

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

TRIBUNALE DI LARINO 17 FEBBRAIO 2022

Est. VACCA

Pesca s.a.s. (avv. V. Mastrangelo) c. Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. (avv. A. De Filippis) e G. Padovano Di Leva (avv. A. De Filippis)



Imprese di navigazione e di trasporto – Urto – Responsabilità per urto equiparato di navi – Omessa dimostrazione del fatto costitutivo della responsabilità – Ciascuna parte sopporta i danni che ha subito.

RIASSUNTO DEI FATTI – Il 14 maggio 2016 la nave traghetto HSC Isola di Capraia, proveniente dalle Isole Tremiti, faceva ingresso nel porto di Termoli provocando un’onda di risacca di forza e intensità tali da far urtare il motopeschereccio Adriana III contro il molo al quale era ormeggiato. Secondo l’armatore di quest’ultimo il sinistro andava imputato al comandante del traghetto, colpevole di aver tenuto una velocità eccessiva e comunque superiore a quella consentita all’interno del bacino portuale. Il Tribunale di Larino, chiamato a pronunciarsi in composizione monocratica, rigettava la domanda non essendo l’istruttoria dibattimentale riuscita a chiarire la dinamica dei fatti e la colpa dei convenuti.

In caso di sinistri provocati dall’onda di risacca prodotta dal movimento di una nave, ciascuna delle parti risponde dei danni sofferti quando sia risultato impossibile ricostruire la dinamica dei fatti e le colpe dei soggetti coinvolti ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ V. la nota di L. ANCIS, a pag. 668.

MOTIVI DELLA DECISIONE – Nel merito la domanda attorea deve essere respinta per le ragioni di seguito esposte.

L'istruttoria compiuta non ha consentito di accertare i fatti per come esposti dalla parte attrice, sia con riguardo alla ricostruzione dell'evento di danno, ivi incluso il nesso causale e l'elemento soggettivo della colpa, sia con riguardo alle conseguenze dannose.

Ed invero, la dinamica del sinistro nei termini riportati dalla parte attrice è emersa dalle dichiarazioni del teste Di Lorenzo Antonio, la cui attendibilità è tuttavia limitata, essendo costui il comandante e motorista del motopesca Adriana III, e del teste Fabio Arienti, il quale ha riferito di aver visto la scena in quanto il suo ufficio è posto di fronte all'invaso di alaggio delle imbarcazioni da pesca, ad una distanza di 10 metri. Entrambi hanno dichiarato che l'HSC, nell'eseguire la sua manovra d'ormeggio, provocava un forte moto ondoso che spingeva il motopeschereccio contro la banchina facendo urtare e strisciare tutto il lato sinistro dell'Adriana III. In particolare, il teste Fabio Arienti ha specificato, quanto al tipo di manovra eseguito, che «la nave Isola di Capraia, come sempre, entra sfiorando il molo a martello, entra di prua e quando è all'altezza del centro del porto circa, fa una virata di 90 gradi, mette a mare l'ancora sinistra, continua la virata per 50-60 metri, mette a mare l'ancora di destra e inizia la manovra in marcia indietro. Quel tipo di manovra, in quel tipo di porto, strutturato come una sacca, crea un'onda d'urto con una corrente notevole, per cui qualche volta le navi ormeggiate saltano».

Tuttavia, dall'esame delle ulteriori testimonianze rese in udienza e soprattutto dai verbali di sommarie indagini compiute dalla Capitaneria di porto di Termoli nell'immediatezza del sinistro, è emersa una sostanziale discordanza tra dette testimonianze e quelle rese dagli altri soggetti pure presenti al momento del presunto urto. Ed infatti, nel verbale di sommarie indagini il sig. Marinucci Stefano, marittimo abilitato al pilotaggio del porto di Termoli, ascoltato dalla Capitaneria di porto in data 14 maggio 2016, dichiarava che «[vi] erano venti di libeccio con raffiche fino a 30 nodi, quindi si è preferito effettuare la rotazione dell'unità navale nella parte antistante del bacino portuale, mentre solitamente la rotazione dell'unità viene effettuata all'interno del bacino portuale»; chiariva poi che la manovra posta in essere non

