

1. Fonti del diritto dei trasporti.
2. Infrastrutture.
3. Accesso al mercato dei trasporti.
4. Contratti tipici del settore.

Fonti del diritto dei trasporti

Le fonti si dividono in:

- **Fonti sovranazionali.**
- **Fonti nazionali.**

Le fonti sovranazionali (prevalgono sul diritto nazionale) e a loro volta si suddividono in **DIRITTO INTERNAZIONALE E DIRITTO COMUNITARIO**.

Diritto Internazionale

Ha come obiettivo quello di prevenire i conflitti di legge. Un conflitto di legge può sorgere sia in presenza di un rapporto contrattuale sia in presenza di un rapporto extracontrattuale caratterizzato da elementi di extra nazionalità.

Le **CONVENZIONI** internazionali sono accordi multilaterali tra stati o meglio sono testi normativi che vengono redati da apposite organizzazioni internazionali ai quali partecipano i delegati dei vari paesi. Non ci si pone più il problema di individuare una legge nazionale, viene applicata la convenzione; spesso vengono chiamate **DIRITTO INTERNAZIONALE UNIFORME** perché il loro obiettivo è quello di uniformare le regole fra gli stati che hanno aderito ad essa.

Come si forma una convenzione?

Per elaborare una convenzione i tempi sono piuttosto lunghi, perché si tratta appunto di un accordo tra i delegati dei paesi che partecipano ad essa; quando si raggiunge l'accordo sul testo definitivo la convenzione viene **FIRMATA**. La firma tuttavia non vincola gli stati, serve solamente ad attestare che il testo sia quello definitivo il quale però non ha ancora efficacia normativa.

Ogni convenzione prende il nome della città in cui viene firmata e si presenta con il nome e la data. Per avere efficacia normativa la convenzione deve raggiungere un numero minimo di adesioni (numero specificato nella singola convenzione). L'**ADESIONE** spesso avviene tramite **LA LEGGE DI RATIFICA** che è una legge nazionale con la quale uno stato dichiara di volersi vincolare al rispetto della convenzione; nel nostro ordinamento è una legge speciale che prevale quindi su tutte le leggi nazionali che regolano lo stesso argomento.

Occorre distinguere:

- **STATI FIRMATARI:** stati che partecipano al lavoro di stesura del testo normativo e firmano la convenzione.
- **STATO CONTRAENTE:** stato che ratifica la convenzione e quindi si vincola ad essa.

- **STATO MEMBRO:** stato appartenente all'UE.

Con la legge di ratifica lo stato contraente si impegna a rispettare il contenuto testuale della convenzione senza potervi apportare modifiche e inoltre ad essa viene allegato il testo ufficiale oppure una traduzione non ufficiale della convenzione. Può accadere che venga riconosciuta la possibilità agli stati contraenti di modificare il contenuto e questa prende il nome di **RISERVE**: se una convenzione la contiene viene data la possibilità di scelta su alcuni aspetti allo stato contraente.

Uno stato per vincolarsi oltre ad emanare la legge di ratifica deve depositare lo strumento di ratifica, dichiara quindi all'organizzazione di aver **NOTIFICATO** la ratifica.

L'obbligo della notifica serve per:

1. Mettere a conoscenza l'organizzazione e gli stati del fatto che si è vincolati alla convenzione.
2. Serve l'organizzazione per conoscere il numero degli stati che hanno aderito alla convenzione e soprattutto per vedere se si è raggiunto il numero minimo di adesioni richieste per l'entrata in vigore della stessa.

Se il numero minimo di adesioni non viene raggiunto la convenzione non è vincolante nemmeno per i stati contraenti. Potrebbero esserci convenzioni non in vigore o viceversa può accadere che una convenzione in vigore necessiti di aggiornamenti; quest'ultimi avvengono attraverso i **PROTOCOLLI DI MODIFICA ALLA CONVENZIONE**, che sono accordi multilaterali fra stati che entrano in vigore con lo stesso iter della convenzione.

Inoltre, può accadere che uno stato non voglia più essere vincolato alla convenzione in quel caso può ricorrere alla **DENUNCIA** per svincolarsi. Ma se gli stati denunciati sono tali da andare sotto il numero minimo richiesto di ratifiche la convenzione perde la sua efficacia normativa.

Potrebbero esserci casi in cui non ci sono convenzioni internazionali che regolano un determinato argomento e in quel caso intervengono LE REGOLE UNIFORMI. Queste sono regole elaborate delle convenzioni internazionali che però non hanno efficacia normativa ma sono dei modelli contrattuali (regole standard); sono vincolanti soltanto per le parti che le hanno spontaneamente riprodotte nei loro contratti.

