

DIRITTO DEI TRASPORTI

PARTE I

LE FONTI NORMATIVE:

FONTI DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

DIRITTO SOVRANAZIONALE

1) Convenzioni internazionali:

- = strumenti per prevenire l'insorgere di conflitti di legge contrattuali e extracontrattuali
- firma, ratifica, modifica e denuncia

Le **fonti normative** sono tutto quell'insieme di norme che regolano/disciplinano il diritto dei trasporti.

Il **primo problema** delle fonti normative è quello di **dare un ordine gerarchico** a queste fonti (quindi quello della gerarchia delle fonti).

Se abbiamo due fonti che regolano lo stesso tema ma con principi diversi e contrastanti, quale norma prevale sull'altra?

SCALA GERARCHICA

Le **prime fonti normative** che prevalgono sono il cosiddetto **Diritto Sovranazionale** formato da varie fonti ma quelle più importanti per noi sono le Convenzioni Internazionali.

•Diritto Sovranazionale:

1) LE CONVENZIONI:

sono normative rivolte a più Stati; per noi le più importanti sono le Convenzioni Internazionali.

Le Convenzioni sono strumenti per **prevenire** l'insorgere di **conflitti di legge contrattuali ed extracontrattuali**. **Che cos'è un conflitto di legge?** Un **conflitto di legge** si verifica in caso di un rapporto in cui vi sono elementi di sovra nazionalità, cioè un **rapporto** dove sono **coinvolti soggetti di nazionalità diversa**, oppure **veicoli** di nazionalità diversa, quindi un rapporto che coinvolge degli elementi diversi.

In questa situazione possono sorgere conflitti di legge **contrattuali o extracontrattuali**.

Sorge quindi il **problema dell'individuazione della legge nazionale applicabile** che può riguardare appunto rapporti contrattuali o extracontrattuali.

Esempio:

Rapporto contrattuale → contratto di trasporto tra un mittente di nazionalità A, un vettore di nazionalità B e un destinatario di nazionalità C. Immaginiamo che questo trasporto avvenga con un veicolo di nazionalità D, che parta da uno stato E ed arrivi a uno stato F.

Il carico viene perso o danneggiato per la strada; nasce quindi un **CONFLITTO DI LEGGE**. Quale legge si andrà ad applicare?

Rapporto extracontrattuale → una nave di nazionalità A che urta contro una nave di nazionalità B in una zona di mare sotto la giurisdizione di uno stato C. In questo caso quale legge applicherò?

La differenza tra i due esempi è che nel primo è presente un rapporto contrattuale tra le parti, nel secondo invece no. Il problema di fondo però è lo stesso.

Di fronte a questo problema entrano in gioco le **Convenzioni Internazionali**, facendo in modo che questi **conflitti NON sorgano fermandoli a monte**. Come fanno a prevenire i conflitti di legge?

Le **Convenzioni Internazionali**, nel momento in cui vengono **recepiti** dagli Stati si applicano al posto, o meglio, **prevalgono sulle leggi nazionali**. Se ci sono le condizioni per applicare una C.I. non si utilizzeranno più le leggi nazionali ma la convenzione, che si applicherà per l'intero rapporto a prescindere che ci siano soggetti, veicoli, luoghi di nazionalità diversa. Per questo la C.I. è denominata anche come **atto normativo di diritto internazionale uniforme**, uniforme perché la convenzione detta delle regole uniformi che si applicano in tutti gli stati che hanno aderito alla convenzione.

Riprendendo l'esempio dell'urto della nave: se gli stati hanno recepito le convenzioni, non si applicheranno le

leggi interne di ogni singolo stato ma si farà riferimento alla Convenzione.

Come si recepiscono le Convenzioni Internazionali?

Le convenzioni internazionali sono **elaborate** (redatte) da **appositi organismi internazionali** che hanno competenza in materia di trasporti.

Tra le principali organizzazioni internazionali possiamo distinguere:

- per il **settore marittimo**: **UNCTAD** (che si preoccupa in modo particolare degli aspetti che riguardano la tutela dei paesi in via di sviluppo) e **IMO** (organizzazione che si occupa della sicurezza marittima).
- per **settore aeronautico**: **ICAO**.
- per il **trasporto ferroviario**: **OTIF**.

Le convenzioni vengono redatte da queste organizzazioni, a cui partecipano i delegati dei vari Stati. Queste **organizzazioni** si organizzano per **stendere il testo** delle convenzioni internazionali. I **tempi** per scrivere una convenzione sono **molto lunghi** perché ci sono dietro interessi molto diversi tra di loro. A volte ci vogliono addirittura degli anni. Quando i rappresentanti degli stati interessati trovano un accordo, la convenzione viene **FIRMATA**. Attenzione al **valore della firma**, che è **soltanto una dichiarazione** da parte dei rappresentanti delegati dei vari stati che partecipano appunto alla convenzione, **che quello firmato è il testo definitivo** della dichiarazione. La firma però **NON VINCOLA** gli stati firmatari, cioè non significa impegnarsi a rispettarla.