determinò alcun moto ondoso «anche perché l'evoluzione è stata effettuata all'esterno del bacino portuale» e «non ha creato alcun moto ondoso all'interno del bacino portuale ed eravamo ad una velocità di 2/3 nodi». Allo stesso modo il Marinucci Felice, ormeggiatore del porto di Termoli, il quale si occupò delle manovre di ormeggio della HSC nel caso qui in esame, in risposta alla domanda se avesse visto effettuare alla HSC una manovra diversa dal solito, dichiarava di aver notato che l'imbarcazione aveva effettuato l'evoluzione d'ingresso al traverso del molo martello quando solitamente la stessa evoluzione veniva effettuata al traverso del fanale giallo del molo sud, riferendo altresì di non aver notato alcun moto ondoso. Anche Marinucci Salvatore, pure impegnato nell'effettuare le manovre di ormeggio della HSC, dichiarava di non aver visto alcun moto ondoso crearsi in porto. Infine, il teste Ruggiero Giuseppe, ascoltato all'udienza dell'11 settembre 2020, dipendente della Compagnia Italiana di Navigazione, a bordo della HSC e capitano di lungo corso, ha dichiarato di ricordare il tipo di manovra effettuata, ovvero una evoluzione di circa 180° con manovra eseguita poco fuori dal porto in modo da mettere la «prua nel vento» ed entrare nel porto a marcia indietro.

Orbene, emerge con evidenza la contraddizione dei testi in ordine al tipo di manovra effettuata dalla HSC, ma anche in punto di condizioni meteo sussistenti al momento dell'ingresso dell'Isola di Capraia in porto: sotto il primo aspetto, secondo il teste di parte attrice, Fabio Arienti, la manovra eseguita dalla HSC sarebbe avvenuta, come sempre, all'interno del porto e con la creazione di un forte moto ondoso; secondo i testi Marinucci Stefano e Ruggiero Giuseppe, la manovra sarebbe invece avvenuta all'esterno del porto e diversamente da quanto era solita fare nell'entrare in porto (in tal senso anche il teste Marinucci Felice); inoltre né loro, né le ulteriori persone presenti – in particolare gli ormeggiatori – notavano la forte risacca di cui discorre parte attrice; quanto invece alle condizioni meteo, gli ormeggiatori, pur dando atto della presenza di vento da ponente di 20 nodi, riferivano del mare calmo in porto, mentre il Di Lorenzo Antonio dichiarava che vi era un po' di libeccio e il mare era increspato; gli ulteriori soggetti sentiti hanno invece riferito della presenza di vento di libeccio con raffiche superiori a 30 nodi.

Alla luce di tali risultanze, deve necessariamente darsi atto del

fatto che sia rimasta quantomeno dubbia o incerta la dinamica del sinistro, e ancor più incerta è l'asserita violazione dell'ordinanza n. 9/17 della Capitaneria di porto attestante, *in thesi*, la colpa della convenuta; di contro, deve essere sottolineato che, all'esito delle indagini spiegate, la stessa Capitaneria di porto rilevava che «dalla dinamica degli eventi non emergono sospetti di dolo o colpa» mentre, per quanto concerne il profilo del danno conseguenza, la Capitaneria accertava che l'Adriana III subiva, quale danno, la sola rottura della bitta di poppavia lato sinistro e dunque, non risultano in alcun modo menzionati tutti gli ulteriori danni evidenziati nella perizia di parte attrice.

In definitiva, deve concludersi nel senso che, vista l'incertezza sulla causa dell'urto, a mente del sopra richiamato art. 482 cod. nav., i danni sofferti restano a carico di chi li ha subiti, con la conseguenza che la domanda attorea deve essere rigettata, assorbite tutte le ulteriori eccezioni e domande.

Una insoddisfacente pronuncia sul fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore per urto equiparato.

SOMMARIO: 1. Il fatto. – 2. La responsabilità dell'armatore per urto. – 3. Il cosiddetto urto equiparato. – 4. Una decisione che desta perplessità. – 5. Considerazioni finali.

