

## PREFAZIONE

---

La constatazione, da un lato, dell'esistenza di numerosi e variegati istituti connessi al settore dei traffici marittimi e, dall'altro, della sussistenza di un quadro normativo di riferimento alquanto complesso e non sempre completo e/o lineare, ha indotto ad esaminare l'attuale sistema regolatorio rinvenibile non solo nell'ambito della disciplina legale (soprattutto nazionale ed internazionale), ma anche nell'ambito della disciplina contrattuale al fine sia di individuare alcuni dei fondamentali principi che conformano detto sistema e che in oggi si appalesano prioritariamente dominanti sia, conseguentemente, di ricavarne le tendenze rinvenibili nell'ottica regolamentativa del settore marittimo, soprattutto in una proiezione futura.

Al tempo stesso, in questa sede si è anche voluto accertare, attraverso una disamina ragionata dei tratti salienti di alcuni dei principali istituti marittimi, sia quali siano le principali linee di pensiero e le ragioni che hanno indotto il legislatore ad intervenire con forti accenti in determinati campi dello *shipping*, enucleando regole di stampo legale sia, al tempo stesso, quali siano i fondamenti che hanno invece determinato la deliberata esclusione di cogenti interventi legislativi in taluni altri, e pur fondamentali, comparti afferenti lo *shipping*: proprio dalle operazioni normativamente condotte risulta infatti agevole ricavare ulteriori, peculiari principi di estesa valenza nonché desumerne le tendenze proiettabili in un'ottica futura.

Il lavoro è stato condotto attraverso una disamina delle principali regole che compongono il complesso normativo attualmente operante in rapporto a numerosi e fondamentali istituti marittimi, raggruppati a seconda delle loro caratteristiche prevalenti. Tali regole sono state delineate nei loro profili essenziali allo scopo precipuo di fornire una panoramica generalizzata degli estremi dell'attuale disciplina marittima, focalizzando quei temi e quegli aspetti ritenuti basilari nell'ambito dei traffici marittimi: ciò, come si è detto, al fine dapprima di estrapolare in chiave critica i principi che hanno fondamentalmente sorretto non solo la produzione normativa ma, anche, la formulazione di testi contrattuali e, successivamente, di interrogarsi sulle tendenze – desumibili dai

sistemi in esame – presumibilmente destinate ad influenzare i futuri orientamenti normativi/regolamentativi.

Le indagini di cui sopra sono state attuate con particolare e specifico riferimento ai fenomeni connessi all'articolazione dei trasporti marittimi di merci, pur con la consapevolezza che ben esistono – e sono sorrette anche da altri basilari principi – ulteriori tematiche, connesse ai traffici marittimi, che da tempo sono oggetto di attente ed articolate disposizioni (basti pensare, ad esempio, ai principi espressi dalla regolamentazione in vigore in ordine alla tutela dell'ambiente marino ed alle ottiche risarcitorie per i danni da inquinamento oppure ai principi, ora vigenti, per la tutela dei passeggeri trasportati, temi questi che, peraltro, esulano dal presente lavoro).

Il testo è particolarmente dedicato a tutti coloro che – nella loro veste di studenti, operatori, studiosi interessati – intendono guardare al mondo del diritto marittimo cercando di comprendere l'essenza e la *ratio* delle principali regole poste in essere, regole che per lo più si contraddistinguono per la loro autonoma specialità rispetto agli altri comparti del diritto e che trovano giustificazione proprio nelle concrete situazioni che si pongono alla loro base e che rivelano innegabili specificità a tal punto da richiedere una capillare attenzione nella formulazione della disciplina, ad esse afferente, necessariamente tesa al rispetto di peculiari principi di irrinunciabile valenza.

La trattazione – condotta senza intenti di approfondimenti legati ad analisi esclusivamente dogmatiche – vuole dunque costituire una base d'approccio, ma anche un momento di riflessione critica sui principali orientamenti in oggi desumibili sia dalla disciplina legale sia dalla disciplina contrattuale in rapporto ad alcuni dei fondamentali istituti marittimi.