Tuttavia, nei casi in cui non sono presenti neanche le regole uniformi i conflitti che scaturiscono vengono risolti dalle DIP (DISPOSIZIONI DI DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO). Non contengono però soltanto contenuti di carattere privato ma anche pubblico; possono essere contenute sia nelle leggi nazionali sia nel regolamento extracomunitario. Spesso le DIP individuano il criterio da adottare in caso di conflitto di legge.

Diritto Comunitario

È una fonte sovranazionale prevale quindi sul diritto interno. Il diritto comunitario deriva dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea; le fonti si distinguono in due tipologie: DIRITTO COMUNITARIO ORIGINARIO E DIRITTO COMUNITARIO DERIVATO.

Infrastrutture del trasporto

I PORTI

Quando si parla dei porti, come di tutte le infrastrutture, bisogna distinguere il regime proprietario dal regime gestionale.

IL REGIME PROPRIETARIO

I porti fanno parte del demanio marittimo necessario appartengono, quindi, o allo stato o a enti pubblici territoriali (non possono essere soggetti a proprietà privata). Il demanio si divide in demanio necessario e demanio eventuale. Quindi, per beni demaniali necessari si intendono i beni che sono di proprietà esclusivamente pubblica, nel nostro caso significa che non ci possono essere mai porti di proprietà privata. nel caso del demanio eventuale i beni possono essere di proprietà pubblica oppure di proprietà privata (es. strade).

Vediamo le caratteristiche dei BENI DEMANIALI MARITTIMI:

1. Sono beni INALIENABILI: non possono essere oggetto di compravendita.
2. Sono beni che non possono essere espropriati.
3. Sono beni che non possono essere oggetto di usucapione.
4. I soggetti terzi (privati) possono avere dei diritti sui porti ma solo nei limiti previsti dalla legge. I privati possono svolgere delle attività l'interno dei porti ma soltanto previa concessione da parte del pubblico.
5. I porti sono oggetto di tutela da parte dell'amministrazione pubblica che possiede degli strumenti di tutela per l'uso di questi.

In particolare, distinguiamo due tipi di porti:

- PORTI DI RILEVANZA NAZIONALE E INTERNAZIONALE (appartengono allo stato).
- PORTI DI RILEVANZA LOCALE (di proprietà delle regioni e comuni).

IL REGIME GESTIONALE

Anche dal punto di vista della gestione i porti si dividono in:

- PORTI DI RILEVANZA NAZIONALE E INTERNAZIONALE.
Vengono gestiti dall'Autorità di sistema portuale (AdSP) che però non è presente in tutti i porti invece, laddove non è presente i porti vengono gestiti dall'Autorità marittima (AM)
- PORTI DI RILEVANZA LOCALE.
Questi vengono gestiti dagli enti pubblici territoriali.

CONTRATTI SETTORI DEI TRASPORTI

I contratti più rilevanti sono i **contratti di trasporto**, tuttavia meritano un cenno i **contratti di acquisizione della disponibilità del mezzo di trasporto**.

I CONTRATTI DI ACQUISIZIONE DELLA DISPONIBILITÀ DEL MEZZO DI TRASPORTO

Questi sono contratti con cui l'impresa di trasporto **acquisisce la disponibilità del veicolo** con cui effettuerà il trasporto. Questi contratti si distinguono in:

1. Contratti di acquisto della proprietà del mezzo: siccome i mezzi di trasporto sono **beni mobili registrati** (il bene registrato è iscritto a nome di un determinato soggetto, si può risalire al proprietario a differenza dei beni mobili non registrati). I veicoli trovano disciplina nelle norme del **Codice civile** che regolano in particolare i beni mobili registrati di qualsiasi genere. Tuttavia, su queste norme **prevalgono le norme del codice della navigazione** che regolano particolarmente norme sulla nave e aereo, queste sono in buona misura **derogabili** (che si differenziano dalle inderogabili, possono esse cambiate dalla volontà delle parti purché il legislatore lo consenta, possono essere modificate perché magari le parti hanno esigenze parzialmente diverse da quelle definite dalla norma). In particolare, nel settore della navigazione marittima le norme sulla contrattualistica sono spesso norme derogabili infatti esistono dei **formulari di contratto** elaborati da associazioni/organizzazioni internazionali del settore che di fatto sostituiscono la normativa essendo espressione proprio della libertà di negoziazione delle parti. Questi formulari sono dei **modelli di contratto diffusi a livello internazionale e adattabili dalle parti**. I modi di acquisto di un veicolo sono di due tipi:

