 1954, in *Dir. Mar.*, 1954, 680.

L'istituto della relazione di eventi straordinari si applica soltanto durante il viaggio: se l'evento straordinario si è verificato quando la nave era in porto, il comandante non è tenuto a redigere la relazione, poiché è possibile ricorrere al sussidio degli abituali strumenti di prova.

Trib. Genova, 22 marzo 1954, in *T.G.*, 1954, 115.

305 SCARICAZIONE PRIMA DELLE VERIFICA DELLA RELAZIONE. – Anteriormente alla verifica, a norma dell'art. 584, della relazione di cui all'articolo

precedente, il comandante non può iniziare la scaricazione della nave **(1)**, tranne che in caso di urgenza [1207] **(2)**.

(1) Al comandante è fatto divieto di procedere alla scaricazione della merce imbarcata prima della verifica della relazione: ciò perché è necessario "assicurare la rispondenza alla realtà della situazione di fatto risultante all'arrivo, ai fini di eventuali accertamenti" (*Relaz. min.* n. 169).

(2) Una scaricazione tardiva può danneggiare la merce, specie se

deperibile. In caso di necessità, la tutela del carico è affidata al prudente apprezzamento del comandante e può prevalere di fronte alle esigenze connesse alla verifica: in questo senso deve essere interpretato l'inciso *tranne che in caso di urgenza*.

Sono sottoposti a verifica giudiziale i fatti esposti nella relazione, sia in vista di controversie che possono sorgere fra le parti interessate, sia in ordine ad eventuali responsabilità del comandante.

Interessante il rinvio all'art. 584 cod. nav., testualmente richiamato, secondo cui il giudice, se lo ritiene opportuno, può "fuori dalla presenza del comandante e separatamente l'uno dall'altro" esaminare "i componenti dell'equipaggio e i passeggeri che crede opportuno sentire (...) raccogliendo ogni altra informazione e prova".

306 LIMITI DELLA RAPPRESENTANZA DEL COMANDANTE. – Il comandante può in ogni caso provvedere agli approvvigionamenti giornalieri, alle forniture di lieve entità e alle piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave **(1)**.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito di necessari poteri [287 ss.], il comandante può compiere gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione; può parimenti assumere o congedare componenti dell'equipaggio **(2)**.

La presenza dell'armatore, ovvero quella di un suo rappresentante munito dei necessari poteri [287 ss.], è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza [309, co.2]; tuttavia la presenza dell'armatore nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante [287] nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati si presumono note all'interessato fino a prova contraria.

(1) Il primo comma racchiude tutta una serie di ipotesi alle quali *in ogni caso*, ossia normalmente (trattandosi di approvvigionamenti giornalieri, forniture di lieve entità, etc.), provvede il comandante, in contrapposto alle ipotesi previste dal precedente articolo 300

(mancanza di provviste o di arredi durante la navigazione) ed alle complesse procedure di cui si dirà al successivo art. 307.

Ecco perché la legge parla anche di "manutenzione ordinaria", in

contrapposto, ovviamente a quella straordinaria della nave.

(2) A differenza del primo comma, che prevede interventi di modesta entità, il secondo comma attribuisce al comandante poteri più incisivi, ma subordinatamente alla sussistenza di un potere di rappresentanza. Questa cessa laddove l'armatore può provvedere alla

gestione dei suoi affari direttamente, ovvero a mezzo di suoi precostituiti rappresentanti. Pertanto, se l'armatore (o un suo rappresentante) non è presente, il comandante può compiere gli atti occorrenti alla nave ed alla spedizione, eventualmente assumendo componenti dell'equipaggio e/o congedandone altri.

Giurisprudenza.

Piccole riparazioni e approvvigionamenti giornalieri.

"Il capitano della nave ha la rappresentanza per le operazioni relative alle piccole riparazioni necessarie alla manutenzione ordinaria della nave anche se l'armatore è in loco. La presenza dell'armatore in loco non è opponibile al terzo contraente di buona fede".

App. Trieste, 24 giugno 1953, in *Rass. Giuliana*, 1953, 366.

Manutenzione generale.

"Non costituiscono piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave, che rientrano nei limiti della rappresentanza del comandante della nave, i lavori di pulitura dello scafo e di manutenzione generale che vengono compiuti dalla nave tirata a secco in bacino di carenaggio".

Cass., 9 febbraio 1962, n. 319, in *Riv. Dir. Nav.*, 1962, II, 189.

Bunkeraggio.

"Il bunkeraggio è il massimo rifornimento di carburanti e di lubrificanti e non rientra nell'ipotesi di minuto mantenimento previsto dall'art. 306 cod. nav. che parla di approvvigionamenti giornalieri e di forniture di lieve entità".

Trib. Roma, 18 gennaio 1964, in *Riv. Giur. Idrocarburi*, 1964, 196.

Servizi di assistenza e manutenzione della nave; presupposto oggettivo dei crediti assistiti da privilegio.

Sono assistiti dal privilegio di cui all'art. 552, n. 6, cod. nav. i crediti di una società concessionaria dei servizi di assistenza e manutenzione della stazione telegrafica di bordo per canoni e assistenza tecnica. Di tale privilegio sussiste sia il presupposto oggettivo, essendo l'operatività della stazione radio necessaria per la sicurezza del viaggio, sia il presupposto soggettivo, essendo stato richiesto il servizio dal comandante della nave nell'esercizio dei poteri attribuitigli dagli artt. 306 e 307 cod. nav..

Trib. Palermo, 2 giugno 1998, in *Dir. Mar.*, 2000, 540.

Estinzione di contratti (di noleggio) e stipulazione di nuovi contratti (non è consentita).

"A norma dell'art. 306 cod. nav., non può riconoscersi al comandante della nave la facoltà di estinguere contratti di noleggio a tempo già conclusi dall'armatore, e di

stipulare a nome e per conto dell'armatore stesso nuovi contratti di trasporto di carico senza essere stato a ciò minimamente autorizzato".

Cass., 12 settembre 1963, n. 2486, in *Foro It.*, 1964, I, 95.

Stipulazione di nuovi contratti di lavoro con l'equipaggio (non è consentita).

"Il comandante della nave non è abilitato a stipulare, anche fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante, nuove condizioni di lavoro, con l'equipaggio poiché la diversa regolamentazione dei rapporti di lavoro già esistenti non è diretta ad ovviare ai bisogni della nave o della spedizione e non è quindi riconducibile nei limiti stabiliti dall'art. 306 cod. nav."

App. Firenze, 26 luglio 1952, in *Dir. Mar.*, 1953, 57.