Il suo carattere di indagine operata con le modalità sopra descritte spiega la presenza in calce a ciascun capitolo di una breve bibliografia essenziale (prioritariamente basata su indicazioni a carattere monografico e sempre esposta con criterio cronologico) che può costituire il fondamento per un ulteriore e più complesso lavoro di approfondimento delle tematiche oggetto del presente lavoro.

## CAPITOLO 1

# I PRINCIPI DI DIRITTO MARITTIMO E LE FONTI NORMATIVE

---

## INTRODUZIONE

I principi regolatori degli istituti marittimi certamente trovano la loro fonte basilare nella disciplina legale che, nel corso del tempo, si è venuta formando sia nell'ambito del nostro ordinamento giuridico interno sia in ambiti internazionali e, più recentemente, anche in ambito comunitario.

A ben vedere, peraltro, non si possono al tempo stesso sottacere gli esiti della disciplina contrattuale la quale – almeno per quanto concerne alcuni settori dello *shipping* – ha saputo fornire linee guida di fondamentale valenza, creando un sistema normativo di supporto (e non solo residuale) teso a radicare principi uniformi, valevoli indipendentemente dall'appartenenza dei contraenti a differenti ordinamenti giuridici.

Dall'esame sia della disciplina legale sia della disciplina contrattuale è certamente possibile ricavare numerosi principi che sono ad esse sottesi ed anche a delinearne le tendenze in atto che, presumibilmente, verranno ad influenzare la futura regolamentazione marittima.

## LA DISCIPLINA LEGALE

### LE NORME NAZIONALI

Come è noto, la disciplina legale riguardante i traffici marittimi fonda le sue radici in tempi molto antichi attraverso i quali si sono venuti a radicare numerosi e ben specifici principi regolari; basti pensare che il più risalente testo legislativo in materia marittima è costituito dalle cd. “leggi di Hammurabi” di

origine babilonese. Tracce di leggi marittime sono rintracciabili anche presso i fenici ed i greci (si ricorda, ad esempio, la famosa “*lex Rhodia*”) ed anche nel diritto romano risultano presenti norme che si, già in allora, si occupavano delle navi e dei trasporti via mare.

Nel Medioevo il diritto marittimo appare ancora molto legato ai principi ed agli istituti di diritto romano: in particolare, nelle città marinare si assistette ad una fioritura di “Statuti” contenenti varie disposizioni a carattere amministrativo e marittimo.

Di notevole rilevanza è poi la raccolta di consuetudini seguite dal XIII al XVII secolo nel Mediterraneo occidentale, nota sotto il nome di Consolato del Mare, dove appaiono regole afferenti istituti di diritto marittimo privato. Si ricordano anche le “leggi di Wisby” nate nel Nord Europa ed i “*Roles d’Oléron*” nati sulle coste atlantiche francesi.

Ma il primo testo di leggi marittime di diritto privato e pubblico veramente unitario (a tal punto che si può ritenere l’inizio della moderna codificazione marittima) va rintracciata nel l’“*Ordonnance de la Marine*” nata in Francia nel 1681 a cui hanno attinto abbondantemente i vari testi normativi successivamente emessi anche nei territori italiani.

Con la conquista napoleonica venne imposto al Regno Italico il Codice di commercio francese fino a che, con l’unificazione del Regno d’Italia, venne pubblicato il Codice di commercio italiano (R.D. 25 giugno 1865, n. 2364 poi modificato con R.D. 31 ottobre 1882, n. 1062) che dedicava al commercio marittimo il libro secondo, nonché il Codice per la marina mercantile (R.D. 25 giugno 1865, n. 2360) che contemplava norme amministrative, internazionali, penali e processuali riguardanti la navigazione marittima (modificate con R.D. 24 maggio 1877, n. 3919, ripubblicate in un testo unico con R.D. 24 ottobre 1877, n. 4146 ed implementate con un regolamento nato con R.D. 20 novembre 1879, n. 5166).

