

DIRITTO DEI TRASPORTI

PARTE 1

14-09-20

FONTI NORMATIVE

Sono tutte le norme che regolano e disciplinano il diritto dei trasporti, il problema è quello di dare un ordine gerarchico alle fonti —> GERARCHIA DELLE FONTI.

Ad es. Tra 2 ordinamenti con stessi principi ma che sono leggermente differenti quale prevale?

Bisogna capire quali prevalgono:

– DIRITTO SOVRANAZIONALE

1. *Convenzioni internazionali* —> principale fonte del diritto sovranazionale

Sono strumenti che servono a prevenire l'insorgere di *conflitti di legge* contrattuali ed extracontrattuali.

I conflitti di legge sorgono nel caso di un rapporto in cui vi sono elementi di sovranazionalità, cioè rapporti in cui sono coinvolti soggetti, veicoli o luoghi di nazionalità diverse.

PROBLEMA —> individuazione di una normativa di legge nazionale applicabile perché ci sono in ballo anche altri paesi con leggi diverse.

I conflitti di legge possono riguardare:

- RAPPORTI CONTRATTUALI: es. Vi è un contratto di trasporto tra un mittente di nazionalità A, un vettore di naz. B, un destinatario di naz. C. Il veicolo è di nazionalità D e parte dallo stato E e va allo stato F.

Il carico si perde per strada che legge andiamo ad applicare? Quella dello stato A, B, C, D, E o F? Ecco che in questo caso si attuerebbe un conflitto di legge.

- RAPPORTI EXTRACONTRATTUALI: Nave di naz. A urta una nave di naz. B in una zona di mare sotto giurisdizione di naz. C

In questo caso quale legge nazionale bisogna applicare?

Quale è la differenza tra rapporti contrattuali ed extracontrattuali?

Che prima c'era un contratto, qui non c'è nessun contratto, è stato un caso che la nave abbia urtato l'altra.

Di fronte a questo problema —> CONVENZIONI INTERNAZIONALI, le quali vanno a prevenire questi conflitti, li fermano a monte evitando che si creino.

Ma come fanno? Le convenzioni internazionali, proprio perché internazionali, nel momento in cui vengono recepite dagli stati prevalgono sulle leggi nazionali.

Sono uno strumento di diritto internazionale uniforme che valgono per tutti gli stati

—> sono regole che valgono per tutti gli stati.

Come si fa a recepire che queste convenzioni internazionali sono redatte da apposite competenze in materie di trasporti. Tra le principali organizzazioni possiamo distinguere:

UNCTAD —> organizzazione nel campo marittimo che si occupa di tutelare i paesi in via di sviluppo

IMO —> organizzazione che si occupano della sicurezza marittima

ICAO —> riguarda il settore aereo, aviazione civile, si occupa degli aspetti del settore aereo

OTIF —> organizzazione che si occupa del settore ferroviario

A queste organizzazioni partecipano i delegati dei vari stati.

I tempi per scrivere una convenzione internazionale sono molto lunghi.

Firma —> viene messa sul testo finale della convenzione, è soltanto una dichiarazione da parte dei rappresentanti e dei delegati dei vari stati che quella firmata è la conv. int. finale —> non ci si faranno più modifiche.

Ma la firma non significa che lo stato si impegna a rispettarla, non è un impegno di rispetto della convenzione.

Le convenzioni sono note con il nome della città e dell'anno di dove e quando è stata firmata la convenzione.

Una volta firmato il testo —> inizia pubblicità dell'accordo tramite siti internet specializzati nel settore, convegni e studi, per dare pubblicità della convenzione internazionale nel mondo. Ci possono essere stati che non hanno firmato la convenzione, ma vogliono comunque poi utilizzarla e per questo deve essere pubblica.

Ratifica —> ci sono stati che firmano ma non si vincolano alla convenzione.

Se lo stato vuole impegnarsi a vincolarsi alla convenzione, deve attuare una LEGGE DI RATIFICA formata da un solo articolo e lo stato dichiara di voler applicare quella determinata convenzione e si impegna a rispettarla e con la legge di ratifica nel quale è allegato il testo di ratifica si impegna alla convenzione.

-Ci sono più testi delle convenzioni, i testi ufficiali solitamente sono in inglese o francese, ma anche in altre lingue (es. cinese), in italiano non ce ne sono di ufficiali, abbiamo solo delle traduzioni.

