

Il diritto marittimo

1) Le fonti

Con “**fatto tecnico della navigazione**” intendiamo valutare se le peculiarità tecniche della spedizione marittima giustificano l’esistenza di un corpo normativo autonomo rispetto al diritto comune.

Il diritto marittimo è un diritto caratterizzato da una **forte internazionalità**: eventuali conflitti sorti da tale diritto spesso coinvolgono più stati e possono essere risolti mediante il ricorso a norme di diritto internazionale privato o mediante strumenti di diritto internazionale pattizio. Ovviamente anche l’UE ha un notevole impatto nella regolazione di tale diritto.

Si è soliti parlare di **autonomia del diritto della navigazione** (anni 30 scuola napoletana): tale diritto deve essere inteso come un complesso organico, unitario coerente e tendenzialmente completo. Il codice della navigazione del 1942 sembra affermare la teoria dell’autonomia del diritto della navigazione rispetto al diritto civile (es. art 1 del CDNav in cui il ricorso al diritto civile è in posto in fondo, dopo numerosi casi come l’analogia, ecc.). Tuttavia negli ultimi anni si è assistito ad una progressiva decodificazione del diritto della navigazione: tale diritto non è *altro che un complesso di microsistemi, caratterizzato da una pluralità di fonti*. Il codice della navigazione non è autonomo/autosufficiente, ma è speciale.

Nel codice del 1942 sono contenute norme di diritto internazionale privato nelle quali assume un rilievo notevole la **legge della bandiera**, ossia la nazionalità della nave. Sono sottoposti alla legge della bandiera:

- Atti e fatti compiuti a bordo della nave in navigazione anche in acque soggette alla sovranità dello stato.
- I diritti reali e di garanzia, ivi compresi i privilegi speciali, sulla nave.
- La responsabilità dell’armatore e la sua limitazione.
- I poteri e i doveri del comandante
- Le avarie comuni

In materia di urto e di salvataggio la nazionalità della nave è di rilievo qualora si trovi in alto mare. Poiché il criterio del collegamento costituito dalla nazionalità della nave pone in molte situazioni difficoltà all’interprete: un esempio può essere la situazione in cui si cambi la nazionalità della nave, tra il momento del sorgere di un rapporto e quello della sua attuazione, in materia di privilegi speciali sulla nave. Risulta chiaro che possono esserci sul piano pratico dei problemi su quale “legge della bandiera” applicare.

Tuttavia è altresì vero che *non necessariamente vi sono dei rapporti socio-economici tra lo stato della bandiera e la nave* e che l'individuazione della nave e la sua bandiera non necessariamente è un elemento rilevante per determinare una numerosa serie di rapporti.

Sentenza del 1 giugno 2006: " *la nazionalità della nave costituisce un criterio di collegamento la cui utilizzazione non ha valore assoluto, ma è condizionata all'impossibilità di individuare altri criteri di collegamento con la conseguenza che lo stesso criterio della nazionalità della nave non opera in quanto criterio di collegamento esclusivo: esso opera solo in difetto della designazione anche implicita della legge regolatrice da parte dei contraenti*". Numerose sono le leggi CE che limitano o annullano il criterio del collegamento della bandiera: un esempio è quello per i contratti di lavoro marittimo per cui è esclusa la rilevanza della legge di bandiera della nave ai sensi dell'art 8 del regolamento CE/593/2008.

Il diritto materiale uniforme

Molte volte l'applicazione del diritto internazionale privato porta a criteri non del tutto soddisfacenti, sia perché tali criteri sono deboli talvolta e poco significativi, sia perché la normativa individuata sulla base di tali criteri di collegamento può in concreto non essere coerente con le effettive esigenze sottese ai rapporti da regolare. Per ovviare a tale problema si è progressivamente giunti all'unificazione della disciplina in una serie di rapporti tramite strumenti di diritto internazionale pattizio, contenenti una disciplina materiale uniforme dei rapporti in questione e dotati di proprie norme strumentali volte a delimitarne l'ambito di applicazione. Tali norme hanno prevalenza sulle norme nazionali italiane (Codice della navigazione, ecc): tramite l'ausilio di norme strumentali che ne delimitano l'ambito di applicazione, in base al criterio di specialità; prevalgono anche sulle norme di diritto internazionale privato del codice della navigazione. Il diritto internazionale uniforme:

- Auto-delimita i propri ambiti e di conseguenza delinea il ruolo assegnato all'autonomia privata e a quella statale
- Impone una propria valutazione inderogabile e cogente delle situazioni e dei rapporti cui si riferisce, prevalendo sulle disposizioni autonomamente poste in materia dai legislatori nazionali.