"Il comandante della nave, in luogo diverso da quello in cui sia l'armatore o un rappresentante di questo, ha il potere di assumere l'equipaggio e di stipulare, in rappresentanza dell'armatore, il necessario contratto di arruolamento ma non ha mai e in nessun caso il potere di stipulare contratti che diano un nuovo e diverso assetto economico a rapporti precostituiti fra equipaggio e armatore".

Trib. Livorno, 10 agosto 1951, in *Dir. Mar.*, 1952, 72.

Presenza del raccomandatario, forniture e rappresentanza legale.

"La presenza del raccomandatario dell'armatore, e la sua partecipazione nelle forniture a favore della nave, esclude la rappresentanza legale di cui all'art. 306 cod. nav. del comandante per gli atti occorrenti ai bisogni della nave e della spedizione". App. Genova, 5 giugno 1967, in *Riv. Dir. Nav.*, 1967, II, 390, (con nota di S.M. Carbone).

Rappresentanza dell'armatore e sottoscrizione di un chirografo in avaria.

"Tra gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione, che a norma dell'art. 306 cod. nav., il comandante ha facoltà di compiere in rappresentanza dell'armatore, deve ritenersi compresa la sottoscrizione di un «chirografo in avaria». Trib. Genova, 26 marzo 1948, in *Dir. Mar.*, 1948, 233.

307 NECESSITÀ DI DENARO IN CORSO DI VIAGGIO. – Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero per la continuazione del viaggio **(1)**, che non rientri negli estremi previsti nel primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve darne immediato avviso all'armatore.

Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi né dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo avere accertato la necessità di provvedere, può farsi autorizzare dalla competente autorità del luogo [315], a prendere a prestito la somma necessaria [471, co. 2] o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera, ovvero a dare in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione [314, 561 n. 5, 1144] **(2)**.

Negli stessi casi **(3)** il comandante, accertata la necessità di provvedere, e dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati [419 ss.], può farsi autorizzare dalla suddetta autorità [315] a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritto al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero [314] **(3)**.

Quando la necessità di procedere al pegno o alla vendita del carico sia determinata dalle esigenze previste dal primo comma dell'articolo precedente, il comandante è tenuto a dare gli avvisi e a richiedere l'autorizzazione soltanto ove debba ricorrere al pegno o alla vendita del carico [314].

(1) La norma è complessa ed è volta a regolare una serie di ipotesi un tempo frequenti ed oggi marginali, ma che possono verificarsi in caso di blocco, anche in porto straniero, di navi di notevole stazza: A. Lefebvre D'Ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, *Manuale di Diritto della Navigazione*, IX ed., Milano, 2000, 393.

(2) Quanto al procedimento, anzitutto il comandante deve accertare la necessità di provvedere e farsi autorizzare dalla competente autorità del luogo per il compimento dell'attività giuridica occorrente e farla constare nel processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta, allegandone copia alla relazione di eventi straordinari, quando questa sarà presentata alla competente autorità (v. pure gli artt. 304, 314 e 315). A questo punto il comandante può porre in essere una serie di attività negoziali, ossia: prendere a prestito le somme necessarie, o contrarre obbligazione verso i fornitori, ovvero, ove ciò non si riveli sufficiente, dare in pegno o addirittura vendere provviste o arredi a patto che questi siano "non indispensabili alla sicura navigazione". Il significato di quest'ultima riserva lascia adito a ben pochi dubbi: la sicurezza

della navigazione è valore prevalente e non può essere compromessa per la continuazione di un insicuro viaggio o per altri bisogni della nave.

(3) Ossia nelle medesime ipotesi di cui al precedente co. 2 (e sempre accertata la necessità di provvedere), il comandante può farsi autorizzare dalla stessa autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate. Ciò significa che pur di soddisfare i bisogni della nave per la continuazione del viaggio, il comandante è legittimato dall'autorità ad agire in rappresentanza di soggetti (caricatori e destinatari interessati) dai quali non ha avuto alcun mandato rappresentativo. Si consideri inoltre che questi atti di disposizione posti in essere dal comandante in nome e nella rappresentanza legale degli aventi diritto al carico non sono certo in favore di costoro. Per mitigare questa situazione di squilibrio il cod. nav. prevede adeguati correttivi. Gli aventi diritto al carico per scongiurare gli atti di disposizione del comandante, si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose: a tal fine, deve essere dato loro *tempestivamente* avviso anche se "*possibilmente*". Essi, quindi, fruiscono di una tutela, anche se secondaria e residuale.

Il primo comma può essere letto dall'ultimo inciso: il comandante deve dare immediato avviso e quindi contattare l'armatore se nel corso del viaggio sorge necessità di danaro per rifornimento di provviste o per riparazione: la formula si presenta elastica, nel senso che lascia al comandante un ampio margine di discrezionalità, poiché, in base al suo prudente apprezzamento, può valutare l'opportunità di intervenire per altra urgente esigenza della nave.

In tutti questi casi la necessità è aggravata dall'urgenza ed il comandante deve impegnare somme di denaro di cui però non dispone. Egli, inoltre, non è tenuto ad esporsi in proprio, e deve, pertanto, dare immediato avviso all'armatore. Questi, eventualmente, trasmette le opportune istruzioni e i mezzi necessari per provvedere. Ma ciò può anche non avvenire: ipotesi questa contemplata nel *secondo comma*, ove il codice richiama l'ipotesi dell'armatore debitamente avvertito, che non abbia fornito i mezzi né dato le opportune istruzioni. L'inerzia dell'armatore non fa venir meno l'urgente necessità, anzi la aggrava, per cui non resta che la doverosa iniziativa del comandante da esercitarsi previa osservanza di rigorose modalità procedurali. Ove queste non venissero rispettate, il negozio concluso tra comandante e terzo non vincola l'armatore, verificandosi un'ipotesi di "rappresentanza senza potere" (v. art. 1398 cod. civ.).

Giurisprudenza.