1. La decisione in epigrafe trae origine da un sinistro avvenuto in occasione della manovra di ingresso in porto di un traghetto utilizzato nel trasporto di linea fra Termoli e le Isole Tremiti. L'azione venne proposta dall'armatore di un motopeschereccio, secondo cui fu la nave a determinare l'onda di risacca che fece urtare pesantemente il proprio mezzo contro la banchina alla quale era ormeggiato. Il Tribunale di Larino, chiamato a pronunciarsi in composizione monocratica, rigettò tuttavia la domanda, ritenendo del tutto insoddisfatta la prova del fatto costitutivo della responsabilità armatoriale.

2. Istituto fra i più antichi e caratteristici del diritto della navigazione, l'urto di nave è un'autonoma fonte di obbliga-

zioni di carattere extracontrattuale ⁽¹⁾.

La sua disciplina speciale, essenzialmente contenuta nel codice della navigazione, risulta in larga parte ispirata alle disposizioni della Convenzione internazionale firmata a Bruxelles il 23 settembre 1910, sull'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi. L'elevatissimo numero di adesioni e ratifiche conseguite ne assicurano da tempo l'applicazione pressoché generale ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sull'istituto in generale v., fra gli altri, E. RIGHETTI, *Urto di nave e di aeromobile*, in *Noviss. dig. it.*, XX; Torino 1975, 190 ss.; E. VINCENZINI, *L'urto di navi nel diritto marittimo romano*, in *Dir. mar.* 1977, 690 ss.; G. ROMANELLI-G.SILINGARDI, *Urto di navi o aeromobili*, in *Enc. dir.*, XLV, Milano, 1992, 906 ss.; E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, in *Enc. giur.*, XXXII, Roma, 1994; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, in *Dig. disc. priv.*, sez. comm., XVI, Torino, 1999, 324 ss.; S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano, 2010, 233 ss., nonché *La Convenzione di Bruxelles del 1910 in materia di urto di navi. Legge applicabile e competenza giurisdizionale*, in *Dir. mar.* 2010, 798 ss.; A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, in *Studi in memoria di Elio Fanara* (a cura di U. La Torre-G. Moschella-F. Pellegrino-M.P. Rizzo-G. Vermiglio), II, Milano, 2008, 361 ss., nonché *Urto di navi e di aeromobili*, in *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 547 ss.; S. ZUNARELLI-M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Milano, 2020, 228 ss. e da ultimi A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2022, 673 ss.

⁽²⁾ La *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage* è stata resa esecutiva nel nostro paese dalla l. 12 giugno 1913, n. 606. Per la dottrina, v. in particolare S. POLLASTRELLI, *La Convenzione di Bruxelles del 1910*, cit., 800 s., la disciplina interna riproduce quasi testualmente quella uniforme, essendo stata riservata alla legislazione nazionale soltanto la regolamentazione di alcuni particolari aspetti, per esempio «la determinazione della portata e degli effetti delle disposizioni contrattuali o legali che limitano la responsabilità dei proprietari delle navi rispetto alle persone a bordo». La Convenzione di Bruxelles del 1910 si applica nei casi di urto fra unità aventi nazionalità di Stati contraenti diversi, indipendentemente dal luogo ove si sia verificato il sinistro, salvo si tratti di navi da guerra o di Stato chiamate a svolgere un servizio pubblico. In caso di sinistro fra navi della stessa nazionalità si applica la legge nazionale comune (art.

Diversamente dalla collisione con banchine, installazioni portuali, boe o attrezzature fisse di vario genere, tutte soggette alla disciplina generale sulla responsabilità aquiliana, la fattispecie in esame si riferisce alle sole ipotesi di urto fra navi o galleggianti, cioè fra mobili della navigazione, a prescindere dal fatto di trovarsi questi ultimi in movimento, fermi all'ancora, se non addirittura già saldamente fissati ad una banchina ⁽³⁾.