Gli strumenti interpretativi per integrare e precisare i contenuti delle norme di diritto internazionale uniforme in coerenza con le priorità ora indicate sono essenzialmente due:

- **La prassi applicativa**, costituita dalla giurisprudenza formatasi in orientamenti univoci e consolidati, negli altri stati contraenti (precedenti giudiziali)

- **La valutazione comparativa** delle norme uniformi marittime con le altre convenzioni di diritto internazionale uniforme

Il diritto dell'unione europea

Anche il diritto dell'UE contiene disposizioni di diritto marittimo; tuttavia va specificato che l'UE è vincolata al rispetto delle normative di origine internazionale, allorché esse siano state oggetto di specifica ratifica da parte dell'UE nell'esercizio delle proprie competenze esterne e riguardino i settori in cui l'unione è interamente subentrata agli stati membri nell'esercizio delle competenze relative.

Il diritto dell'UE ha un ruolo molto importante poiché le norme da essa create sono uguali per tutti gli stati membri, oltre che ad essere promotrice di convenzioni internazionali con gli stati esterni (essendo una delle potenze economiche marittime più importanti al mondo può modificare in maniera sostanziale il diritto marittimo).

L'autonomia privata

L'autonomia dei privati nell'ambito dei rapporti marittimi ha dato luogo ad una serie di contratti: tali contratti delineano sul piano negoziale delle parti i rispettivi diritti ed obblighi. Si realizzano tramite l'elaborazione di formulari e clausole tipo, che li rendono dei modelli standardizzati e fondamentali per la contrattazione. Gli operatori hanno elaborato modelli contrattuali che prevedono una disciplina assai articolata che riscuote un grande successo nella pratica, poiché realizza un equilibrato assetto di interessi tra le parti ma tenendo conto anche di soddisfare i principi di ordine pubblico economico in ogni ordinamento statale. Tali modelli sono dunque autonomi dagli eventuali ordinamenti statali e si caratterizzano per l'autosufficienza e la completezza della disciplina contrattuale: sono idonei a ricevere identica valutazione nell'ambito dei diversi sistemi giuridici nazionali. È possibile tuttavia che vi siano delle discrepanze tra quello che viene stabilito in un contratto e quello che viene sancito dal codice della navigazione: gli operatori attraverso i formulari danno una disciplina ai vari rapporti commerciali il più uniforme possibile, e talvolta può discostarsi da quella disciplina che viene sancita nel C. della navigazione. Si tiene conto dunque dell'internazionalità dei rapporti ai quali ineriscono tali modelli contrattuali e del fine di uniformità che essi perseguono.

Altre fonti

Sono altre fonti di diritto marittimo :

- Le norme di diritto interno di ciascuno stato
- Le norme di diritto internazionale privato

2) La nave

L'art 136 cod. nav. definisce la nave come *“una qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo”*. La nave è un bene mobile registrato.

Con trasporto per acqua si intende un significato ben più ampio del semplice trasporto di cose/persona: si vuole intender dunque *“navigazione”*. Gli elementi essenziali di una nave dunque secondo il codice sarebbero dunque ben precisi. La nave deve avere le seguenti *caratteristiche tecniche*:

- **Galleggiabilità**, requisito strutturale intrinseco alla navigazione
- **Attitudine alla navigazione**, è frutto di una scelta teleologica che imprime alla nave una specifica finalità.

E diverse caratteristiche funzionali (pesca, rimorchio, ecc)

Le navi si distinguono in due categorie: **navi maggiori** (idonee alla navigazione alturiera) e **navi minori** (idonee alla navigazione costiera).

Tuttavia tale definizione è piuttosto ampia e generica, tanto da far rientrare nella stessa il galleggiante mobile (vi è dunque un *difetto* nella definizione): anch'esso infatti risponde dei due requisiti sopracitati. La dottrina ha trovato una semplice soluzione per distinguere le due fattispecie: è nave quella che è dotata di auto-propulsione. Con lo sviluppo di nuove tecnologie alcuni mezzi hanno creato alcuni problemi nell'essere catalogati o meno come navi o galleggianti mobili (hovercrafts). Per quanto riguarda le navi che, pur essendo navi, sono state destinate ad altri utilizzi (es. ristorante) esse non sono classificate come tali. La nave comincia ad esistere con il *varo*, ossia quella fase di costruzione nella quale essa comincia a galleggiare e quindi ha acquistato l'attitudine alla navigazione.