Il complesso ambito di applicazione degli artt. 306 e 307: obbligazioni contratte dal comandante per i bisogni della nave.
"Fuori dall'ipotesi di rappresentanza volontaria, l'armatore della nave può rispondere *ex lege* di quelle sole obbligazioni che il comandante abbia contratto per i bisogni della nave, nell'esercizio del commercio cui essa è adibita, solo in quanto esse siano state in suo nome contratte dal comandante entro i rigorosi limiti previsti dagli artt. 306 e 307 cod. nav., con l'osservanza delle formalità previste dallo stesso art. 307 e dall'art. 315 del predetto codice, ma non può l'armatore rispondere, invece, delle obbligazioni che il comandante, fuori di dette ipotesi, abbia assunto in proprio senza esservi obbligato dalla legge o che siano estranee alle necessità inderogabili della nave o della spedizione". (Nel caso sottoposto all'esame della S. C. il comandante, nel gennaio 1941, ben tre mesi dopo l'affondamento della nave colata a picco nel porto di Amsterdam a seguito di bombardamento tedesco del settembre 1940, aveva assunto obbligazioni in nome dell'armatore, senza che questi ne potesse in alcun modo essere vincolato "nè *ex lege* – attesa la mancanza dei relativi presupposti inderogabili e l'inosservanza delle prescritte necessarie formalità – nè *ex contractu*, in quanto, per effetto dell'affondamento della nave, il contratto di arruolamento era ormai risolto di diritto. Un tale evento anzi, riconferma sotto un ulteriore aspetto, l'inapplicabilità degli invocati artt. 306 e 307 cod. nav., relativi alle necessità della nave o della spedizione, nel corso della navigazione, mentre qui si tratta, semmai, di obbligazioni assunte dopo l'affondamento della nave e, perciò, fuori di tale ipotesi). Cass., Sez. I, 17 giugno 1959 n. 1988, in *Dir. Mar.*, 1960, 28 (con nota di F. Berlingieri).

Presupposti di applicabilità dell'art. 307

“Lo speciale provvedimento previsto dall'art. 307 cod. nav., per cui il capitano può farsi autorizzare a prendere a prestito le somme necessarie per il rifornimento di provviste o riparazioni, od altre esigenze della nave, ha per presupposto indefettibile che la nave sia in viaggio”.

Trib. Savona, 10 giugno 1955, in *Dir. Mar.*, 1955, 473.

308 INDENNIZZO DEGLI AVENTI DIRITTO AL CARICO O DEI PROPRIETARI DELLE PERTINENZE. – Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore è tenuto a rimborsare **(1)** agli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione **(2)**. Tuttavia, se anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci impiegate o vendute la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi è tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il valore che le merci avevano al momento dell'impiego ovvero il prezzo ricavato dalla vendita **(3)**.

Quando per le stesse esigenze sono vendute pertinenze di proprietà aliena [246, 247], l'armatore è tenuto a corrispondere ai proprietari il prezzo ricavato dalla vendita **(4)** o, sempre che la nave non sia andata perduta per causa non imputabile all'armatore, il maggior valore che le pertinenze avevano al momento della vendita **(5)**.

Quando le pertinenze predette o le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; se tuttavia non è possibile procedere allo svincolo per causa non imputabile agli aventi diritto, l'armatore è tenuto a corrispondere il valore delle pertinenze al momento della costituzione del pegno o il valore che le merci avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione **(6)**. Nel caso di perdita della nave, prevista nei commi precedenti, l'armatore è tenuto a corrispondere soltanto una somma pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno **(7)**.

(1) Questo articolo completa il precedente art. 307 nel senso di regolare la situazione che consegue agli atti di disposizione compiuti dal comandante per sopperire “alle necessità di danaro in corso di viaggio”. Gli obblighi conseguenti a tali atti di disposizione, benché compiuti dal comandante, sono imputati all'armatore il quale, pertanto, è tenuto a rimborsare gli aventi diritto (App. Genova, 7 ottobre 1950, in *Dir. Mar.*, 1951, 42, con nota di A. Mordiglia) secondo i criteri indicati dal presente articolo.

(2) Valore che avrebbero avuto all'arrivo. Ad esempio, nel porto di destinazione, la merce, secondo il valore di mercato è valutata al prezzo di 5 euro al Kg; e tanto deve essere rimborsato.

(3) Relativamente alle merci, qualora la nave sia perduta per causa non imputabile all'armatore, quest'ultimo dovrà rimborsare agli aventi diritto (per esempio proprietari) il valore venale delle merci al momento dell'impiego, che sarà probabilmente più basso rispetto al valore che esse avrebbero avuto all'arrivo.

(4) Valore delle pertinenze al momento della vendita. Ad esempio le scialuppe di salvataggio furono vendute, indipendentemente dal loro maggiore valore, al prezzo di 40 euro cadauna (mentre ne valevano 100): è questa la cifra che l'armatore deve pagare.

(5) Nello stesso caso preso in esame nella nota (4), se la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, quest'ultimo, per la vendita di pertinenze di proprietà aliena effettuata dal comandante, dovrà rimborsare ai terzi proprietari il prezzo ricavato dalla vendita. Nell'esempio di cui alla nota (4) le scialuppe che valevano 100 euro cadauno sono state vendute per 40 euro: ed è questa la cifra che l'armatore dovrà corrispondere.

(6) Ipotesi particolare è quella prevista da questo comma che regola il caso in cui la pertinenza o le merci siano state date in pegno. L'armatore sarà tenuto a pagare le somme occorrenti per lo svincolo del pegno (ossia per pagare il creditore pignoratizio e liberare la merce vincolata) e per il trasporto a destinazione (perché il comandante ha dato in pegno la *res* a garanzia del prestito per la continuazione del viaggio).

(7) Il criterio previsto per il caso di perdita della nave non determinata da colpa dell'armatore è diverso rispetto a quello precedente: in questo caso l'armatore sarà tenuto a versare una somma pari a quella in garanzia della quale le cose sono state date in pegno.

Giurisprudenza.

Prelevamento del carico e obbligo di rimborso a carico dell'armatore.

“Il prelevamento del carico di nafta per il bisogno della nave che abbia consumato le riserve di combustibile comporta l'obbligo dell'armatore-vettore di rimborsare il valore della merce agli aventi diritto (anche se, per seguire la tesi della difesa ... si volesse riconoscere che il comandante ha agito nell'interesse degli aventi diritto al carico, avrebbe agito sempre in rappresentanza del vettore e questi dovrebbe sempre rispondere di tale operato)”.

App. Genova, 7 ottobre 1950, in *Dir. Mar.*, 1951, 42 (con nota di A. Mordiglia).

309 POTERI PROCESSUALI DEL COMANDANTE. – Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore [265 ss.] o un suo rappresentante munito dei necessari poteri [287], il comandante [292] può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione [295, 306; 77 cod. proc. civ.] **(1) (2).**

Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito di necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante personalmente, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione **(3)**, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306.

L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

(1) I poteri del comandante sono più vasti rispetto alle ipotesi previste dall' art. 306, poiché abbracciano tutte le controversie relative alla nave e alla spedizione.

(2) La rappresentanza processuale ex art. 309, co. 1, è preordinata esclusivamente alla tutela di interessi civilistici e non può essere applicata qualora siano coinvolti interessi di carattere strettamente personale connessi a profili di responsabilità penale (Cass. Pen. Sez. I, 15 gennaio 2001, in *Dir. Trasp.*, 2002, 217, con nota di S. Galasso).