Riguardo alla responsabilità civile il codice della navigazione distingue tre ipotesi:

a) l'urto fortuito, i cui effetti rimangono a carico di chi li ha rispettivamente sofferti. L'ordinamento vi equipara quelli provocati da cause di forza maggiore oppure da motivi rimasti del tutto oscuri (art. 482);

b) l'urto da colpa esclusiva di uno dei mezzi coinvolti, il cui armatore dovrà, insieme all'autore della condotta incriminata, risarcire il danno ancorché l'onere della prova incomba interamente su chi abbia lamentato il pregiudizio (art. 483);

c) l'urto da colpa comune, con ciascuno dei soggetti coinvolti chiamato a rispondere proporzionalmente alla gravità della propria condotta e alla portata delle sue concrete conseguenze. Quando però, per particolari circostanze, sia risultato impossibile graduare esattamente le colpe e l'apporto causale individuale, il risarcimento avverrà in parti uguali (art. 484, comma primo) ⁽⁴⁾.

12). Sul punto cfr. A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, cit., 366.

⁽³⁾ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 374. Per G. DE LEO, *Urto fra nave in movimento e nave all'ancora* (nota a Cass. 17 gennaio 1958, n. 90), in *Riv. dir. nav.* 1960, 94, sarebbe stata superflua una previsione specifica in ordine all'eventualità che uno dei mezzi coinvolti fosse fermo, trattandosi di un caso ovviamente compreso «nella più generale ipotesi di cui la legge fornisce espressa regolamentazione».

⁽⁴⁾ Sul punto S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit. 250, correttamente rileva che il giudizio di colpevolezza «scaturisce spesso dalla violazione delle regole internazionali per prevenire gli abbordi in mare che sono

3. Tanto l'ordinamento internazionale uniforme che quello interno non forniscono una precisa definizione di urto nautico, anche se è evidente che i casi più gravi riguardano le ipotesi di collisione violenta fra due o più mezzi. Entrambi, però, esplicitamente estendono il proprio regime ai danni provocati dal semplice spostamento d'acqua o cause similari (art. 13 Convenzione di Bruxelles del 1910 e art. 488 c. nav.) ⁽⁵⁾.

Se ne ricava che nella nozione tecnica di urto nautico rientrano tanto le collisioni materiali che taluni sinistri avvenuti senza un effettivo impatto. Per esempio, quelli determinati dall'onda di risacca provocata dal veloce movimento del mezzo, oppure quelli imputabili al risucchio delle eliche o alle turbolenze provocate dalle medesime nel normale andamento dei flussi acquei.

ampiamente utilizzate per fare sorgere la presunzione di responsabilità a carico di una nave o definire un giudizio di "colpa tecnica" superabile con prova contraria». Sulla questione v. anche A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 674. Per Cass. 17 gennaio 1958, n. 90, cit., 95 s., nel nostro sistema deve escludersi che in caso di urto con una unità all'ancora, o comunque ferma, sussista una qualsiasi presunzione legale di responsabilità a carico di quella in movimento. Negli stessi termini DE LEO, *Urto fra nave in movimento e nave all'ancora*, cit., 95, per il quale, «non prevedendo la legge, nella generale ipotesi di urto, alcuna presunzione di colpa a carico di una delle navi, dovrebbe discender chiaro da quanto detto sopra che una presunzione di colpa non sussiste nemmeno nel caso che una delle navi sia all'ancora».

⁽⁵⁾ Sul punto la *Relazione al codice della navigazione, presentata nell'udienza del 30 marzo 1942 per l'approvazione del testo definitivo*, precisa che tali danni «per l'analogia di causa ed effetti, concettualmente rientrano nella stessa categoria dei danni da urto», infatti la circostanza «che non vi sia stata collisione non è tale da giustificare una diversa disciplina» (n. 296). Sulla questione cfr. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit., 244; E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, cit., 2, per il quale tale «estensione è giustificata dall'evidente analogia delle ipotesi»; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, cit., 326 e A.L.M. SIA, *L'urto di navi e aeromobili fra disciplina speciale e diritto comune*, 364 s.

La dottrina identifica queste ipotesi come altrettante fattispecie di *urto equiparato*, considerandole alla stregua di particolari *species* del *genus* urto di nave ⁽⁶⁾.