Una volta completata la costruzione la nave è *un bene complesso*, formata da un insieme di parti costitutive alle quali si *aggiungono pertinenze e parti accessorie*. Le pertinenze si distinguono dalle parti costitutive per non essere essenziali alla struttura della nave, ma destinate in maniera durevole a servizio ed ornamento della stessa.

Si applica il principio enunciato dall'art 818 del cc (regime delle pertinenze, per cui gli atti e i rapporti che hanno per oggetto la cosa principale comprendono anche le pertinenze, se non è diversamente disposto [...])

Abbiamo detto che *galleggiabilità e attitudine alla navigazione* non sono altro che i requisiti tecnici della nave: quest'ultima non viene meno qualora la nave urti qualcosa, pregiudicando però la *navigabilità* della nave. La **navigabilità** è una qualità di una nave, che può essere presente o meno a seconda di diverse situazioni: una nave può essere navigabile se vicina alla costa, ma non esserlo per la navigazione alturiera. L'art 164 del codice della navigazione stabilisce che:

La nave che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata, atta all'impiego al quale è destinata.

Con leggi e regolamenti sono stabiliti i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo la loro categoria e secondo la specie di navigazione cui sono adibite, per quanto riguarda:

- a) struttura degli scafi e sistemazione interna;
- b) galleggiabilità, stabilità e linea di massimo carico;
- c) organi di propulsione e di governo;
- d) condizioni di abitabilità e di igiene degli alloggi degli equipaggi.

Le stesse disposizioni prescrivono inoltre le dotazioni di apparecchi, attrezzi, arredi, strumenti ed installazioni di bordo, nonché quelle dei mezzi di segnalazione, di salvataggio, di prevenzione e di estinzione degli incendi.

Con leggi e regolamenti sono stabiliti del pari i requisiti ai quali devono rispondere e le prescrizioni alle quali devono attenersi le navi adibite al trasporto di passeggeri, nonché quelle addette al trasporto di speciali categorie di merci; sono altresì disciplinati i servizi di bordo.

L'esistenza dei requisiti e delle dotazioni è fatta constare con i documenti previsti dalle norme predette.

Le normative tecniche qui citate sono sia di carattere internazionale sia nazionale.

Il relitto: una nave diventa relitto solo qualora vengano meno gli elementi essenziali che la rendono atta alla navigazione. Se la nave non può più essere adatta al trasporto di persone o cose per acqua, essa è classificata relitto: ciò può avvenire per un *naufragio* causato da forze endogene o esogene o comunque per una alterazione irreversibile delle sue componenti dipendente da qualsiasi altra causa. Anche dopo il naufragio la proprietà della nave è sempre dell'armatore: per far sì che essa diventi *res nullius* egli deve cancellarla dai registri navali. Il relitto può costituire un intralcio o un pericolo per la navigazione: il proprietario deve dunque rimuoverlo a proprie spese entro un termine; se così non avviene allora l'autorità marittima provvede a disfarsi del relitto, e se la sua vendita non copre le spese sostenute può rivalersi sul proprietario. L'art 12 della Convenzione di Nairobi prevede la copertura assicurativa obbligatoria per tali esigenze. Inoltre una volta recuperato, il relitto deve essere smantellato e demolito.

Sea wolviness e cargo wolviness (?): una nave è navigabile quando può trasportare dei beni in sicurezza (es. petrolio).

Iscrizione della nave

Le navi maggiori si iscrivono nelle **matricole**, quelle minori nei **registri**.

Per iscrivere la nave in un *pubblico registro* occorre individuare:

- La stazza (volume degli spazi interni)
- Il nome
- Il luogo ed il numero di iscrizione
- La nazionalità

Va chiarito che il bene nave è giuridicamente rilevante anche prima dell'iscrizione, dovendosi peraltro valutare caso per caso quali norme la legge ricollega alla circostanza che il bene nave non solo esista come tale, ma sia anche iscritto negli appositi registri. La dottrina ritiene dunque che la PA con il procedimento di iscrizione si limiti ad accertare i requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali ed i presupposti richiesti dalla legge per tale atto: **è un diritto** del richiedente dunque iscrivere la nave qualora tali requisiti sussistano. Lo stato verifica ma non disciplina tali diritti: esso disciplina la circolazione giuridica. *Ogni eventuale controversia relativa all'iscrizione o al rilascio della nazionalità è di competenza della giurisdizione ordinaria.*

L'art 9 della legge 28 dicembre del 1999 vieta l'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali a navi adibite al trasporto passeggeri provenienti da registri stranieri e costruite oltre vent'anni fa: questo articolo potrebbe essere in contrapposizione con l'art 34 TFUE ed ostacolare dunque la libera circolazione di merci in ambito comunitario. La giurisprudenza per ovviare a ciò ha interpretato detto articolo 9 come non riferibile a navi provenienti da registri di iscrizione comunitari.