Le convenzioni sono note con il **nome di una Città** e di una **Data**, per es. CONVENZIONE DI MONTREAL del 1999, CONVENZIONE DI BRUXEL 1924. La città è il luogo dove si è firmata la convenzione, la data è la data in cui è stata firmata. **Una volta firmato** il testo, incomincia un **processo di pubblicità** attraverso **siti internet** ma anche altri siti specializzati del settore, attraverso **convegni**, studi ecc. **L'obiettivo** è quello di **dare la massima pubblicità** di questa C.I **in tutto il mondo** perché non tutti gli Stati del mondo partecipano a una data organizzazione, potrebbero quindi esserci degli Stati che non hanno firmato la convenzioni ma vorrebbero applicarla. Deve quindi essere resa nota a tutti in modo tale che altri stati possono vincolarsi a questa convenzione.

Come fanno gli Stati a vincolarsi a una convenzione? Lo strumento più frequente è la **RATIFICA**.

Cosa vuol dire ratifica? Lo Stato emana una legge interna nazionale che prende il nome di "**legge di ratifica**". Questa legge è formata da **un solo articolo**, attraverso il quale lo **stato dichiara** di voler **applicare sul suo territorio** impegnandosi al rispetto di quella determinata **convenzione**. In questa legge è **riportato** in allegato il **testo della convenzione** che viene **recepito così com'è**, senza modifiche. Ci sono più versioni ufficiali delle Convenzioni, normalmente inglese e francese. In lingua italiana ci sono solo delle traduzioni non ufficiali per quanto riguarda i trasporti.

La legge di ratifica non è sufficiente affinché la convenzione si possa applicare in quello Stato, in quanto esso deve **depositare lo strumento di ratifica** all'organizzazione internazionale che ha emanato la C.I.

Questa comunicazione ha **due finalità** importanti:

1) Affinché una convenzione entri in vigore, e si possa quindi applicare, occorre che sia raggiunto un **numero minimo di ratifiche** indicate nella convenzione stessa. **SI APPLICA SOLO DOPO RAGGIUNTO UN MINIMO NUMERO DI RATIFICHE**. Gli stati che ratificano si chiamano **Stati Contraenti**, i quali possono essere sia stati membri dell'UE sia paesi extracomunitari;

2) Questa **pubblicità** serve per rendere noto a tutti gli altri Stati chi sono gli Stati Contraenti.

LA MODIFICA → Un **singolo Stato non può cambiare la Convenzione**. La Convenzione però potrebbe aver **bisogno di modifiche o aggiornamenti** le quali avvengono attraverso i cosiddetti **Protocolli di Modifica**, redatti dalla Organizzazione Internazionale e che seguono lo **stesso identico iter**, firma e ratifica.

Lo **Stato** che ha **ratificato** una Convenzione **non necessariamente** deve **ratificare il o i protocolli**. Il **problema** è che **se i protocolli non vengono ratificati da tutti** gli Stati **si creano disuniformità** e le regole diventano diverse, andando un po' contro l'obiettivo di uniformità delle Convenzioni Internazionali.

LA DENUNCIA → La denuncia di una convenzione è il **procedimento opposto della ratifica**. Con la ratifica lo Stato si impegna a rispettarla, con la **denuncia** uno Stato contraente **dichiara** all'organizzazione internazionale che **non intende più rispettare ed essere vincolato** a quella determinata convenzione, dichiarando di non volerla più applicare. Giuridicamente abroga la legge di ratifica.

Se la convenzione va sotto al numero minimo di ratifiche succede che la convenzione non si applicherà più in nessuno degli stati contraenti.

Possiamo notare che il **quadro normativo** è molto **complesso**, in quanto ragionando dal punto di vista italiano, esistono **3** diverse **situazioni**:

- 1) Ci sono **convenzioni in vigore** (operative) **ratificate dall'Italia** (es: Montreal 99);
- 2) Abbiamo delle **convenzioni in vigore ma non ratificate dall'Italia**;
- 3) Ci sono **convenzioni** che **non sono in vigore** (non hanno raggiunto il numero minimo di ratifiche).

FONTI DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

2) Diritto comunitario

2.1. Diritto comunitario originario:

Disposizioni del TFUE di interesse nel settore dei trasporti:

- a) riparto competenze legislative tra Unione europea e Stati membri
- b) politica comunitaria in materia di trasporti
- c) norme antitrust

2.2. Diritto comunitario derivato:

- a) Regolamenti
- b) Direttive

Si tratta di un quadro molto complesso per cui non sempre si raggiunge una conformità di regole.

Sempre nell'ambito del Diritto Sovranazionale, meritano un cenno anche le cosiddette "**regole uniformi**". Esse non **sono** una convenzione, bensì dei **modelli normativi**. Ad esempio, esistono regole uniformi che riguardano solo certi tipi di contratti. Sono dei modelli contrattuali che le parti possono recepire nel loro contratto, possono quindi inserirle all'interno del loro contratto ma in modo volontario, non sono obbligati a inserirle.

Sempre nel **Diritto Sovranazionale** è necessario analizzare anche

l'aspetto **Comunitario**. Quando si parla di **Diritto Comunitario** troviamo **2 tipi** di diritti:

- 1) il diritto comunitario **originario**;
- 2) il diritto comunitario **derivato**.

Il Diritto comunitario originario contiene tutte le **norme** contenute nel **TFUE**, ovvero nel **Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea** che detta i **principi** su cui **si fonda l'UE**. A noi **interessano** tutte quelle disposizioni che vanno a incidere nel **settore dei trasporti**. Quali sono?