Nonostante il codice della navigazione non lo precisi espressamente, anche in questi ultimi casi il risarcimento presuppone la colpa del mezzo che ha provocato l'incidente. Più precisamente, trattandosi di una particolare fattispecie di responsabilità aquiliana, in applicazione dei principi generali di cui agli art. 2043 e 2697 c.c., chi ha proposto la domanda dovrà necessariamente dimostrare il danno, la sua imputabilità al comportamento colposo di un altro mobile della navigazione e il nesso di causalità fra quest'ultimo e il danno.

A fronte di tale prova potrà liberarsi soltanto il convenuto che sia riuscito a dimostrare che l'urto è invece stato fortuito, che la sua causa non è affatto certa oppure che vi abbia concorso il mezzo che ha lamentato il pregiudizio ⁽⁷⁾.

4. Fatta eccezione per il corretto inquadramento della fattispecie e per l'esatta identificazione della disciplina applicabile al caso concreto, la pronuncia del Tribunale di Larino desta numerose perplessità.

Non certo per il mancato accoglimento della domanda, non avendo l'attore effettivamente assolto alla prova del fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore, quanto per il complesso e talvolta contraddittorio percorso logico seguito dalla motivazione.

Come si è detto, infatti, nella fattispecie in esame il ri-

⁽⁶⁾ Così E. SPASIANO, *L'urto di navi e di aeromobili*, cit.; E. VOLLI, *Urto di navi*, in *Dir. mar.* 1987, 654 s.; G.A. RIGHETTI, *Urto di navi*, cit., 333, e da ultimi A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 675. Per una esaustiva disamina della casistica giurisprudenziale, nazionale e straniera, in materia di urto nautico v. in particolare S. POLLASTRELLI, *L'urto di navi*, cit., 244, nt. 27, 28 e 29.

⁽⁷⁾ Sul punto cfr. G. ROMANELLI-G. SILINGARDI, *Urto di navi o aeromobili*, cit., 912 e A.L.M. SIA, *L'urto di navi*, cit., 371.

sarcimento presuppone in primo luogo la dimostrazione del pregiudizio subito da chi propone la domanda. L'armatore del peschereccio Adriana III ha cercato di assolvervi producendo in giudizio una perizia tecnica di parte attestante un danno emergente quantificabile in svariate decine di migliaia di euro. Completamente opposta è stata la valutazione operata dal personale della Capitaneria di porto, secondo cui l'unità aveva subito solo la rottura di una bitta d'ormeggio.

Trattandosi di un aspetto dirimente per la sorte della controversia, il giudice avrebbe dovuto adeguatamente soffermarsi sulle ragioni di una così palese discrasia, dando soprattutto conto dei motivi dell'inattendibilità delle valutazioni prospettate dal perito. La scelta è stata invece quella di appiattirsi sugli esiti degli accertamenti compiuti dall'autorità marittima nell'immediatezza del fatto.

Inoltre, neppure l'esiguo pregiudizio certificato dalla Capitaneria è stato riconosciuto, avendo il Tribunale considerato l'istruttoria dibattimentale del tutto insufficiente a ricostruire la dinamica dei fatti e gli eventuali errori commessi dal comandante della nave traghetto.

Sarebbe stato indispensabile accertare se la velocità tenuta dall'unità fosse o meno superiore a quella consentita all'interno del porto di Termoli, elemento facilmente verificabile dato che ormai ogni nave adibita al trasporto pubblico di passeggeri ha a bordo strumenti destinati a registrare i parametri della rotta relativi a qualsiasi momento della spedizione.

La scelta è stata invece quella di dilungarsi su questioni secondarie, quando non addirittura superflue ai fini della ricostruzione delle responsabilità, quali le condizioni meteorologiche in atto al momento del sinistro e le modalità con cui la nave traghetto ebbe ad approcciare la manovra di ingresso in porto. Dati sui quali, peraltro, le ricostruzioni prospettate dai testi sono risultate del tutto contrastanti.

Le determinazioni relative alla strategia da seguire nell'entrare nel bacino portuale rientrano fra le attribuzioni esclusive del comandante, quale vertice dell'organizzazione di bordo rappresentata dal mezzo e dal suo equipaggio du-

rante la navigazione. Tanto che costui è chiamato, insieme al suo preponente, a rispondere dei danni eventualmente cagionati a terzi (art. 274 e 295, comma primo, c. nav.) ⁽⁸⁾.