(3) L'armatore non risponde per l'inadempimento dei doveri che incombono personalmente sul comandante come capo della spedizione (v., a titolo esemplificativo, il diniego del comandante di prestare assistenza e salvataggio nelle ipotesi previste dagli artt. 489 e 490, richiamate dall'art. 274, co. 2). In questi casi, poiché l'obbligo è imposto dalla legge e grava personalmente sul comandante, questi potrà essere convenuto in giudizio dai terzi "in proprio".

Il comandante ha poteri processuali poiché, "fuori dei luoghi" e in "caso di urgenza", può notificare atti ed istituire o proseguire giudizi nell'interesse dell'armatore (co. 1) e può, a sua volta, essere convenuto in giudizio dai terzi indipendentemente dall'urgenza (co. 2). Ciò peraltro non toglie all'armatore la facoltà di riassumere le domande proposte da e contro il comandante, potendo inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio di quest'ultimo.

Pertanto, di regola, egli è citato e sta in giudizio in nome e per conto dell'armatore: di regola ma non sempre.

La dottrina ha sottolineato come l'armatore non è responsabile di incombenze che gravano personalmente sul comandante nell'esercizio delle potestà statuali delegategli: pertanto i terzi danneggiati (ad es. dalla falsa denuncia di eventi straordinari o dall'illegale arresto, etc.) non potranno che convenire in giudizio il comandante, escludendo l'armatore. Infine l'armatore non risponde verso i terzi degli atti commessi e delle obbligazioni assunte dal comandante al di fuori e in eccesso dei poteri legali non ampliati da mandato specifico (v. art. 307, co. 2, in relazione agli atti compiuti dal comandante senza l'osservanza delle modalità procedurali ivi richieste).

Giurisprudenza.

Rappresentanza processuale del comandante e tutela di interessi esclusivamente civilistici.

L'art. 309, co. 1, cod. nav., che prevede la legittimazione del comandante della nave a ricorrere nell'interesse dell'armatore e, più specificatamente, il potere, in caso di urgenza, di "istituire e proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore per quanto riguarda la nave e la spedizione", determina una rappresentanza processuale preordinata alla tutela di interessi esclusivamente civilistici e non può essere applicato allorché siano

coinvolti anche interessi di carattere prettamente personali, connessi con profili di responsabilità penale, quali quelli concernenti l'estraneità dell'armatore al reato in materia di sequestro di cose per cui è prevista, ex art. 240, co. 4, cod. pen., la confisca obbligatoria.

L'inapplicabilità della norma era particolarmente evidente nel caso di specie essendo il comandante anche imputato del reato (immigrazione clandestina) che aveva originato il sequestro, per cui egli avrebbe avuto, in via di ipotesi, convenienza, per diminuire la propria responsabilità, a coinvolgere nel reato lo stesso armatore del quale doveva invece tutelare gli interessi.

Cass. Pen., Sez. I, 15 gennaio 2001, in *Dir. trasp.*, 2002, 217, (con nota di S. Galasso).

Notifica, convalida e sequestro conservativo.

La notifica del sequestro al comandante della nave sequestrata è elemento necessario per l'efficacia dell'atto: tale principio è applicabile anche alle navi da diporto.

Pretura Chiavari, 28 gennaio 1999, in *Dir. Mar.*, 2000, 964.

Non può essere convalidato il sequestro conservativo autorizzato su nave battente bandiera straniera se il provvedimento di autorizzazione non sia stato notificato al proprietario della nave, a nulla rilevando che sia stato notificato al comandante.

L'inadempimento alle obbligazioni derivanti dal contratto di noleggio di nave non può in alcun modo assimilarsi ai fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione ovvero alle obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione per le quali il comma 2 dell'art. 309 ha ipotizzato la rappresentanza processuale passiva del comandante.

Trib. Taranto, 6 maggio 1994, in *Foro it.*, I, 2882 e in *Giust. Civ.*, 1994, I, 2619 (con nota di M. Grigoli).

Il comandante della nave che ha prestato attività di assistenza può, in base all'art. 309, proporre in nome del suo armatore ricorso per il sequestro conservativo della nave assistita; incombe al convenuto, che l'eccepisce, l'onere di provare l'eventuale presenza *in loco* di un rappresentante dell'armatore munito dei necessari poteri.

Trib. Bari, 9 marzo 1988, in *Dir. mar.*, 1989, 257.

310 FACOLTÀ DI PROCURARSI DENARO IN CASO DI RIFIUTO DEI COMPROPRIETARI. – Se alcuno dei **comproprietari che hanno consentito** alla costituzione della società di armamento [278] rifiuta di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il comandante [292], ventiquattro ore dopo la intimazione al comproprietario, può, previa autorizzazione della competente autorità del luogo [315], prendere a prestito per conto del comproprietario medesimo la somma da questo dovuta, con garanzia **(1)** sulla di lui quota di partecipazione nella proprietà della nave.

Comproprietari che hanno consentito: comproprietari costituiti in società di armamento. In caso di costituzione a maggioranza i

consenzienti, sono coloro i quali hanno votato a favore della costituzione della società (v. artt. 278 - 286).

(1) La dottrina maggioritaria ritiene che la garanzia di cui si tratta consiste nell'ipoteca dei carati di cui all'art. 263 cod. nav.

Il conflitto si pone fra proprietà ed esercizio comune della nave in società di armamento. Come è noto, la legge configura la prima come la fase statica, la seconda come la fase dinamica, cui, nel caso di specie, è data prevalenza. Infatti il comandante, ventiquattro ore dopo l'intimazione (ossia la richiesta) al renitente debitore ed ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità del luogo (art. 315), può prendere a prestito la somma dovuta dal comproprietario con garanzia reale sulla di lui quota di partecipazione nella proprietà della nave. E' interessante notare come, nell'art. 310, la rappresentanza è lo strumento attraverso il quale il comandante compie un atto che incide negativamente sul patrimonio del rappresentato (caratista renitente) producendo benefici effetti per la società di armamento.

311 VENDITA DELLA NAVE IN CASO DI INNAVIGABILITÀ. – Il comandante [292] non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario (1). Tuttavia, ove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza, la competente autorità del luogo [315] (2), accertata l'assoluta innavigabilità della nave (3), può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita.

(1) La formula di apertura appare ovvia: senza mandato speciale il comandante non può alienare la nave. Questa norma non è rigida e può essere derogata a condizione che: a) la nave sia assolutamente innavigabile, e b) che ricorra l'estrema urgenza. Qualora concorrano entrambi i presupposti, peraltro accertati dall'autorità competente, il comandante, da questa autorizzata secondo prescritte modalità, può essere autorizzato a venderla.

(2) E' discusso in dottrina se il comandante che chiede la vendita della nave, agisce come rappresentante *ex lege* del proprietario o se, al contrario, si tratta di una gestione di affari (v. art. 2028 cod. civ.) o, ancora, se il comandante si deve attivare presso il giudice che può surrogarsi alla volontà del privato.