A) Intanto, ci sono delle norme che riguardano il cosiddetto **riparto di competenze legislative tra Unione e Stati Membri**. Competenze legislative ovvero chi ha la **facoltà di legiferare**, bisogna quindi chiedersi a seconda delle materie chi è competente nel legiferare, se l'unione o i singoli stati membri con loro norme interne, o entrambi. Il Trattato **contiene e indica** una **serie di materie** e specifica **a seconda** della materia **chi ha la competenza legislativa**. Si possono distinguere da questo punto di vista **3 situazioni**:

1. Materie di competenza legislativa esclusiva dell'Unione Europea → Tra queste materie troviamo per esempio la **concorrenza**. In materia di concorrenza quindi può legiferare solo l'Unione, gli Stati membri si adeguano alla normativa comunitaria. Ci interessa perché la concorrenza è una materia trasversale in quanto chiaramente riguarda un po' tutti i settori economici e quindi anche i trasporti.

2. Competenze legislative concorrenti tra Unione e Stati Membri → Concorrente significa che gli **Stati Membri** possono **legiferare** in una determinata materia **finché non interviene il legislatore comunitario**. Gli Stati Membri quindi hanno un'autonomia legislativa ma solo fino al momento in cui non subentra il legislatore comunitario. Nel momento in cui vengono emanate delle norme comunitarie, gli Stati Membri non possono più far nulla e devono adeguarsi alla normativa comunitaria. Tra le competenze concorrenti noi troviamo i **trasporti e le reti transeuropee**. Questo significa che ogni qualvolta il legislatore interviene in materia di trasporti detta delle norme che devono essere rispettate dagli stati.

3. Ipotesi di competenze legislative esclusive degli Stati Membri → È una situazione in cui c'è la competenza legislativa **esclusiva in capo allo Stato Membro** il quale è libero di legiferare come vuole e l'UE al più svolge una funzione di coordinamento (linee guida, orientamento degli stati in una direzione piuttosto che un'altra) Tra queste materie troviamo per esempio il **turismo**.

B) Politica comunitaria in materia di trasporti → queste norme hanno una portata piuttosto circoscritta per 2 motivi:

1. Sono norme che si riferiscono soltanto ai trasporti stradali, ferroviari e per vie navigabili, rimanendo fuori il trasporto marittimo e quello aereo.
2. In ogni caso si limitano a dettare soltanto principi generali, che fissano quindi principi come il divieto di aiuti di Stato, il divieto di eventuali discriminazioni, che però alla fine dei conti non sono per niente sufficienti da poter regolamentare il settore dei trasporti nel suo complesso.

C) Norme Antitrust → terzo gruppo di norme che contengono il settore dei trasporti. Molto importanti in quanto la concorrenza è una materia trasversale che tocca molto il settore trasporti.

Queste norme prevedono per esempio un divieto, come principio generale, di accordi tra imprese restrittivi della concorrenza vietando abusi di posizione dominante (N.B il monopolio può esistere ma quello che è vietato è l'abuso del monopolista, ovvero di chi in una posizione di dominio approfitta della sua situazione). Da notare che queste norme antitrust, si riferiscono a tutti i settori.

Per vari anni si è discusso sulla possibilità o meno di applicare queste norme antitrust di portata generale specificatamente al settore dei trasporti. Il dubbio è sorto per le caratteristiche particolari del settore dei trasporti stesso, cioè per il fatto che ad esempio ci sono situazioni di monopolio naturali dove è proprio la struttura del mercato che impedisce la concorrenza (es: treni, se ho un solo binario non posso far andare più treni in concorrenza).

Questo dubbio però è stato risolto dalla Corte di Giustizia Europea nella seconda metà degli anni '80 del 900 attraverso una sentenza che è nota come "caso nuove frontiere". La Corte ha stabilito che le norme antitrust si applicano anche al settore dei trasporti, quindi da quel momento in poi non c'è stato più dubbio sulla loro applicabilità. Questa sentenza ha dato avvio a un graduale processo di liberalizzazione delle varie modalità di trasporto.

Nel Diritto comunitario derivato troviamo 2 diversi atti normativi:

1) **Regolamenti** → sono atti normativi vincolanti per TUTTI gli Stati Membri, senza necessità di attuazione nazionale e per questo direttamente vincolanti. Tutte le leggi nazionali in contrasto vengono implicitamente abrogate. Gli Stati Membri devono rispettare questi regolamenti senza dover emanare norme nazionali successive in contrasto. Il regolamento è direttamente applicabile e non richiede nessun atto di recepimento.

2) **Direttive** → indicano degli obiettivi che gli Stati Membri devono raggiungere lasciandoli liberi nell'attuare e definire meglio le modalità di raggiungimento di questi obiettivi. Questo significa che le direttive diversamente dai regolamenti, devono essere attuate negli Stati Membri e da questo punto di vista troviamo diversi strumenti di attuazione: in Italia lo strumento più frequente è il Decreto Legislativo. In realtà succede che, soprattutto negli ultimi anni, le direttive dell'UE sono MOLTO dettagliate e sotto questo aspetto di conseguenza i margini di manovra degli Stati membri si riducono moltissimo per cui molto spesso questi decreti legislativi non fanno altro che riprodurre il contenuto delle direttive.