L'esistenza di condizioni meteomarine severe, in particolare un forte vento laterale, può certamente suggerire di anticipare all'esterno del porto una manovra altrimenti da svolgersi in acque ristrette. Oppure di avvalersi del servizio di un rimorchiatore o più in generale di optare per una soluzione di ancoraggio o ormeggio diversa da quella adottata in condizioni del tutto ordinarie. Certamente non può però indurre una nave a spostarsi ad una velocità superiore rispetto a quella imposta dalle autorità competenti per ragioni di sicurezza.

Aspetto, questo, che la sentenza ha inesorabilmente lasciato cadere, essendo risultato anche in questo caso più agevole limitarsi a considerare incontrovertibili le affermazioni della Capitaneria di porto, per la quale «dalla dinamica degli eventi non emergono sospetti di dolo o colpa».

Ancor più grave è il fatto che, nonostante la contraddittorietà delle dichiarazioni rese dai testi sulla situazione meteo e le modalità di manovra della nave, sia stata invece considerata del tutto attendibile la dichiarazione resa dal marittimo locale abilitato al pilotaggio, in servizio a bordo al momento del fatto, che, comprensibilmente interessato a ridimensionare le colpe della nave, si è dichiarato certo che non vi fu alcuna onda di risacca e che la velocità era assolutamente regolare, procedendosi a «2/3 nodi».

5. La domanda andava certamente rigettata per la mancata prova del fatto costitutivo della responsabilità dell'armatore.

⁽⁸⁾ Sul punto v. per tutti U. LA TORRE, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, 44 s., per il quale l'elemento centrale della formula dell'art. 295 c. nav. va individuata proprio nell'attributo di esclusività «che qualifica la direzione: nel senso, cioè, che questa dev'essere intesa come potestà spettante unicamente e indivisibilmente al titolare del comando e, quindi, non delegabile né frazionabile».

Il giudice avrebbe tuttavia dovuto considerare provato tanto l'esiguo danno attestato dall'autorità marittima, che il suo nesso eziologico con lo spostamento del traghetti all'interno del porto. Ciò nella logica constatazione che le bitte d'ormeggio sono destinate a sopportare carichi molto significativi e che si rompono soltanto in condizioni del tutto particolari, oppure per il sopravvenire di cause perturbatrici anomale.

È in effetti mancata, invece, la prova della condotta colposa del comandante.

Ciò è da imputare in parte alla poca attenzione dell'attore su uno degli aspetti centrali della controversia. Ma soprattutto alla scarsa propensione del giudice, nonostante l'assistenza del consulente tecnico obbligatorio di cui all'art. 599, primo comma, c. nav., ad approfondire un dato non solo fondamentale, ma in fin dei conti anche facilmente reperibile.

Tale atteggiamento è probabilmente dipeso dalla supposta esiguità dei valori economici in gioco, ma forse anche dalla convinzione che le verifiche del caso non avrebbero potuto comunque smentire la ricostruzione prospettata dalla Capitaneria di porto.

Viene allora spontaneo chiedersi perché non delegare direttamente all'autorità marittima le pronunce giurisdizionali in materia di urto equiparato di nave ⁽⁹⁾.

LUCA ANCIS

⁽⁹⁾ In effetti l'art. 585 c. nav. già affidava la cognizione delle cause marittime di primo grado in materia di sinistri marittimi e controversie di lavoro ai comandanti di porto capi di circondario marittimo e ai tribunali, autorizzando i primi a delegare, con apposito decreto, l'esercizio delle stesse funzioni ad un ufficiale di grado non inferiore a quello di capitano di porto. Tale sistema venne tuttavia dichiarato costituzionalmente illegittimo da C. cost. 7 luglio 1976 n. 164, in *Dir. mar.* 1976, 673 ss., con nota di A. MAISANO, *L'illegittimità costituzionale della residua giurisdizione del comandante del porto*, che ha avuto l'effetto di attribuire al tribunale tutte le cause marittime, indipendentemente dal relativo valore. Sul punto v. A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 798 ss.