Nel secolo successivo ebbero poi inizio ampi e complessi studi di rielaborazione normativa del settore che portarono all’approvazione dell’attuale Codice della navigazione con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 il quale costituisce la basilare fonte normativa esistente nel nostro ordinamento giuridico.

## Il Codice della navigazione

Il Codice della navigazione, promulgato nel 1942, certamente costituisce il corpo normativo di diritto interno più ampio e generale giacché contiene un’articolata disciplina di numerosi istituti tipici del diritto marittimo (oltre che della navigazione interna ed aerea).

Pur configurandosi come legge ordinaria (cioè come legge che nell'ambito del nostro ordinamento giuridico ha una valenza inferiore a quella della legge speciale), il Codice della navigazione può considerarsi la norma "specialistica" per eccellenza in quanto destinata a regolamentare ben specifici settori, ovvero quello della navigazione marittima, interna ed aerea.

Nell'ambito dei settori sopra delineati pertanto il Codice della navigazione assume una valenza primaria rispetto ad altre norme di carattere più generale esistenti nel nostro ordinamento e sottolinea la specialità della materia e l'autonomia riconosciuta al settore.

In particolare, il codice assume un'importanza fondamentale nell'ambito della disciplina marittima e trova applicazione in tutta una serie di rapporti che nascono e si esauriscono nell'ambito del territorio nazionale o che fanno capo a situazioni collegate a navi italiane.

Le norme contenute nel codice sono molto articolate e complesse giacché non solo toccano tutti i rami del diritto ma affrontano anche svariate tematiche legate a numerosissimi istituti marittimi che si sono via via sviluppati.

Così il codice – nella parte che qui interessa, ovvero quella marittima – prevede norme di diritto privato, pubblico, amministrativo, penale, processuale, internazionale ecc. riferite ai traffici marittimi. Quanto ai contenuti, si ricorda brevemente che il codice disciplina nel libro primo l'ordinamento amministrativo nella navigazione (ivi compreso, tra gli altri, il demanio marittimo, la polizia ed i servizi nei porti, il personale della navigazione, la registrazione delle navi, il regime dell'arrivo e della partenza delle navi); nel libro secondo, sono regolati i profili afferenti la proprietà navale e l'armamento (ivi compresa la costruzione di navi, le figure dell'armatore, del raccomandatario, del comandante e dell'equipaggio con relativo contratto d'arruolamento); nel libro terzo sono poi disciplinati numerosi aspetti legati alla gestione della navi (tra cui, i contratti di utilizzazione delle navi, l'avaria comune, l'urto fra navi, il soccorso, il recupero ed il ritrovamento di relitti, le assicurazioni marittime, i privilegi e le ipoteche) mentre, nel libro quarto, compaiono varie disposizioni processuali (tra cui le cause marittime, la liquidazione delle avarie marittime, la procedura di limitazione del debito dell'armatore, l'esecuzione forzata e le misure cautelari). Infine, nella parte terza, libro primo, sono contemplate numerose norme penali concernenti reati e contravvenzioni connesse alla navigazione.

### **Le ulteriori fonti normative di diritto interno**

Il Codice della navigazione certamente costituisce il corpo normativo di diritto interno più ampio e generale giacché contempla discipline afferenti nu-

merosi istituti tipici del diritto marittimo; pertanto, esso assume una valenza primaria rispetto ad altre norme di carattere più generale esistenti nel nostro ordinamento ed, in particolare, acquisisce un'importanza fondamentale proprio nell'ambito del settore marittimo poiché trova applicazione in tutta una serie di rapporti che, come si è detto, si sviluppano nell'ambito del territorio nazionale o che fanno capo a situazioni principalmente collegate a navi italiane.