•DIRITTO NAZIONALE:

DIRITTO NAZIONALE

1) Costituzione

Articoli di interesse per il settore dei trasporti:

- art. 117: riparto competenze legislative Stato-Regioni
- art. 2: garanzia diritti inviolabili
- art. 16: diritto mobilità
- art. 41: libertà di iniziativa economica

1) **La Costituzione:** è la legge più importante e detta i principi su cui si fonda la nostra Repubblica; per quanto riguarda gli articoli di interesse del settore dei trasporti troviamo:

→ l'Art. 117 che tratta il riparto di competenze legislative tra Stato e Regioni. Che differenza c'è rispetto a prima? Prima era un problema di competenza tra UE e Stati Membri, quindi stesso problema ma a un livello più basso. Dopodiché anche qui troviamo 3 situazioni, simili, ma non identiche a quelle di prima:

1. **Materie competenza esclusiva dello Stato italiano:** ci sono materie in cui soltanto lo Stato può legiferare.

Anche qui troviamo la **concorrenza**, l'**ambiente** e l'**organizzazione degli enti pubblici** (tra cui l'Autorità di Sistema Portuale);

2. Materie di competenza legislativa concorrente tra Stato e Regioni: qui troviamo un po' di differenza rispetto a prima in quanto questa situazione lo **Stato italiano detta i principi generali** e di conseguenza le **regioni legiferano nel dettaglio**. In questa situazione troviamo i porti, gli aeroporti, le grandi reti di trasporto e navigazione;

3. Competenze legislative esclusive delle Regioni: ovvero materie in cui soltanto le regioni possono legiferare. Un esempio anche qui è dato dal turismo.

La **particolarità** di questo articolo è che contiene **due elenchi di materie**: una che riguarda la prima situazione e l'altro che riguarda la seconda situazione. Questo significa che **tutto ciò che non è elencato tra le competenze esclusive dello Stato è ovviamente materia di competenza legislativa esclusiva delle regioni**. A prima vista sembrerebbe che il **potere legislativo delle regioni sia molto alto, in realtà però non è così** per diversi motivi:

a) Ci sono **materie di competenza esclusiva dello Stato** che hanno una **forte incidenza nel settore dei trasporti**, quindi lo Stato spesso interviene anche in materie che apparentemente sembrerebbero di competenza delle Regioni.

b) Le **regioni non possono MAI legiferare in materie di diritto privato**, tutti i contratti sono quindi disciplinati dallo Stato.

c) La chiamata in sussidiarietà, ovvero che **se lo Stato ritiene che per un certo aspetto esiste comunque un interesse nazionale** ed una regolamentazione uniforme in tutte le regioni, esso a quel punto **legifera su questo aspetto anche se questo si riferisce ad una materia non elencata tra le sue competenze** (e quindi di competenza esclusiva delle regioni).

In sintesi quindi, il **potere legislativo esclusivo delle regioni** incontra **3 fondamentali limiti**: in primis la presenza di **materie trasversali** per il quale lo **Stato legifera anche in materia di competenza delle regioni**; il secondo limite è il **diritto privato** nel senso che le **regioni non possono legiferare** in questa materia; il terzo è la **chiamata in sussidiarietà** perché se ci sono aspetti in cui è preferibile una regolamentazione nazionale, a questo punto lo stato legifera anche in materia esclusiva delle regioni.

→ l'**Art. 2: "La Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo"**. Questo significa che **per garantire questi diritti inviolabili esistono** tutta una **serie di norme sia di prevenzione**, quindi sulla **sicurezza** (per prevenire degli incidenti) per tutelare la vita delle persone che si trasferiscono da un luogo all'altro, sia delle **norme risarcitorie in caso di danni**. Ci sono quindi una **serie di interventi normativi per tutelare il diritto alla vita e alla salute** delle persone tutelati dall'articolo 2 della costituzione perché inviolabili.

→ l'**Art. 16**: il quale parla del **diritto alla mobilità** ed enuncia che **"ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale"** salvo per **limitazioni** dovute a **motivi di sanità e di sicurezza**. Le misure restrittive che stiamo subendo in questo momento storico trovano fondamento anche in questo articolo 16. Quello che è interessante notare, è che **ci sono certe rotte** (soprattutto tra continente e isole) che sono **di interesse pubblico**. In queste rotte lo **Stato può intervenire imponendo ai vettori** (imprese di trasporto) il rispetto di **obblighi/oneri di pubblico servizio** (es: una certa tariffa, una certa frequenza).

→ l'**Art. 41**: che riguarda la **libertà di iniziativa economica**. Questo articolo ci dice che l'**iniziativa economica è libera e può essere regolamentata solo per ragioni di utilità sociale**. Questo significa che come principio generale il mercato è libero, ma le iniziative economiche devono essere finalizzate ad una utilità sociale. Se il **mercato lasciato libero non riesce da solo** ad andare **verso questa utilità sociale**, portando a delle disfunzioni, allora ecco che **subentra il legislatore con delle correzioni**. Le norme nascono quindi per regolamentare un mercato che di per sé è libero.

Proseguiamo con un'altra fonte:

DIRITTO NAZIONALE

2) Codice civile

- **art. 1678:** nozione contratto di trasporto
- **art. 1680:** applicazione disposizioni codice civile a trasporti marittimi e aerei se non derogate dal codice della navigazione e da leggi speciali

2) Il CODICE CIVILE:

Nel Codice Civile ci sono soprattutto due norme che interessano il nostro settore:

→ l'**Art. 1678:** che fornisce la nozione di **contratto di trasporto**. Questo articolo prevede che con il contratto di trasporto il **vettore si impegna a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro**.