(3) Nave che non risponde alle condizioni di navigabilità di cui all'art. 164.

312 GESTIONE DI INTERESSI DEGLI AVENTI DIRITTO AL CARICO. – Il comandante [292] deve, quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione, provvedere alla tutela degli interessi degli aventi diritto al carico.

Se per evitare o diminuire un danno occorrono speciali misure [302], il comandante deve possibilmente informare gli interessati nel carico, o gli eventuali rappresentanti sul luogo, che siano a lui noti, ed attenersi alle loro istruzioni; in mancanza, deve agire a suo criterio nel modo migliore.

La legge inserisce una duplice riserva: infatti il comandante deve provvedere alla tutela degli aventi diritto al carico *quando ciò si rende necessario e compatibilmente* con le esigenze della spedizione. Il che è quanto dire: in caso di necessità ed ove ciò sia possibile, non a scapito di altri interessi.

Il secondo comma prevede il compimento di atti giuridici del comandante in veste di rappresentante degli aventi diritto al carico o l'espletamento di attività materiali di gestione. L'interesse tutelato in via diretta ed immediata è quello dei caricatori. Infatti il comandante interviene quando occorrono speciali misure al fine di evitare o diminuire un danno al carico. Se in base alle circostanze il comandante ha la possibilità di informare i caricatori o i loro eventuali rappresentanti a lui noti, ricevutene le istruzioni, a queste si attiene in esecuzione del mandato. Se invece non ha alcuna possibilità di avvertire gli interessati, ovvero non gli pervengono istruzioni, egli deve agire a suo criterio nel modo migliore, ossia, secondo parte della dottrina, con la diligenza richiesta dall'utile gestione di affari (*ex art. 2028 cod. civ.*).

Giurisprudenza.

Poteri del comandante e rappresentanza degli aventi diritto al carico.

"L'art. 312 cod. nav., parlando di gestione degli interessi degli aventi diritto al carico, presuppone che la caricazione sia già avvenuta e prescrive che, nel corso della navigazione, il comandante deve agire anche come rappresentante degli aventi diritto al carico".

Cass., 7 aprile 1960 n. 802, in *Riv. Dir. Nav.*, 1961, II, 295.

Sequestro del carico e scalo in un porto intermedio. Continuazione del viaggio e poteri del comandante.

In caso di sequestro parziale del carico di una nave in uno scalo intermedio con conseguente immobilizzazione della merce sequestrata nel luogo in cui è praticato il sequestro, non è risolta testualmente dalla legge l'alternativa fra l'interesse del caricatore o del destinatario di queste merci e le esigenze dell'intera spedizione marittima, che richiedono la prosecuzione del viaggio senza indugio. Dovendo scegliere fra la "sosta della nave nel porto ove è avvenuto il sequestro fino alla definizione della relativa controversia e quindi per tempo indeterminato, e la scarica della merce sequestrata a terra, in luogo idoneo alla sua custodia, deve ritenersi che il comandante possa e debba proseguire di autorità alla scarica della merce sequestrata onde poter proseguire il viaggio ed esaurire l'intera spedizione marittima; se invece il comandante preferisca l'altra alternativa, i danni derivanti alla nave dalla sosta devono ritenersi irripetibili, ancorché sia illegittimo il sequestro parziale operato, giacché il nesso di causalità fra i danni e l'illegittimità del sequestro rimane troncato dall'errore imputabile al comandante delle nave nella scelta della sua condotta".

Cass., 8 ottobre 1954 n. 3439, in *Riv. Dir. Nav.*, 1956, II, 103.

313 RESPONSABILITÀ DEL COMANDANTE IN CASO DI PILOTAGGIO.

– In caso di **pilotaggio** [86, 92], il comandante [292] è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra **(1)**, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota [298] **(2)**.

Pilotaggio: [v. 86 e 92]

può impartirgli ordini circa le modalità con le quali deve essere svolta la prestazione.

(1) V. art. 298.

(2) Giova ricordare che l'attività del pilota è autonoma, ed il comandante non

Questa norma deve essere letta in combinato disposto con le altre che regolano i casi di manovra riservata personalmente al comandante (v. art. 298 cod. nav.), e le attività svolte dal pilota, il cui compito consiste nel "suggerire la rotta" e "assistere" il comandante "nella determinazione delle manovre necessarie per seguirla" (art. 92 cod. nav.). Poiché la presenza del pilota non deve indurre il comandante ad una minor cura nell'espletamento del compito suo, la posizione di quest'ultimo è aggravata sotto il profilo probatorio. Infatti, per i danni causati alla nave da errata manovra la responsabilità del comandante si presume se "non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota". Quindi l'errata manovra è la causa, il danno alla nave l'effetto. Su questi presupposti si spiega che la colpa, di regola, è attribuita al comandante, poiché questi anche durante il pilotaggio (v. art. 298) è autore della manovra. Ma se questa fu determinata dalle errate indicazioni del pilota, allora è al fatto di costui che si fa risalire la causa efficiente dell'evento dannoso.

Giurisprudenza

Pilota, informazioni date al comandante e responsabilità in caso di urto.

"Nessuna responsabilità può essere posta a carico del pilota nel caso di urto di nave, quando risulti che tale urto fu causato non da errore nell'indicazione della rotta, ma da errore di manovra".

Cass., Sez. I, 27 maggio 1953, n. 1581, in *Dir. Mar.*, 1955, 14.

Responsabilità del comandante per errore della manovra.

"Il pilota ha soltanto il compito di assistere il comandante nella determinazione della rotta, la direzione della manovra spettando sempre ed esclusivamente al comandante. Pertanto, anche se eventi successivi allo sbarco del pilota dalla nave possono essere a lui imputabili, non sussiste una responsabilità del pilota per un sinistro dipeso da una errata manovra compiuta dal comandante".

App. Venezia, 7 giugno 1983, in *Dir. Mar.*, 1984, 616.

"Un errore nella manovra non può implicare una responsabilità del pilota".

Trib. Livorno, 7 luglio 1969, in *Dir. Mar.*, 1969, 452.

Danni alla nave, errore di manovra e prova della responsabilità del pilota.

“La responsabilità contrattuale del pilota per danni alla nave pilotata sussiste soltanto qualora venga provato che tali danni sono derivati da inesattezza delle informazioni e indicazioni fornite circa la rotta, mentre di ogni altro danno derivante da errore di manovra deve rispondere il comandante”.

Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. Mar.*, 1950, 305, (con nota di R. Berlingieri) e in *Riv. Dir. Nav.*, II, anno, 1, (con nota di S. Crisafulli Buscemi).