Per **l'iscrizione ai registri** sono richiesti molte volte, oltre che i requisiti tecnico-nautici, *requisiti di nazionalità* in capo ai soggetti proprietari della nave stessa. La legge del 27 febbraio del 1998 n.30 stabilisce che è ammessa l'iscrizione nelle matricole italiane:

- Per le navi che appartengono per una quota superiore a dodici carati a persone fisiche o giuridiche o enti italiani o di altri paesi dell'unione europea.
- Per le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario, appartenenti a persone fisiche/giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri paesi dell'unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave secondo le norme previste per la dichiarazione dell'armatore.

Il registro bare-boat e il registro internazionale

In molti stati è consentita *l'iscrizione nelle matricole di navi provenienti dai registri esteri e da questi non cancellate*: in tali casi l'iscrizione nelle matricole originarie rimane sospesa per alcuni profili, mentre continua a produrre effetti sotto altri. In Italia è ammesso iscrivere in un *registro speciale* una nave proveniente da un registro straniero, previa sospensione della stessa da tale registro ed in presenza di una locazione a scafo nudo a favore di un soggetto italiano.

In questi casi *la legge della bandiera* è quella del registro straniero di iscrizione temporanea. Il dpr 21 febbraio 1990 stabilisce le modalità con cui può essere concessa l'autorizzazione alla sospensione temporanea della abilitazione alla navigazione e all'uso della bandiera italiana. Molto spesso si ricorre a questa pratica di sospensione della bandiera qualora le norme (es. italiane) comportino dei costi di gestione molto alti, superiori a quelli che possono essere ottenuti sotto bandiere estere, ma si voglia ugualmente *mantenere un collegamento con l'ordinamento italiano*, per quanto riguarda ad esempio la tutela della proprietà. Esiste inoltre un Registro internazionale delle navi battenti bandiera italiana: le navi iscritte a tale

registro godono di un regime particolarmente favorevole sotto il profilo della composizione dell'equipaggio e beneficiano di un trattamento fiscale e contributivo particolare.

Procedimento di dismissione della bandiera italiana

Il controllo da parte dello stato della bandiera non è limitato solamente al momento dell'iscrizione della nave, ma prosegue durante la vita della stessa, *intervenendo qualora vengano meno i requisiti necessari* per la perdurante iscrizione della nave nelle matricole o nei registri italiani, con conseguente cancellazione della stessa. Lo scopo di tale controllo è quello di *tutelare eventuali creditori* del proprietario della nave.

Il procedimento è diverso a seconda che:

- La cancellazione venga richiesta **per trasferimento ad un registro non comunitario**
- La cancellazione venga richiesta **per trasferimento ad un registro comunitario**

Per il *primo caso* la procedura è più articolata: il proprietario deve far dichiarazione di voler cancellare dai registri la nave all'Ufficio di iscrizione, il quale pubblica la dichiarazione; eventuali interessati hanno 60 giorni di tempo per far valere i propri diritti; qualora vi siano dei crediti vantati, la cancellazione potrà avvenire solo qualora i creditori siano soddisfatti o la loro richiesta sia stata respinta con una sentenza passata in giudicato o i loro diritti siano estinti, ecc... vedi sotto

Presenta una procedura più semplice la *seconda ipotesi*: la cancellazione può comunque essere disposta solo previa verifica del soddisfacimento dei crediti contributivi relativi agli equipaggi, dei pagamenti spettanti agli istituti previdenziali e all'Agenzia delle entrate.

Il **registro italiano navale RINA** è un registro di classifica: tali registri sono sorti per rispondere all'esigenza dei privati interessati a vario titolo sulla nave di conoscere quali fossero le effettive condizioni della stessa. Nasce così la *certificazione di classe*, ossia viene stabilito il grado di fiducia che può essere attribuito alla nave a seguito della verifica tecnica effettuata da soggetti terzi, e che accompagna tutta la vita della nave. Oltre a ciò lo Stato italiano ha abilitato all'esercizio di attività di controllo e certificazione tale società di classificazione (*dlgs 14 giugno 2011*). Per quanto riguarda la responsabilità extracontrattuale che può sorgere in capo ai registri stessi, questa viene a dipendere dalla disciplina prevista nella legge, anche penale, concretamente applicabile alla fattispecie: si crea così una situazione di incertezza *ex ante* dei rischi assunti con l'esercizio dell'attività di classificazione. Per rispondere a tale problema si è deciso di stabilire delle regole di responsabilità uniformi, applicabili ai registri

di classifica, tenendo conto delle specificità delle attività e degli interessi pubblici e privati ad essa sottese.