Va detto anche che il **Codice Civile** contiene **alcuni articoli** riguardanti appunto il **trasporto di persone** e il **trasporto di cose**. Sul **trasporto di persone**, per esempio, il Codice **disciplina la responsabilità del vettore per ritardo** oppure la responsabilità **per inadempimento**. Nel **trasporto di cose** il Codice disciplina i **documenti del trasporto**, i **diritti del mittente** e del **destinatario** e anche gli **impedimenti**, i **ritardi** e infine la **responsabilità del vettore**. Queste norme del Codice sui trasporti però, in realtà, hanno una **portata piuttosto residuale** perché lo stesso codice (nell'**art. 1680**) prevede che le **disposizioni del Codice Civile** si **applicano ai trasporti marittimi e aerei se non sono derogate dal Codice della Navigazione o da leggi speciali**.

Questo significa che i **trasporti marittimi aerei** non trovano disciplina nel Codice Civile (ad eccezione della loro definizione) ma sono di fatto **disciplinati dal Codice della Navigazione e da leggi speciali**. Nello stesso tempo il **Codice Civile** si riferisce alle **modalità terrestri** (segnatamente trasporti stradali e ferroviari) per i quali però **detta norme soltanto di diritto privato** (solo sul contratto di trasporto) ma non contiene invece norme pubblicistiche per quanto riguarda per esempio l'accesso al mercato e al suo funzionamento.

Codice civile → solo contratti e solo sui trasporti stradali e ferroviari.

Anche su questi esistono leggi speciali e convenzioni internazionali che si trovano al di sopra delle leggi nazionali e quindi prevalgono su esse.

DIRITTO NAZIONALE

3) Codice della navigazione

Art. 1: fonti diritto della navigazione:
«In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.
Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile»

3) il Codice della Navigazione: si apre proprio con un articolo che riguarda le **fonti della navigazione**. Questo articolo ci aiuta a capire **come vadano ordinate le fonti** sulla base del **Codice della Navigazione**.

In materia di **navigazione marittima interna ed aerea** → il Codice della Navigazione si riferisce non alle modalità terrestri (Codice Civile), bensì a quella marittima, interna (fiumi e acque interne) e a quella aerea.

Si applicano il **presente codice**, le **leggi speciali**, i **regolamenti**, le **norme corporative** e gli **usi** ad essa relativi → il **Codice della Navigazione** è del **1942** ed è **diviso in 4 parti**: la **prima** dedicata alla **navigazione marittima** e la **seconda** alla **navigazione aerea**.

Nel corso degli anni ovviamente c'è stata **qualche modifica** delle sue **disposizioni** ma tuttavia va osservato che la **parte marittima**, ad eccezione di qualche novità e modifica, (**legge di riforma portuale**) è **rimasta quasi invariata**. Per quanto riguarda la **seconda parte**, quella relativa alla navigazione aerea, essa ha **subito una sostanziale riforma** negli anni **2005-2006**. La **peculiarità** è appunto che l'articolo 1 mette al **primo posto** il **Codice della Navigazione**. Al **secondo posto** troviamo le leggi, ovvero le **leggi speciali**. Esse sono leggi che si riferiscono specificatamente e segnatamente alla navigazione marittima e a quella aerea. È chiaro però che una **legge speciale successiva al Codice prevale sul Codice stesso**. Al **terzo posto** i **regolamenti**, si intendono quelli **nazionali**, ovvero quelli emessi 1) da soggetti pubblici statali (es: decreti del presidente della Repubblica, i decreti ministeriali oppure i regolamenti di altri organismi statale come quelli della autorità marittima) e 2) da soggetti pubblici non statali, ovvero enti pubblici che non fanno parte dell'amministrazione diretta dello stato (es: regolamenti delle autorità di sistema portuale e dell'ENAC (ente nazionale dell'aviazione civile)). Al **quarto posto** seguono poi le **norme corporative** che sono **cadute** con il venir meno del regime fascista. Al **quinto posto** gli **usi** e infine il **Codice Civile**.

Con il termine **uso** si intende un **comportamento che viene per un lungo periodo di tempo ripetutamente tenuto da una collettività di persone nel convincimento che si tratti di un comportamento doveroso**, cioè di un comportamento imposto dalla normativa. La **norma di fatto non c'è** e per questo si parla di un uso. Quando si parla di **usi** qui si intendono gli usi chiaramente della navigazione marittima e aerea e **ne esistono di due tipi**:

- 1) gli usi cosiddetti “**secundum legem**” ovvero che è la **legge stessa** che **richiama un determinato uso**;
- 2) gli usi cosiddetti “**praeter legem**”, che sono invece degli **usi** che trovano **applicazione per colmare dei vuoti normativi** e che regolano quindi degli aspetti che le norme non prendono in considerazione.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano applicabili per analogia → dopo gli usi prevale l'**analogia**, ovvero **applicare ad un aspetto** che è **privo di regolamentazione** le **norme che si riferiscono a un aspetto analogo, simile a quello**. Quando non posso nemmeno applicare l'analogia all'ultimo posto è menzionato il diritto civile ovvero il Codice Civile e varie leggi di carattere generale e che non riguardano specificatamente il trasporto marittimo e aereo.

Perché una gerarchia così particolare?