Tuttavia il Codice della navigazione, per quanto contenga un cospicuo numero di articoli destinati a disciplinare molteplici aspetti legati al settore marittimo, non costituisce l'unica normativa di riferimento ed, anzi, numerose sono le ulteriori fonti normative interne che riguardano il settore marittimo.

Come infatti afferma l'art. 1 cod. nav., in materia di navigazione marittima (ma anche interna ed aerea) si applicano oltre alle norme dello stesso codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad esse relativi. Inoltre, "ove manchi la disposizione del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile".

Tale ampliamento normativo trova una duplice spiegazione nel fatto che innanzitutto non si poteva "cristallizzare" la disciplina legale riguardante lo *shipping* senza possibilità di aggiornare le norme codicistiche una volta divenute obsolete od inadeguate. Senza contare, poi, che la nascita di nuove tecnologie o di nuove modalità di trasporto e gli sviluppi operativi del settore marittimo necessitavano interventi legislativi non pensabili all'epoca di promulgazione del Codice della navigazione (risalente, come si è detto, al 1942).

1. – Dunque, nel nostro ordinamento interno esistono altre e diverse norme deputate a disciplinare ulteriori aspetti: tra di esse il menzionato art. 1 cod. nav. annovera in primo luogo quella cospicua produzione di "leggi" (ma anche di altri atti normativi quali, ad esempio, i decreti legge, i decreti legislativi ed i decreti ministeriali che, pur non essendo espressamente menzionati nel predetto art. 1, ne fanno implicitamente parte) grazie alla quale non solo sono state eliminate alcune lacune contenute nel detto codice o si sono integrate alcune sue norme non esaustive, ma in talune ipotesi si è anche provveduto a modernizzare il codice stesso modificando, ove necessario, alcuni suoi articoli.

Va poi ricordato che nel nostro ordinamento è ora riconosciuta una potestà legislativa – sia pure secondaria – alle Regioni. Invero nelle Regioni a statuto ordinario i poteri legislativi sono ridotti a particolari materie (ad esempio, per quel che concerne il settore della navigazione, la navigazione lacuale, i porti lacuali, la pesca nelle acque interne) mentre nelle Regioni a Statuto speciale l'attività legislativa si profila a più largo raggio e trova regolamentazione negli Statuti adottati (ad esempio, vi sono Regioni a Statuto speciale che possono legiferare in materia di beni demaniali, di pesca, di linee marittime, di cabotaggio tra porti e scali della Regione, ecc.).

2. – Ai sensi del citato art. 1 cod. nav. sono considerati fonte normativa anche i “regolamenti” i quali contengono spesso norme di estremo rilievo nel settore marittimo; ciò, pur avendo efficacia subordinata alla legge in senso formale a cui non possono né contrastare né derogare.

In via generale si può affermare che mentre la legge enuncia i principi generali diretti a regolamentare un determinato settore, il regolamento è per lo più teso ad individuare le regole pratiche che permettono di dare attuazione alle norme contenute nelle leggi.

Il più importante regolamento afferente il settore marittimo è certamente il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione Marittima) approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 329 che è strettamente collegato a detto codice di cui costituisce appunto il momento pragmaticamente esplicativo delle regole in esso enunciate.

Invero, esistono varie categorie di regolamenti, giacché gli stessi non solo possono essere emanati da Autorità dello Stato, ma anche da enti e da persone giuridiche per determinare la propria organizzazione interna o per regolare le condotte di diversi soggetti. In proposito, i regolamenti – che hanno dunque funzioni e contenuti diversi – possono essere suddivisi in:

- a) regolamenti autonomi: con essi la pubblica amministrazione esprime contenuti normativi in virtù di poteri concessi dal legislatore, ovviamente in materie che non devono essere riservate esclusivamente alle leggi;
- b) regolamenti di organizzazione: con essi vengono regolamentati i profili organizzativi di enti pubblici e quelle attività per le quali sussiste un interesse dello Stato alla loro regolamentazione;
- c) regolamenti di esecuzione: con essi vengono introdotte norme organizzative e comportamentali destinate ad individuare i mezzi materiali necessari per dare concreta attuazione alle leggi.