314 PROCESSO VERBALE. – Le cause e la portata **(1)** dei provvedimenti presi dal comandante ai sensi degli articoli 300 a 302, nonché la necessità di provvedere a norma del secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 307, devono essere fatte constare, appena possibile **(2)**, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta (115 n. 1) o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio. In caso di rifiuto di alcuno di costoro a sottoscriverlo, il processo verbale deve indicare le ragioni del rifiuto medesimo.

Copia del processo verbale, sottoscritto dal comandante, deve essere allegata alla relazione di eventi straordinari (174, 182, 304, 612) all'atto della presentazione di questa alla competente autorità.

(1) Esse vanno inquadrare nell'ambito delle circostanze che hanno indotto il comandante ad adottare le misure che riteneva opportune per far fronte alle emergenze di cui agli artt. 300, 302, 306 e 307 cod. nav. (cui si rinvia). V. Cass., 17 giugno 1959, in *Dir. Mar.* 1960, 28.

(2) Può darsi che nelle concitate fasi della navigazione (es. danno alla nave o al carico *ex art.* 302) il provvedimento sia stato preso in condizioni di urgente necessità.

315 AUTORITÀ COMPETENTE. – L'autorità competente a concedere le autorizzazioni previste in questo capo e a ricevere la relazione di cui all'articolo 304 è, nella Repubblica, il presidente del tribunale e, fuori del comune ove ha sede il tribunale, il pretore **(1)**; all'estero, il console o chi ne fa le veci.

(1) Il Tribunale è l'unica autorità competente, sul territorio nazionale, a

seguito della soppressione dell'ufficio del pretore (cfr. d. lgs. 51/1998).

Poiché l'autorizzazione è richiesta in favore dell'armatore, si ritiene che l'annullabilità possa essere fatta valere solo da quest'ultimo.

Giurisprudenza.

Efficacia della relazione.

“L'accertamento dei fatti riferiti nella relazione del comandante consegue non già alla relazione stessa, ma alla verifica fattane, in via di istruzione preventiva, dall'autorità giudiziaria o consolare del luogo di approdo della nave”.

Cass., Sez. I, 15 giugno 1964, in *Dir. Mar.*, 1966, 21.

CAPO V

DELL'EQUIPAGGIO (1)

(1) V. artt. 426 – 436 reg. nav. mar.

316 FORMAZIONE DELL'EQUIPAGGIO. – L'**equipaggio** della nave marittima è costituita dal comandante [292] **(1)**, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave **(2)**. L'equipaggio della nave della navigazione interna è costituito dal comandante dagli ufficiali e da tutti gli altri iscritti nei registri del personale navigante [130] imbarcati per il servizio della nave.

Fa inoltre parte dell'equipaggio il pilota [86 ss.] **(3)** durante il periodo in cui presta servizio a bordo [92, 321, 322].

Equipaggio: *elemento imprescindibile dell'organizzazione di bordo, è formato da un aggregato umano dotato di specifica idoneità per il servizio da svolgere. E non potrebbe essere diversamente avuto riguardo all'elevato tecnicismo delle prestazioni richieste, per l'ambiente (lontano dalla terraferma) in cui si svolgono, per i rischi (insiti nella navigazione) che ne caratterizzano l'attività e per la rete di interessi (pubblici e privati) coinvolti.*

(1) Nel definire l'equipaggio il cod. nav. annovera, per primo, il comandante che ne è il capo, ed alla cui autorità sono soggette tutte le persone (equipaggio e passeggeri) che si trovano a bordo (v. art. 186 cod. nav.).

(2) In senso lato fanno parte dell'equipaggio come "personale addetto ai servizi complementari di bordo" (art. 115 cod. nav.) ed iscritti nel ruolo di equipaggio (che contiene, fra l'altro,

l'elenco nominativo delle persone che lo compongono, con indicazione del contratto di arruolamento, della qualifica e delle mansioni da svolgere a bordo, v. artt. 170 e 171 cod. nav.) i lavoratori autonomi o già legati ad altro datore di lavoro. Questi soggetti fanno parte dell'equipaggio (G. Righetti, *Trattato*, cit., I, t. 2; 1777) come "personale addetto ai servizi complementari di bordo" (v. art. 115 cod. nav.).

(3) La dottrina (G. Righetti, *Trattato*, cit., 799) ritiene che il disposto secondo cui il pilota fa parte dell'equipaggio "durante il periodo in cui presta servizio a bordo" valga solo ai fini della sua sottoposizione alla disciplina di bordo e quindi all'autorità del comandante (v. pure l'art. 321, ult. co., che equipara il pilota al primo ufficiale "durante il periodo in cui presta servizio a bordo").

I componenti dell'equipaggio si trovano a bordo per lavoro e collaborano allo spostamento della nave per adempiere al servizio del quale sono in debito verso il datore di lavoro. Del resto non è immaginabile l'impiego del mezzo nautico senza il "complesso di persone munite delle prescritte qualifiche, addette ai servizi della nave" (art. 164 cod. nav.), ossia l'equipaggio, che costituisce una comunità di lavoro a bordo della nave, in cui le prestazioni dei singoli sono preordinate al raggiungimento dei fini del viaggio.

Secondo la dottrina, l'individuazione dei componenti dell'equipaggio non deve essere collegata al contratto di arruolamento, ma alle prestazioni svolte a bordo della nave e consistenti nella spendita di energie lavorative in favore di essa (v. nota 3). Infatti, alcuni soggetti, senza aver stipulato contratto di arruolamento (e quindi senza essere dipendenti dell'armatore), in quanto lavoratori autonomi o già legati ad altro datore di lavoro, sono però iscritti, anche in soprannumero, nel ruolo d'equipaggio. Il vero è che del termine equipaggio non è possibile ricavare una nozione univoca. In alcuni casi equipaggio si riferisce a coloro i quali, in quanto arruolabili (v. il succ. titolo V, artt. 323-375) sono soggetti ad un vincolo di subordinazione caratteristico del rapporto lavoristico di tipo privato. In altri casi equipaggio indica tutte le persone (esclusi ovviamente i passeggeri) che svolgono servizio a bordo della nave e soggette, in quanto tali, alla gerarchia di bordo, preordinata al raggiungimento dei fini pubblicistici della sicurezza della navigazione e del buon esito della spedizione.

Giurisprudenza.

Responsabilità dell'armatore per i fatti del pilota.

“L'armatore è responsabile verso i terzi per i fatti del pilota poiché quest'ultimo, ai sensi dell'art. 316, viene a far parte, per il tempo in cui svolge le proprie mansioni a bordo della nave pilotata, dell'equipaggio di tale nave e assume veste di subordinato del comandante”.

App. Genova, 11 settembre 1951, in *Dir. Mar.*, 1953, 222.