DIRITTO NAZIONALE

3) Segue: Codice della navigazione:

Caratteristiche diritto della navigazione secondo Scialoja:

- a) specialità
 - b) autonomia
 - c) unitarietà (parallelismo navigazione marittima-aerea)
- Ridimensionamento teoria scialojana

Questo ordine delle fonti risente molto delle caratteristiche della navigazione. In modo specifico il **Codice della Navigazione** del 1942 **risente** molto delle **tesi** e delle **teorie** sviluppate da un giurista dell'epoca, **Antonio Scialoja**. Secondo Scialoja il **diritto dei trasporti** presentava delle **caratteristiche**:

- 1) la **specialità** → ovvero che ha **bisogno di regole particolari** di cui non hanno necessità altre attività sulla terra ferma (es: il comandante di

una nave può celebrare matrimoni in caso di pericolo di morte. Questo perché sulla terra ferma posso facilmente rivolgermi ad altri soggetti mentre sulla nave no) queste appunto sono le regole del diritto della navigazione, delle leggi speciali etc.

- 2) l'**autonomia** → ovvero ha **bisogno di regole proprie staccate dalle altre** (dalle regole del diritto comune) Il codice della navigazione è dello stesso anno del codice civile, e da qui l'autonomia.

- 3) l'**unitarietà** → Scialoja aveva individuato un **parallelismo** tra navigazione marittima e navigazione aerea. Il **parallelismo** sta nel fatto che **entrambi i veicoli** (nave e aeromobile) **si staccano dalla terra ferma**. Su questo presupposto **navigazione marittima** e **navigazione aerea** potevano **stare in uno stesso codice**. Proprio da questo principio ne consegue un codice diviso in due parti, ma con una precisazione: la **parte marittima** rispettava molto il mondo operativo di allora, il quale era **già molto sviluppato nel 1942**; le norme del codice infatti erano perfettamente aderenti alla realtà rispecchiando le sue esigenze. La **navigazione aerea** non era **per nulla sviluppata** e per questo la parte sull'aerazione non è altro che una ripresa delle norme marittime rapportandole a una realtà aeronautica non ancora presente (parallelismo un po' forzato). Il risultato è stato che la parte marittima ha retto nel tempo rimanendo più o meno la stessa mentre la **parte aerea** è stata **modificata in quanto più teorica**. Con lo sviluppo del settore aeronautico si è ovviamente avvertita la necessità di rivedere quella parte.

Queste caratteristiche portano al nostro Codice della Navigazione e all'idea dell'epoca che tutto ciò che riguardava la navigazione marittima e aerea potesse trovare compimento nel Codice della Navigazione.

Ovviamente questa **tesi** è stata **ridimensionata** nel corso degli anni ma che oggi va rimessa nella sua giusta posizione per vari motivi:

1. **Oggi non esiste più** un vero **parallelismo** tra navigazione marittima e aerea per esigenze ben diverse delle due modalità.
2. Perché a **prevalere** sul **Codice della Navigazione** troviamo le **leggi speciali successive**, la **costituzione**, il **diritto comunitario** e anche le varie **Convenzioni Internazionali**.
3. Il fatto che **ci sono state** alcune **leggi generali** relative alla **liberalizzazione** e alla **privatizzazione** dei **vari settori economici** che ha influito anche sulla navigazione.

4. Il **progresso tecnico** che ha interessato i vari mezzi di trasporto e che ha **reso** la **navigazione** marittima e aerea **molto più sicura** e molto meno rischioso rispetto all'epoca.

5. L'**Unione Europea** nel regolamentare in modo differente le varie modalità di trasporto comunque **tende a seguire dei principi comuni per tutte e 4 le modalità** (non vedendo più la marittima e l'aerea staccata da quella stradale e ferroviaria).

Tutto questo ci permette di arrivare alla **conclusione** che tutto questo ha portato anche dal punto di vista dello studio della materia ad un **passaggio dal diritto della navigazione** (inteso come navigazione marittima e aerea) **al diritto dei trasporti**.

PARTE II

LE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI:

PORTI

Natura demaniale dei porti

Porti = demanio marittimo necessario

Caratteristiche beni demaniali:

- 1) non alienabili
- 2) non espropriabili
- 3) non oggetto di usucapione
- 4) oggetto di diritti a favore di terzi nei modi e limiti previsti dalla legge
- 5) soggetti a tutela da parte dell'Autorità pubblica

In questa seconda parte andremo a vedere come sono regolate le varie infrastrutture.

Partiamo con i porti; i porti vanno analizzati sotto due aspetti: la proprietà e la gestione.

Per quanto riguarda l'aspetto della proprietà è importante dire che i porti hanno natura demaniale, nel senso che fanno parte del cosiddetto **demanio marittimo necessario**.

NB: il demanio può essere di **2 tipi: necessario** o **eventuale**.

Il **demanio necessario** → è un bene demaniale di **proprietà**

esclusiva dello Stato o di enti pubblici; questo significa che non ci possono essere beni privati, quel tipo di bene è SEMPRE E SOLO pubblico.

Demanio eventuale → è un bene di **proprietà pubblica** che **può essere anche di proprietà privata**. Ad esempio, i **porti** sono beni del **demanio marittimo necessario**, sono quindi di proprietà esclusiva dello Stato e non esistono porti di proprietà privata. È al massimo concesso un uso temporaneo del demanio ai privati. Un esempio invece di **demanio eventuale** è quello delle **strade**, la maggior parte sono pubbliche ma come privati potremmo avere una nostra strada (per esempio una strada dentro un terreno privato).