Lo stato deve comunicare all'organizzazione la sua legge di ratifica, questo per due motivi:

1. Affinché una convenzione entri in vigore occorre che sia raggiunto un numero minimo di ratifiche indicate nella convenzione stessa.
Es. La convenzione dice che servono almeno 30 ratifiche altrimenti la convenzione non è applicabile per nessuno.

Gli stati che ratificano si chiamano STATI CONTRAENTI (che possono essere stati membri UE o anche paesi extracomunitari), gli altri che hanno solo firmato STATI FIRMATARI

2. Questa pubblicità serve a rendere noto a tutti gli altri stati quali sono gli stati contraenti

Modifica —> attraverso i protocolli di modifica che sono redatti dalle organizzazioni internazionali e seguono lo stesso iter delle convenzioni firma e ratifica, chi ratifica una convenzione non deve

ratificare tutti protocolli ma volendo anche solo alcuni.

Denuncia —> è il processo opposto alla ratifica , uno stato contraente dichiara a chi ha l'organizzazione internazionale che non intende più rispettare né essere vincolato a quella determinata convenzione, **ABROGA LA RATIFICA** e dichiara di non voler più rispettare la convenzione.

Se il numero di denunce va sotto al numero minimo di ratifiche la convenzione non verrà più applicata nemmeno per gli altri stati.

Lez. 2

15-09-20

...continuo lezione 1

Possiamo notare che il quadro che fa riferimenti alle convenzioni internazionali in realtà è molto complesso, perché ragionando dal punto di vista italiano abbiamo:

1. Convenzioni in vigore ratificate dall'Italia
2. Convenzioni in vigore ma non ratificate dall'Italia
3. Convenzioni che non sono in vigore, cioè che non hanno raggiunto un numero minimo di ratifiche

Oltre alle convenzioni esistono anche le **regole uniformi**, che non sono convenzioni ma sono modelli contrattuali che le parti possono recepire all'interno del loro contratto ma che non sono obbligati ad utilizzarle, mentre le convenzioni, una volta che lo stato ha ratificato, sono obbligatorie.

2. **DIRITTO COMUNITARIO**

2.1. **Diritto comunitario originario** —> comprende tutte le norme del TFUE (trattato sul funzionamento dell'Unione Europea) di interesse nel settore dei trasporti.

Quali sono le norme che ci interessano ?

A) Riparto delle competenze legislative tra UE e stati membri (a chi

competete legiferare se l' UE come organizzazione internazionale, se gli stati interni con le loro norme interne o se entrambi quindi appunto chi ha la facoltà di legiferare)

—> Si possono distinguere:

1. Competenze legislative esclusive dell' UE, ad esempio la concorrenza cioè che in materia di concorrenza può legiferare solo l' UE e gli stati membri si devono adeguare a quelle determinate norme. Essi poi possono legiferare in materia di concorrenza ma devono rimanere in stretta linea con la normativa dell'UE. La concorrenza ci interessa perché è una materia trasversale che interessa molto i trasporti oltre che tanti altri settori.
2. Competenze legislative concorrenti tra UE e stati membri, ma nel momento in cui il legislatore comunitario interviene gli stati membri devono adeguarsi alla norma dell'UE (ad es. trasporti e le reti trans europee)
3. Competenze legislative esclusive degli stati membri (es. turismo)

B) Norme sulla politica comunitaria in materia di trasporti.

Esse hanno una portata circoscritta perché si occupano solo di modalità di trasporti stradale ferroviario e vie navigabili.

E si impegnano a dettare solo alcuni principi generali, ad esempio vietano discriminazioni tra i paesi, ma non sono troppo importanti ci sono alcune norme ma che non regalano più di tanto.

C) norme antitrust —> cosa prevedono? Un divieto come principio generale di accordi tra imprese restrittive sulla concorrenza, divieto di abusi di posizione dominante (attenzione! Non sono vietati monopoli, ma l'abuso del monopolista). Queste norme antitrust si riferiscono a tutti i settori dei trasporti.

Il dubbio che vi era di usare le norme antitrust nei trasporti è stato risolto dalla corte di giustizia (=giudici comunitari che hanno compito di interpretare il diritto comunitario, es. se un giudice italiano ha un dubbio

interpretativo su una norma dell' UE, un giudice nazionale sospende la causa e chiede alla corte di giustizia una norma interpretativa, la quale darà la sua interpretazione che varrà per tutti i giudici di tutti gli stati membri da lì in poi, quindi sono molto importati). Attraverso la sentenza "nuove frontiere" nel senso generale, la corte ha detto che le norme antitrust si applicano al settore dei trasporti e devono rispettare queste norme relative alla concorrenza e questa sentenza già dato origine a un graduale processo di liberalizzazioni alle singole modalità di trasporto.