“L'armatore è responsabile per i danni cagionati a terzi durante il pilotaggio, anche nell'ipotesi in cui questi siano derivati da colpa del pilota: ciò altresì nel caso di pilotaggio obbligatorio, facendo pure in tal caso il pilota parte dell'equipaggio, ai sensi del capoverso dell'art. 316”.

Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. Mar.*, 1950, 205.

317 COMPOSIZIONE E FORZA MINIMA DELL'EQUIPAGGIO. – Il comandante del porto (art. 16, co. 4, e art. 23, co. 3) provvede all'applicazione delle disposizioni di legge e delle norme corporative riguardanti la determinazione del numero minimo degli ufficiali di coperta e di macchina, e dei relativi gradi [123], nonché la composizione e la **forza minima** dell'intero equipaggio **(1)**.

Il Ministro dei trasporti, in caso di accertata indisponibilità di marittimi in possesso dei titoli professionali richiesti dalle norme in vigore, su parere favorevole del comandante del porto, può consentire, ai fini della composizione dell'equipaggio delle navi da carico e da pesca, l'imbarco, per un periodo di tempo non superiore a tre mesi, di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello prescritto **(2)**.

Le norme relative alla composizione e alla forza minima degli equipaggi delle navi della navigazione interna sono stabilite dal ministro dei trasporti.

Forza minima: personale qualitativamente idoneo e quantitativamente sufficiente. Le disposizioni di legge sono imperative poiché una

composizione inferiore dell'equipaggio darebbe vita a navigazione irregolare e pericolosa.

(1) V. art. 426 Reg. nav. mar.; art. 148 Reg. nav. int.

(2) Comma introdotto ex. l. 9 giugno 1977, n. 333.

La legge individua nel comandante del porto l'autorità competente a provvedere all'applicazione delle disposizioni di legge (relative al numero minimo di ufficiali di coperta e di macchina, etc.) indispensabili alla sicurezza della navigazione, valore fondamentale che la norma si preoccupa di salvaguardare. Solo in caso di "accertata indisponibilità" può essere consentito l'imbarco, solo per determinati tipi di navi (da carico e da pesca) e per un arco di tempo limitato (tre mesi) "di marittimi muniti del titolo immediatamente inferiore a quello previsto", ma comunque in grado di garantire la sicura e regolare navigazione.

Giurisprudenza.

Forza minima e innavigabilità della nave.

La nave da pesca in navigazione, priva del primo ufficiale di coperta e del primo ufficiale di macchina, versa in stato di innavigabilità poiché l'equipaggio è numericamente insufficiente e qualitativamente inadeguato a garantire la sicurezza della nave.

App. Palermo, 23 luglio 1998, in *Dir. Mar.*, 1999, 1993 (con nota di M. Nobile).

318 NAZIONALITÀ DEI COMPONENTI DELL'EQUIPAGGIO. - 1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea.

2. Alle disposizioni di cui al comma 1 può derogarsi attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Per i **marittimi di nazionalità diversa** da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o soste in un porto nazionale (1).

2bis. I certificati dei primi ufficiali di coperta non italiani, imbarcati in virtù degli accordi collettivi nazionali di cui al comma 2, sono soggetti a riconoscimento da parte dell'amministrazione competente, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento di cui al d.P.R. 9 maggio 2001, n. 324 (2).

3. Per le navi adibite alla pesca marittima, l'autorità marittima periferica delegata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, autorizza, previa richiesta dell'armatore, che il personale di bordo sia composto anche da cittadini extracomunitari, tranne che per la qualifica di comandante (3) (4).

Marittimi di nazionalità diversa:
stranieri non comunitari.

Personale di bassa forza: vi rientrano i sottufficiali e i c.d. comuni (v. art. 321 cod. nav.).

(1) Comma sostituito ex art. 5, l. 16 marzo 2001, n. 88.

(2) Comma inserito dall'art. 34, l. 1 agosto 2002, n. 166.

(3) Art. così sostituito dall'art. 7, d.l. 30 dicembre 1997, n. 457, conv., con

modif., in l. 27 febbraio 1998, n. 30, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione.

(4) Comma così sostituito dall'art. 5, d.lgs. 26 maggio 2004, n. 153.

E' interessante notare che la l. 27 febbraio 98 n. 30, art. 2, stabilisce per le navi iscritte al registro c.d. internazionale (nel quale sono inserite esclusivamente navi adibite ai traffici commerciali internazionali), ma provenienti da registri esteri, che esse "saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'art. 318 cod. nav. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina": non è quindi prevista alcuna riserva per il cittadino italiano, essendo richiesta, per queste navi, la nazionalità comunitaria. Sempre le disposizioni relative a navi iscritte al "registro internazionale" prevedono la possibilità di derogare al principio generale di cui al primo comma dell'art. 318 consentendo l'arruolamento, a determinate condizioni, di personale di bassa forza extracomunitario. Resta fermo che la nave iscritta in questi speciali registri deve essere posta necessariamente sotto il comando di un cittadino comunitario. E' invece ammesso a tutti i cittadini comunitari e per tutti i profili professionali l'imbarco su navi iscritte nei registri nazionali.

Giurisprudenza.

Cittadinanza italiana ed equiparazione dei cittadini comunitari.

Ai cittadini italiani sono parificati i cittadini degli altri Stati membri della CEE.

Corte giustizia CEE, 4 aprile 1974, in *Dir. Mar.*, 1974, 372.

"Non sussiste alcuna limitazione alla equiparazione, stabilita dall'art. 318 cod. nav., tra cittadini italiani e cittadini di altri Paesi dell'Unione europea". Trib. Genova, 20 marzo 2000, in *Dir. Mar.*, 2000, 558 (con nota di F. BERLINGIERI). Pertanto il cittadino di altro Stato membro dell'UE, in possesso di titolo professionale che lo abilita al comando, rilasciato dalla competente autorità di tale Stato è abilitato ad assumere il comando di nave italiana.

Trib. Genova, Sez. lav., 10 settembre 2002, in *DM*, 2004, 229 ss..

"... Considerato che nella fattispecie si controverte sulla possibilità che un cittadino comunitario possa assumere il comando della nave e le conseguenti potestà di polizia giudiziaria e di stato civile, non ricorrono motivi né di ordine pubblico, né di pubblica sicurezza e tanto meno di sanità pubblica che giustifichino l'esclusione (...) anche a voler includere la situazione in essere nelle ipotesi previste dall'art. 48, n. 3, del Trattato C.E.,

l'attuale combinato disposto degli artt. 316 e 318 cod. nav. dimostra che l'Italia non ha inteso avvalersi della facoltà limitatrice alla libera circolazione dei lavoratori".

Trib. Genova, 1 marzo 2001, inedita, ma cit. da S. M. CARBONE, *Il diritto marittimo*, II ed., Torino, 2002, 127.