CARATTERISTICHE DEI BENI DEMANIALI e di conseguenza dei **porti**:

1. **Non sono alienabili** → essi **non** possono essere **oggetto di cessione**, di **trasferimento** o di **vendita**. In altri termini io non posso acquistare un porto, sono beni che sono e restano di proprietà dello Stato.
2. **Non sono espropriabili** → non possono essere espropriati.
3. **Non possono essere oggetto di usucapione** → ovvero un utilizzo prolungato di un bene da parte di un soggetto a seguito del quale tale soggetto ne acquisisce la proprietà.
4. **Questi beni possono essere oggetto di diritti a favore di terzi nei modi e nei limiti previsti dalla legge** → questo significa che **se è lo Stato ad avere la proprietà del porto** questo **non significa che i privati non possano utilizzarlo** con un utilizzo anche esclusivo di queste aree. Questo **utilizzo** però è **regolamentato dallo Stato**, ovvero avviene nei **modi** e nei **limiti** previsti dalla **legge**. Io non posso se non vengo in qualche modo autorizzato (attraverso lo strumento della concessione) all'utilizzo di questo bene. I **terzi** quindi possono avere dei **diritti sui beni demaniali** ma solo come previsto dalla legge, in particolare com'è disciplinato nell'ambito degli atti concessori.
5. **I beni demaniali sono soggetti a tutela da parte dell'autorità pubblica** → lo **Stato** quindi **tutela il bene** di sua proprietà, ad esempio prestando particolare attenzione alle occupazioni abusive. **Se un bene demaniale marittimo viene utilizzato in modo abusivo attraverso costruzioni** o simili lo **Stato** può **pretendere che vengano immediatamente distrutti** entro un certo periodo di tempo. **Se il privato non rispetta** questo obbligo **lo farà direttamente l'autorità pubblica** e a spese di colui che ha costruito abusivamente chiedendogli il rimborso delle spese.

Approfondendo il discorso sulla gestione, per capirne l'attuale gestione, non si può non partire dalla realtà passata grazie alla quale capiamo le principali novità.

Evoluzione della disciplina portuale

In passato:

- Enti portuali (economici)
- Riserva a favore delle compagnie portuali: monopolio imprese e compagnie portuali, divieto autoproduzione, tariffe fissate dall'Autorità

Con l'avvento dell'automazione:

Imposizione alle navi di prestazioni non necessarie, aumento tariffe e perdita competitività dei porti italiani

Sentenza Corte Giustizia «Porto di Genova» 1991:

Incompatibilità codice navigazione con regole comunitarie antitrust

In passato nei più importanti porti italiani esistevano i cosiddetti **Enti Portuali**. Questi Enti Portuali erano **Enti Pubblici economici**.

Cosa vuol dire **Ente Pubblico economico**? È possibile distinguere enti pubblici **economici** e **non economici**. Quelli **economici** sono enti che **possono svolgere attività economiche** (d'impresa) pur essendo pubblici. Utilizzano quindi strumenti privatistici mantenendo la loro natura pubblica.

In passato questi enti portuali svolgevano un **duplice ruolo**: un ruolo più **pubblicistico** di governo dei porti, **pianificando programmando** e **controllando** l'**esercizio** delle **attività portuali**, e in mancanza di

iniziativa privata questi enti portuali potevano anche svolgere attività economiche. Questo significa che oltre alla pianificazione delle attività in alcuni casi **potevano** direttamente **svolgere attività economiche**. **Cosa comportava questa possibilità?** Comportava il **rischio di conflitti di interesse**, in quanto il controllore e il controllato rischiavano per certi aspetti di coincidere.

La **seconda peculiarità** era l'esistenza di una **riserva a favore** delle cosiddette **compagnie portuali**, come funzionava?

In passato una **nave arrivava** in porto per **caricare** e **scaricare** la **merce** a bordo **non poteva avvalersi del proprio equipaggio** (**divieto di autoproduzione**, non poteva autoprodurre le operazioni portuali). Per caricare e scaricare si **doveva rivolgere** alle cosiddette **maestranze portuali** (soggetti esterni). Queste maestranze portuali non erano libere, ma **raggruppate all'interno** delle cosiddette **compagnie portuali**. Nel porto quindi **esisteva** una **compagnia portuale** che **raggruppava** al proprio interno i **lavoratori portuali**. Il quadro era molto complesso:

- 1) La nave arrivava in porto;
- 2) Non poteva autoprodurre ma, salvo in casi eccezionali, non poteva neanche rivolgersi alla compagnia portuale.
- 3) Esisteva un soggetto intermedio chiamato **impresa portuale**.
- 4) Questa impresa portuale **non aveva** dei **propri dipendenti** in quanto le maestranze erano raggruppate nella compagnia. L'impresa quindi una volta ricevuta la richiesta si rivolgeva alla compagnia portuale chiedendo lavoratori.
- 5) A questo punto la compagnia portuale inviava maestranze all'impresa.
- 6) L'impresa assumeva temporaneamente queste maestranze e le avviava alla nave per l'espletamento delle operazioni di scarico e carico richieste.

La **peculiarità** era data dal fatto che **sia la compagnia che l'impresa portuale** operavano in **monopolio**, che inevitabilmente **ha condotto** a degli **abusi** come l'**innalzamento dei prezzi**. Per evitare questo, le **tariffe non** erano **fissate** dalla **compagnia** o dall'**impresa** bensì dall'**Autorità Marittima** e quindi sottratte dal mercato.

NB: ogni volta che c'è un monopolio, molto spesso il prezzo viene sottratto al monopolista e fissato dall'autorità.