2.2. *Diritto comunitario derivato*

A) Regolamenti → sono degli atti normativi vincolanti per tutti gli stati membri senza necessità di attuazione nazionale, quindi tutte le leggi nazionali in contrasto vengono abrogate, gli stati membri devono rispettare queste norme e non possono essere emanate in contrasto con il regolamento.

B) Direttive indicano degli obiettivi che gli stati membri devono raggiungere ma lasciamo liberi gli stati membri di realizzare gli obiettivi, quindi le direttive devono essere attuate all' interno degli stati membri. E ci sono diversi modi attuazione in Italia, es. vengono attuate attraverso i decreti legislativi.

– DIRITTO NAZIONALE O DIRITTO INTERNO

1. *Costituzione*

Articoli di interesse per il settore trasporti:

→ ART. 117 che tratta il tema del riparto di competenze legislative tra lo stato (italiano) e le regioni:

1. Competenza legislativa esclusiva della stato italiano, materie in cui soltanto lo stato può legiferare
2. Materie di competenza legislativa in concorrenza tra stato e regioni, qui lo stato italiano detta i principi generali e a questo punto poi le regioni legiferano nel dettaglio, devono emanare leggi di maggior dettaglio rispetto alle norme statali porti aereoporti e grandi reti di

trasporto

3. Competenze legislative esclusive delle regioni, cioè materie in cui solo le regioni possono legiferare (es. turismo)

L' articolo 117, in realtà contiene due elenchi di materie:

1. Concorrenza esclusiva dello stato
2. Concorrenza tra stato e regioni (porti aereoporti ecc.)

Tutto il resto è di competenza delle regioni quindi parrebbe che la competenza delle regioni sia molto vasta, ma in realtà non è così perché nel settore dei trasporti, la competenza regionale è molto limitata.

1. materie trasversali sono di competenza dello stato anche se dovrebbero essere delle regioni (?)
2. le regioni non possono mai legiferare sul piano del diritto privato (che regola i contratti tra privati) questi devono essere disciplinati dallo stato e non dalle regioni
3. chiamata in sussidiarietà → che se lo stato ritiene che per un certo aspetto esiste comunque un interesse nazionale, lo stato legifera su questo aspetto anche se si riferisce a una competenza esclusiva delle regioni

→ ART. 2 *"la repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo"*

Vuol dire che per rispettare questo principio esistono sia una serie di norme sulla sicurezza (prevenzione, tutela della vita e della salute di persone che si spostano) e sul risarcimento (vita e salute)

→ ART 16 *"diritto alla mobilità ogni cittadino può ricolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale salvo per limitazioni dovute a motivi di sanità e sicurezza"*

Lo stato può imporre e intervenire per il diritto alla mobilità, ad esempio tariffe viaggi...

→ ART 41 libertà di iniziativa economica, che è il fondamento del mercato.

L' iniziativa economica è libera può essere regolamentata solo per ragioni di utilità sociale.

Se il mercato da solo, lasciato libero porta delle disfunzioni ed esternalità ecc.. Ecco che subentra il legislatore a correggere e regolamentare il mercato che di per se stesso è libero. Es. mercato navi trump, il legislatore non interviene perché quel mercato funziona.

Lez. 3

16-09-20

2. *Codice civile*

—> ART. 1678 nozione di contratto di trasporto. Con il contratto di trasporto il vettore si impegna a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro.

Il codice civile contiene alcune norme e articoli riguardanti il trasporto di cose o di persone ad esempio riguardanti la responsabilità del vettore per un ritardo, oppure la responsabilità per inadempimento. Nel trasporto di cose disciplina gli impedimenti, i ritardi e la responsabilità del vettore.

Queste norme però hanno una portata piuttosto residuale, limitata perché lo stesso codice civile prevede:

—> All' ART. 1680 che le disposizioni del cc si applicano al trasporto marittimo e aereo se non derogate dal codice della navigazione o da leggi speciali.

Cioè che di fatto sono disciplinate dal codice della navigazione.

Nello stesso tempo quindi il cc si riferisce ai trasporti stradali e ferroviari per i quali detta solo norme che riguardano contratti tra privati e non norme pubblicistiche (ad esempio per quanto riguarda l'entrata nel mercato). Tra l'altro anche per questo esistono leggi speciali e leggi sovranazionali , quindi andremo a trattare poco queste norme perché ce ne sono altre molto più importanti.