319 ASSUNZIONE DI PERSONALE STRANIERO ALL'ESTERO. – Nei porti esteri della navigazione marittima o interna e nei porti nazionali ove non siano disponibili rispettivamente marittimi o personale navigante di nazionalità italiana, possono essere assunti anche stranieri in misura non superiore ad un quarto dell'intero equipaggio e per il solo tempo necessario al viaggio da compiere [1180] **(1)**.

In caso di speciali esigenze, l'autorità consolare o la capitaneria di porto può autorizzare l'assunzione di stranieri in misura superiore a quella indicata dal comma precedente [1180] **(2) (3) (4) (5)**.

(1) Comma modificato dall'art. 34, l. 1 agosto 2002, n. 166.

(2) V. art. 429 Reg. nav. mar.

(3) Il secondo comma deve essere letto alla luce dell'art. 429 Reg. nav. mar., secondo cui anche nei casi previsti dal comma 2 dell'art. 318 gli stranieri assunti a far parte dell'equipaggio di navi italiane devono essere provvisti di documenti che li abilitano alla navigazione e all'espletamento delle mansioni che dovrebbero assumere secondo le leggi dello Stato di appartenenza. L'autorità competente che procede all'imbarco,

inoltre, può esigere che la validità dei documenti di cui sopra "sia attestata dalla competente autorità dello Stato cui il marittimo appartiene" (art. 429 Reg. nav. mar., co. 2).

(4) Anche se non provenienti da matricole italiane, gli stranieri, specie se extracomunitari e più esposti ai rischi di spregiudicate forme di odioso sfruttamento, devono essere regolarmente arruolati e iscritti a ruolo.

(5) Comma modificato dall'art. 34, l. 1 agosto 2002, n. 166.

320 SERVIZIO DI MACCHINA. – I minori degli anni diciotto non possono essere adibiti **(1)** al servizio di macchina [123, 1179].

(1) Il divieto è assoluto, e non può essere in alcun modo aggirato, salvo il

caso di necessità per la sicurezza della spedizione (v. art. 334, co. 2).

I servizi di macchina, oltre ad essere particolarmente faticosi, richiedono un elevato grado di specializzazione: la *ratio legis* è ispirata alla tutela dei prestatori di lavoro.

321 GERARCHIA DI BORDO DELLE NAVI MARITTIME. – La gerarchia dei componenti dell'equipaggio marittimo è la seguente:

1) comandante [292];

- 2) direttore di macchina, comandante in seconda, capo commissario, e **medico di bordo** direttore del servizio sanitario;
- 3) **primo ufficiale di coperta**, primo ufficiale di macchina, **cappellano**, primo medico aggiunto, primo commissario;
- 4) secondo ufficiale di coperta, secondo ufficiale di macchina, secondo medico aggiunto, secondo commissario, primo radiotelegrafista;
- 5) gli altri ufficiali;
- 6) nostromo, maestro di macchina;
- 7) gli altri sottufficiali;
- 8) **i comuni**.

Il pilota [86 ss.] durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al primo ufficiale.

Gerarchia: è determinata dal titolo legittimante, dal grado e dalle mansioni svolte a bordo ed indica il rapporto di supremazia-subordinazione che unisce tra loro i vari componenti dell'equipaggio.

Medico di bordo: per imbarcarsi deve superare un esame di idoneità (art. 228 r.d. 29 settembre 1865) ed ottenere apposita autorizzazione dal Ministero della sanità. V. inoltre il d.m. 13 giugno 1986, istitutivo del servizio medico a bordo di navi mercantili addette alla navigazione nel mar Mediterraneo. In dottrina si ritiene che il medico è parte di un rapporto di lavoro con l'armatore.

Primo ufficiale di coperta: nelle navi da carico si occupa della caricazione, della scaricazione, dello stivaggio, della manutenzione delle celle frigorifere, etc. Il tutto sotto la supervisione del comandante.

Cappellano: il d. m. 23 settembre 1970 consente l'iscrizione nelle matricole della gente di mare (v. art. 114 lett. a), 115 e 119 cod. nav.), a prescindere da ogni limite di età, a sacerdoti in possesso degli altri requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni.

Comuni: in questa categoria rientrano anche i mozzi, il personale addetto al servizio di camere, i cuochi, i lavandai, etc.

La gerarchia è volta a salvaguardare le esigenze pubblicistiche della sicurezza e della disciplina di bordo ed il regolare espletamento di tutte le altre attività svolte sulla nave.

Giurisprudenza.

Direttore di macchina; titolo professionale e qualifica. Inquadramento ai soli fini previdenziali nella categoria dei dirigenti. Il direttore di macchina nel rapporto di lavoro nautico costituisce una qualifica, che trova la sua fonte primaria nella legge (art. 321 cod. nav e art. 266 Reg. nav. mar.) avendo autonoma e distinta rilevanza rispetto al titolo professionale; pertanto, ai fini dell'esodo del personale in esubero ai sensi della l. 5 dicembre 1986, n. 856 (norme per la ristrutturazione della flotta pubblica - gruppo Finmare - e interventi per l'armamento privato), il recesso dal rapporto può avvenire nei confronti dei marittimi con detta qualifica solo nell'ambito di un contingente, quale previsto dall'art. 3 della stessa legge, relativo ai soli direttori di macchina. (Nella specie la sentenza impugnata, annullata dalla Cassazione, aveva ritenuto legittimo l'accorpamento in unico contingente di tutti gli ufficiali di macchina).

Cass. Civ., Sez. lavoro, 26 marzo 1994, n. 2963, in *Dir. mar.*, 1996, 148 (con nota di Palermo).

I comandanti di nave e i direttori di macchina, ove venga accertato che abbiano svolto mansioni aventi natura dirigenziale, hanno diritto ad essere inquadrati, ai soli fini previdenziali, nella categoria dei dirigenti e ad essere iscritti presso l'istituto nazionale di previdenza per i dirigenti di aziende industriali, a nulla rilevando che la compagnia di navigazione presso la quale prestavano servizio non sia inclusa tra quelle di preminente interesse nazionale.

Cass. Civ., Sez. lav., 7 febbraio 1990 n. 848, in *Foro it.*, 1991, I, 1208.

322 GERARCHIA DI BORDO SULLE NAVI DELLA NAVIGAZIONE INTERNA. – La gerarchia dei componenti dell'equipaggio delle navi addette alla navigazione interna è la seguente.

- 1) comandante;
- 2) macchinista, motorista;
- 3) capo timoniere;
- 4) i sottufficiali;
- 5) i comuni.

Il pilota [86 ss.] durante il periodo in cui presta servizio a bordo è equiparato al capo timoniere.

Data di pubblicazione: 1 febbraio 2007.