Tutto questo ha **funzionato** abbastanza bene **prima** dell'avvento **dell'automazione** (fino al **1960** circa), in quanto chiaramente le **maestranze** venivano **pagate ad ore** e sulla **base del lavoro svolto**. **Non** essendoci l'**automazione**, ma dovendo procedere a **scaricare sacco per sacco**, chiaramente le **occasioni di lavoro** erano **molte più** di oggi. Nel momento in cui si è **arrivati** alla **containerizzazione** e all'**utilizzo di gru**, il lavoro delle **maestranze** è diventato **sempre meno richiesto**. Il **problema** era che le **maestranze non** erano **dipendenti della compagnia portuale** e quindi **non ottenevano** alcun **guadagno fisso**. Nel momento in cui sono diventate meno necessarie, per **tutelare** i **lavoratori portuali**, la **compagnia portuale** ha provato vari modi per tutelarli:

- prima di tutto ha provato a **imporre** loro **prestazioni non necessarie**. ES: La nave poteva scaricare il proprio carico in un'ora con 10 lavoratori ma venivano inviate alla nave 30 lavoratori per tutto il pomeriggio;
- inoltre la compagnia portuali avevano fatto pressioni sull'autorità per avere un **aumento delle tariffe** per garantire un adeguato guadagno.

Tutto questo quindi gravava sulle navi. Dagli **anni 70 e 80** c'è stata una sempre più evidente **perdita di competitività** dei porti italiani, per cui in quegli anni alcune **navi** hanno **preferito andare** direttamente nei **porti del nord** e far **scendere i carichi via treni o via camion**.

In uno scenario di questo genere **cos'è successo?**

Ci sono state **numerose controversie** in quanto le **navi si rivolgevano** ai **giudici italiani** per il **risarcimento dei danni** dovute a tutte le peculiarità dei nostri porti. **Una di queste** controversie ha **riguardato il porto di Genova** ed è diventata **molto famosa per le conseguenze** che ha avuto.

Cos'era successo?

Era successo quello che accadeva regolarmente anche in altri porti, ovvero che a un certo punto una **nave arrivata nel porto di Genova**, potendo anche compiere le operazioni con il proprio equipaggio ma non potendo farlo, **si è rivolta alle compagnie portuali**. Le **compagnie** erano **in sciopero** e quindi comportando i soliti disservizi. L'**armatore** si è poi **rivolto al tribunale di Genova** per **chiedere il risarcimento dei danni mettendo in luce che** a suo avviso la **normativa di allora** (di riserva e dei monopoli e che all'ora trovava disciplina nel Codice della Navigazione) fosse **in contrasto** con le **disposizioni Antitrust** dell'allora Trattato della Comunità Economica Europea (TFUE odierno). Il **giudice** genovese davanti ad un problema interpretativo della normativa comunitaria ha **sospeso il processo** e si è **rivolto alla Corte di Giustizia** per **chiedere l'interpretazione** dei giudici comunitari. Ha quindi deciso che non aveva abbastanza elementi per valutare la conformità del codice della navigazione con le leggi Antitrust comunitarie. La **Corte di Giustizia** ha **pronunciato** la cosiddetta **sentenza "porto di Genova" del dicembre del 1991**. I **giudici comunitari** alla fine di questa sentenza sono arrivati alla **conclusione** che **esisteva** effettivamente un'**incompatibilità** del Codice della Navigazione con le regole Antitrust comunitario. Hanno quindi **dichiarato** che il **Codice della Navigazione** (introducendo questa riserva, creando monopoli e vietando l'autoproduzione) andava **in contrasto** con le **regole comunitarie contenute nel trattato** e in modo particolare con il divieto di abusi di posizione dominante. Questa **sentenza** è così **importante** perché ha di fatto **imposto al legislatore italiano di rivedere le norme del codice** perché **non più conformi** con la normativa comunitaria. Questa **sentenza** ha quindi **dato avvio** a un **processo di riforma** ed è grazie a questa che si è arrivati poi a quella che vedremo essere l'attuale disciplina dei porti.

Legge di riforma portuale n. 84/1994

Novità:

- istituzione Autorità portuali
- separazione tra funzioni pubblicistiche di pianificazione e controllo e funzioni privatistiche di esercizio delle attività
- soppressione compagnie portuali in monopolio e creazione regime concorrenziale tra imprese portuali
- diritto delle navi all'autoproduzione
- libertà tariffaria

Riforma 2016:

- Soppressione Autorità portuali ed istituzione Autorità di sistema portuale (AdSP)

Questo processo ha portato alla necessità di rivedere le **norme** del Codice della Navigazione che sono state **interamente abrogate**. La **disciplina dei porti** è stata **completamente rivista** ad opera di questa **Legge di Riforma Portuale: legge n. 84 del 1994**

Questa legge di riforma portuale ha **riordinato la legislazione in materia portuale a 360°**. Ha rivisto tutta la regolamentazione dei porti e non soltanto gli aspetti richiesti dai giudici comunitari (i quali si erano pronunciati solo sulla parte delle attività portuali). Questa legge infatti **disciplina la gestione dell'intero porto** e anche di **chi gestisce**

il porto.

PRINCIPALI NOVITA':

1) l'**istituzione delle autorità portuali** (oggi ex autorità portuali) → Questa legge **sopprime** gli **ex enti portuali** istituendo le **Autorità Portuali** nei principali porti italiani, non in tutti. La prima grande novità è data dal fatto che le autorità portuali **si basano** su un **principio di separazione** tra le **funzioni pubblicistiche di pianificazione e di controllo delle attività portuali** che vengono assunte dalle autorità portuali e