Tali regolamenti possono contenere non soltanto norme secondarie per l'adempiimento dei precetti della legge primaria, ma anche norme a carattere complementare ed integrative rese necessarie per raggiungere lo scopo.

Per quanto concerne il potere regolamentare delle altre Autorità, va peraltro precisato che esso è esercitato non solo nei limiti delle relative competenze determinati da legge ordinaria, ma è soggetto anche ad ulteriori principi: non possono infatti essere emanati regolamenti contenenti norme contrarie a quelle dei regolamenti governativi, né è possibile sopprimere diritti soggettivi né attribuire efficacia retroattiva alle norme né introdurre pene o tributi (a meno che per questi ultimi non sussista una norma primaria che abbia ammesso tale imposizione).

Attualmente la potestà regolamentare può essere attribuita anche alle Re-

gioni nelle stesse materie in cui è concessa alle stesse la potestà legislativa, oppure in virtù di delega da parte dello Stato; in alcune materie di interesse esclusivamente locale è poi riconosciuta una potestà regolamentare anche alle Province ed ai Comuni.

Va infine riconosciuta una funzione regolamentare anche alle ordinanze emesse ai sensi del Codice della navigazione o di altre leggi, dall'Autorità marittima; ciò, in particolari materie, quali ad esempio pulizia, sicurezza, disciplina delle attività che vengono svolte nei porti, e così via.

3. – A titolo di completezza, va qui segnalato che il Codice della navigazione menziona tra le fonti anche le cd. “norme corporative”, ovvero norme autarchiche di disciplina collettiva; tali norme sono peraltro venute meno, giacché l'ordinamento corporativo è stato soppresso con il d.l. 14 settembre 1944, n. 287.

4. – Nel nostro ordinamento giuridico gli “usi” hanno ricevuto un innegabile riconoscimento giacché il citato art. 1 cod. nav. ha conferito ad essi una particolare capacità normativa, quantunque sussidiaria; tale capacità, invero, risulta aver assunto una peculiare configurazione proprio nel settore marittimo in cui gli usi sono stati espressamente posti in una posizione preferenziale ed addirittura predominante rispetto alle norme di diritto civile che il nostro Codice della navigazione colloca gerarchicamente all'ultimo posto.

Va anche detto che in virtù del carattere di autonomia, tipico del diritto della navigazione, l'uso ha assunto una sfera di operatività più vasta di quella che è normalmente riservata nel sistema generale del nostro ordinamento; gli usi a cui fa riferimento il Codice della navigazione sono peraltro gli usi nazionali che si sono via via andati consolidando nell'ambito dei diversi porti o luoghi. Ciò, anche se non possono essere esclusi riflessi nel nostro ordinamento interno di usi a carattere internazionale soprattutto a livello interpretativo, giacché come è ben noto, nell'ambito dei traffici marittimi, l'elemento della internazionalità è quasi sempre presente ed impone, quindi, particolari valutazioni pur nell'ambito legale applicativo della norma interna; gli usi internazionali, dunque, anche se non hanno efficacia di fonte normativa diretta, possono ritenersi elemento di interpretazione in rapporto alle norme esistenti nel nostro ordinamento.

Resta comunque il fatto che per espressa volontà del legislatore, emergente dall'art. 1 cod. nav., gli usi giocano un ruolo importante nel diritto speciale, con la conseguenza che l'esistenza di un uso inerente alla materia marittima preclude il ricorso all'analogia nell'ambito della stessa materia ed anche il ricorso alla fonte sussidiaria del diritto civile.