- **l'acquisto a titolo originario:** questo presuppone che non ci sia un rapporto con un precedente proprietario, quindi sarà un **contratto di costruzione**.
Il contratto di costruzione della nave/aeromobile è disciplinato da poche norme contenute nel codice della navigazione, e queste poche norme molte sono riferite ad aspetti pubblicistici cioè alle caratteristiche dei cantieri di costruzione, ai controlli durante la costruzione. La maggioranza di questi contratti di costruzione sono regolati la maggior parte dai formulari.
- **l'acquisto a titolo derivativo:** presuppone che il mezzo fosse già di proprietà di un'altra persona, sarà un **contratto di compravendita**.
Anche in questo caso il codice della navigazione contiene alcune poche disposizioni sulla compravendita di navi e aeromobili, sono poche norme e tra queste ce n'è **una che riguarda la forma del contratto:** il contratto può essere redatto in diversa forma: **scritta o verbale**, la forma scritta a sua volta può essere di diverso tipo, ne esistono due **ad substantiam** (se non c'è la forma scritta il contratto non è valido, impone che il contratto venga redatto in forma scritta) e **ad probationem** (il contratto di per sé non deve necessariamente essere formulato per iscritto, tuttavia la prova dell'esistenza del contratto deve avvenire per iscritto, il contratto può essere anche verbale ma la prova deve essere per iscritto, vi è una scissione tra il contratto e ciò che dimostra l'esistenza del contratto; es autobus, non si stipulano contratti ma se i controllori chiedono i biglietti questo è una prova scritta dell'esistenza di un contratto.)
Il codice della navigazione per **il contratto di compravendita richiede la forma scritta ad substantiam**. Mentre il Codice civile disciplina il **contratto della compravendita in generale dei beni mobili registrati** comprendendo quindi anche i mezzi di trasporto terrestri pur tuttavia anche in questo caso questi contratti di fatto sono regolati da dei formulari e quello più famoso è il cosiddetto **saleform** che riguarda la compravendita della nave.

Parlando di proprietà merita un cenno anche la **comproprietà dei mezzi di trasporto:** vuol dire che sullo stesso mezzo possono esserci più proprietari, e quindi i mezzi di trasporto possono essere

suddivisibili in varie parti, questa suddivisione dei mezzi in varie parti varia da mezzo a mezzo. La nave è **divisa in 24 carati uguali** e il codice della navigazione contiene una serie di norme che regolano la comproprietà navale. In particolare, regolano le delibere che vengono prese dai comproprietari (vari tipi di manutenzione sulla nave per esempio) quindi regolano il funzionamento della comproprietà. Gli **aeromobili sono divisi in parti diverse**, e in fine **i mezzi terrestri potrebbero essere divisi in parti sia uguali sia diverse**, se non è indicato nulla si presume che le parti siano uguali. Il Codice civile detta a sue volte delle norme sulla comproprietà che valgono per tutti i beni in generali compreso quindi anche il mezzo di trasporto e definisce gli obblighi e le responsabilità dei vari comproprietari.

2. Contratti di acquisizione del godimento del mezzo: va detto che il codice della navigazione contiene un inquadramento dei cosiddetti **contratti di utilizzazione della nave**, questi contratti sono essenzialmente tre, di questi solo la locazione fa parte dei cosiddetti contratti di acquisizione della disponibilità del mezzo:

- Contratto di locazione
- Contratto di noleggio
- Contratto di trasporto

Contratto di locazione: è il contratto con cui una parte definita **locatore** consegna una nave alla controparte che è detta **conduttore** per un dato periodo di tempo dietro il pagamento di un corrispettivo che è definito come **canone di locazione**.

La peculiarità è che il **locatore è il proprietario della nave** che consegna alla controparte cioè il **conduttore che è l'armatore**. Il proprietario è chi ha la proprietà (a cui nome è registrata la nave), mentre l'armatore è chi gestisce la nave assumendosene rischi e responsabilità.

Può accadere che il proprietario della nave sia anche armatore, con il contratto di locazione si ha **la scissione della figura del proprietario (locatore) con la figura dell'armatore (conduttore)**, è come se il proprietario passasse la veste di armatore a un'altra figura.

La **prestazione è la consegna della nave** ossia il contratto di locazione si inquadra nei cosiddetti contratti di **locatio rei** (cioè di locazione di una cosa). Quindi la prestazione non è un servizio ma l'obbligo principale è la **consegna del bene nave**, dopo di che è il conduttore che si preoccupa di gestirla.

Le particolarità di questo tipo di contratto sono due: la **scissione della figura del proprietario e dell'armatore** e sono la **consegna della nave** (questi due elementi caratterizzano questo contratto).

Contratto di noleggio: viene definito come il contratto con cui una parte cosiddetto **noleggiante** mette a disposizione di un'altra parte che è il cosiddetto **noleggiatore** una nave dietro il pagamento di un corrispettivo che prende il nome di **nolo** per compiere uno o più viaggi predeterminati oppure un numero di viaggi da definirsi in un certo periodo di tempo. Il noleggio si divide in due tipologie:

- **noleggio a tempo:** la nave viene noleggiata per un certo periodo di tempo e i viaggi verranno definiti durante questo arco temporale.
- **noleggio a viaggio:** i viaggi sono predeterminati e quindi la nave viene messa a disposizione per un viaggio o per più viaggi definiti.