3. **Codice della navigazione**

—> ART 1, troviamo le fonti del 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"*

Analizziamo alcune parole importanti di questo articolo:

– **Codice:**

Il codice della navigazione risale al 1942 ed è diviso in 4 parti, ma a noi interessano le prime due.

La prima riguarda la navigazione marittima e la seconda la navigazione aerea.

Ci sono state negli anni delle modifiche, ma nella prima parte non vi sono state grosse modifiche invece per quanto riguarda la navigazione aerea vi è stata una importante riforma nel 2005/2006 che ha cambiato praticamente tutto.

– **Leggi:**

Ci sono leggi speciali che riguardano navigazione aerea e marittima e se sono successive prevalgono sul codice.

– **Regolamenti:**

Sono nazionali cioè emessi:

1. Da soggetti pubblici statali per esempio i decreti del presidente della repubblica (DPR) decreti ministeriali (DM)
2. Decreti emanati da soggetti pubblici non statali ad esempio le autorità di sicurezza portuale (ADSP) o l'ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC)

– **Usi:**

Un comportamento che viene per un lungo periodo di tempo ripetutamente tenuto da un gruppo vasto di persone con la convinzione che si tratti di un comportamento doveroso e che esista una norma, (qui intendiamo gli usi della navigazione marittima e aerea)

Esistono 2 tipi di usi:

- *Secundum legem* vuol dire che è la legge stessa che richiama un determinato uso
- *Praeterea legem* che sono invece usi che riguardano aspetti non trattati dalla legge e creano dei vuoti normativi (es. 15 min accademico che non aveva nessuna fonte normativa dietro, ma tutti i professori lo utilizzavano). Anche questi sono usi speciali.
- **Analogia:**

Applicare ad un aspetto che è privo di regolamentazione le norme che si riferiscono ad un aspetto analogo, ad esempio non esiste la norma sui veicoli spaziali, allora utilizzo una norma simile ad esempio una norma aerea. Ma se non esiste nessuna norma e non posso nemmeno applicare l'analogia → si applica il **diritto civile**.

Questo è l'ordine delle fonti secondo l'ordine del codice della navigazione.

Ma perché il diritto civile lo troviamo al sesto posto?

Perché questo ordine delle fonti ha le caratteristiche del diritto della navigazione secondo Antonio Scialoja ovvero:

(Anni '40)

A) SPECIALITÀ → un diritto speciale che ha bisogno di proprie regole, leggi speciali usi speciali ecc..

B) AUTONOMIA → il diritto della navigazione ha bisogno di regole sue autonome e separate dalle altre del codice civile

C) UNITARIETÀ → (parallelismo tra navigazione marittima e aerea) ovvero che entrambe si staccano dalla terra ferma e intraprendono una "spedizione/avventura" quindi secondo Scialoja esse dovevano essere insieme, e perché all'ora era un'esperienza molto più rischiosa.

Per questo il codice è diviso in marittimo e aereo, la navigazione marittima era già sviluppata, aveva già un'esperienza operativa infatti oggi la parte marittima è praticamente la stessa dal 1942, mentre la navigazione aerea non era affatto sviluppata, quindi ha ripreso le norme

marittime riportandole ad una realtà aeronautica che ancora non c'era facendo proprio come un "taglia e incolla" e infatti è stata del tutto rivista appunto nel 2005/2006.

Tutt'ora comunque le due norme sono molte simili.

Ovviamente questa tesi di Antonio Scialoja è stata ridimensionata, infatti oggi le norme che ci interessano non le troveremo solo sul codice della navigazione anzi molto poco.

Inoltre il parallelismo nave/aereo non è poi così vero nella realtà. Vi sono il diritto comunitario e convenzioni internazionali e ci sono state alcune leggi generali relative alla liberalizzazione e privatizzazione che hanno influito sulla navigazione anche se la navigazione è un settore speciale. Inoltre con il progresso tecnologico, oggi è meno pericoloso il trasporto marittimo e il trasporto aereo e sono più pericolosi altri metodi di trasporti (stradale, ferroviario) quindi anche qui leggi speciali non sono più tanto vere.

L'Unione Europea disciplina con norme distinte per le diverse modalità di trasporto tende a utilizzare principi uniformi per tutte e 4 le modalità pur se con normative diverse.

Tutto questo ci porta alla conclusione che siamo passati dal diritto della navigazione al diritto dei trasporti proprio per questa ragione, perché ci ha portato ad osservare tutte e 4 le modalità di trasporto.