3) La costruzione della nave, la sua vendita e il suo finanziamento

Il codice della navigazione si occupa della costruzione della nave in special modo per fissare le norme relative al controllo pubblico di tale attività, sia sotto il profilo tecnico e della sicurezza della navigazione, sia sotto quello della circolazione giuridica del bene. Da notare che mancando il requisito dell'attitudine alla navigazione, la nave in costruzione non è equiparabile alla nave, salvo norme espresse che estendano alla prima disposizioni dettate per la seconda. Le navi in costruzione sono iscritte nel registro omonimo.

Possono costruire una nave solo *soggetti abilitati alla costruzione*, previa dichiarazione agli uffici competenti; sono altresì previste forme particolari e pubblicità legale sia per il contratto di costruzione, sia per gli atti costitutivi, traslativi, modificativi ed estintivi di diritti reali sulla nave in costruzione.

Durante la costruzione di conseguenza esistono al contempo *due situazioni*: c'è una **sorveglianza per la sicurezza del mezzo** ottemperata da soggetti predisposti e la costruzione eseguita da **soggetti altresì abilitati**.

La garanzia per i vizi e le difformità dell'opera ha *un termine prescrizione di 2 anni*; è richiesto inoltre il consenso del committente perché si possa procedere al varo, dovendosi per tutti gli altri profili applicare le norme di diritto comune che regolano il contratto di appalto. Spesso tuttavia a prevalere come modello contrattuale è la vendita di cosa futura (es. produzione in serie di navi).

Qualora si abbia un contratto di costruzione appalto, la dottrina italiana si è espressa in maniera varia e difforme, circa la proprietà del bene in costruzione:

- 1) Una prima tesi riguarda il caso in cui a fornire il materiale per la costruzione sia il committente: in questo caso egli acquista la proprietà del bene a titolo originario man a mano che la nave prende forma. Se invece accade viceversa, è il costruttore ad ottenere la proprietà a titolo originario, e il committente acquista a titolo derivativo la stessa.
- 2) Vi è chi sostiene che la proprietà spetti a prescindere al committente

- 3) Chi sostiene che la proprietà a prescindere dai materiali è del costruttore, ma viene trasferita automaticamente e contestualmente al committente in forza del contratto di costruzione
- 4) Chi sostiene che la proprietà a prescindere dai materiali è del costruttore e che passa al committente in via derivativa al momento dell'accettazione.

In tale materia **la volontà negoziale delle parti è sovrana.**

La nave in costruzione *può essere oggetto di diritti reali*: per esempio una nave in costruzione venga venduta, o più frequentemente sia soggetta ad ipoteca.

Le regole dettate dal codice della navigazione in materia di costruzione della nave sono esigue, e dal punto di vista privatistico disciplina il contratto di costruzione di nave con 3 regole:

-Forma

-Termine della garanzia per vizi

-Obbligo del consenso del committente per eseguire il varo.

Il **contratto** non è disciplinato dal codice, ma come abbiamo visto precedentemente è *l'autonomia privata* a dettare le regole in questo settore: esistono dei contratti standard, normalmente adottati a livello di associazioni di costruttori, che fissano contrattualmente uno schema negoziale che le parti arricchiscono successivamente a seconda delle loro esigenze.

Per esempio, esistono dei contratti standard che prevedono la progressiva acquisizione della proprietà della nave in capo al committente in proporzione alle rate versate (formulario AWES). In tali casi, qualora si verifichi un inadempimento e vi sia la risoluzione del contratto a garantire la restituzione delle rate versate normalmente è una banca.

Per il contratto di costruzione è prevista la **forma scritta**, pena la nullità del contratto. Nel contratto è disciplinato il rapporto tra committente ed armatore: vi è la possibilità per esempio per il committente di eseguire visite in corso d'opera, le modalità delle visite e prove finali per la consegna della nave, la possibilità per il costruttore di sub-appaltare parte della costruzione,... e vengono altresì fissati i casi in cui il Committente