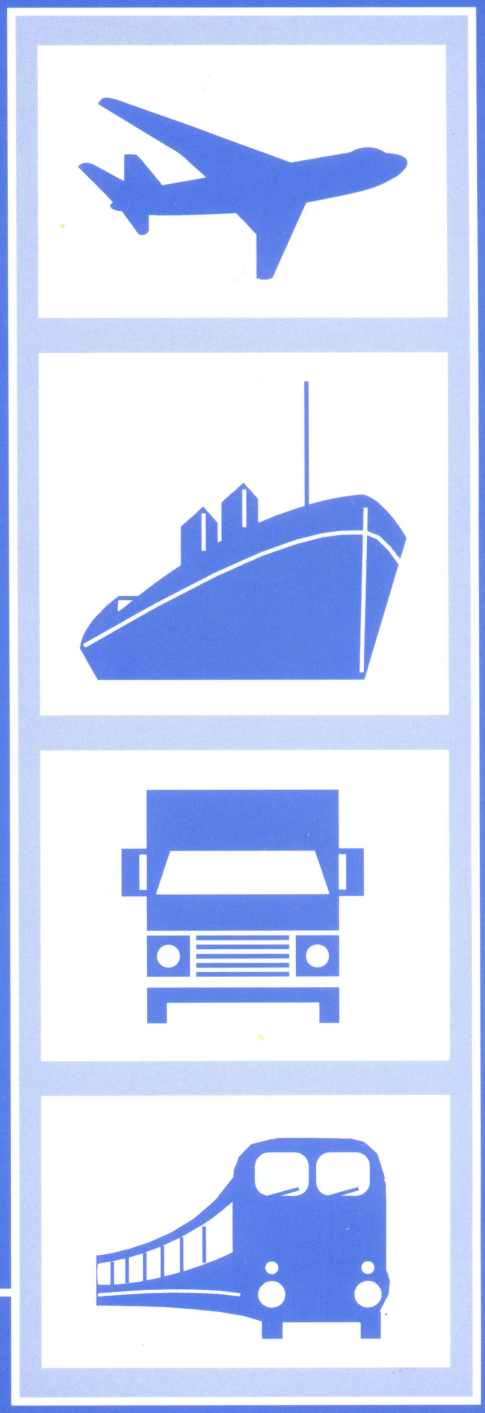
trasporti

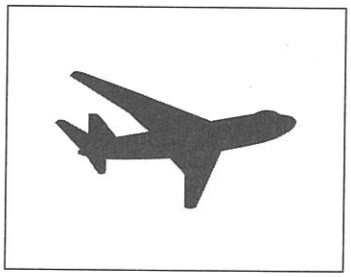
diritto economia politica

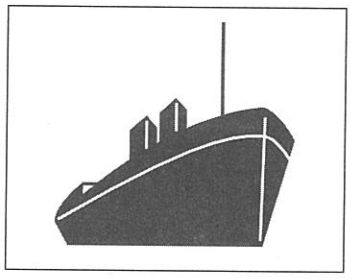


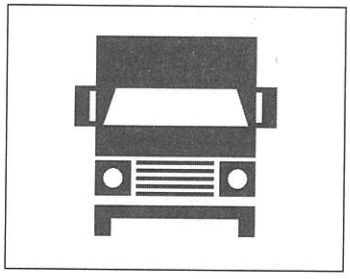
n° 80
2000

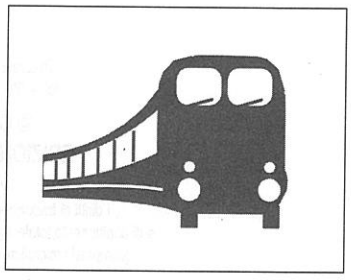
trasporti

diritto
economia
politica









n° 80
2000

EDIZIONI UNIVERSITÀ DI TRIESTE

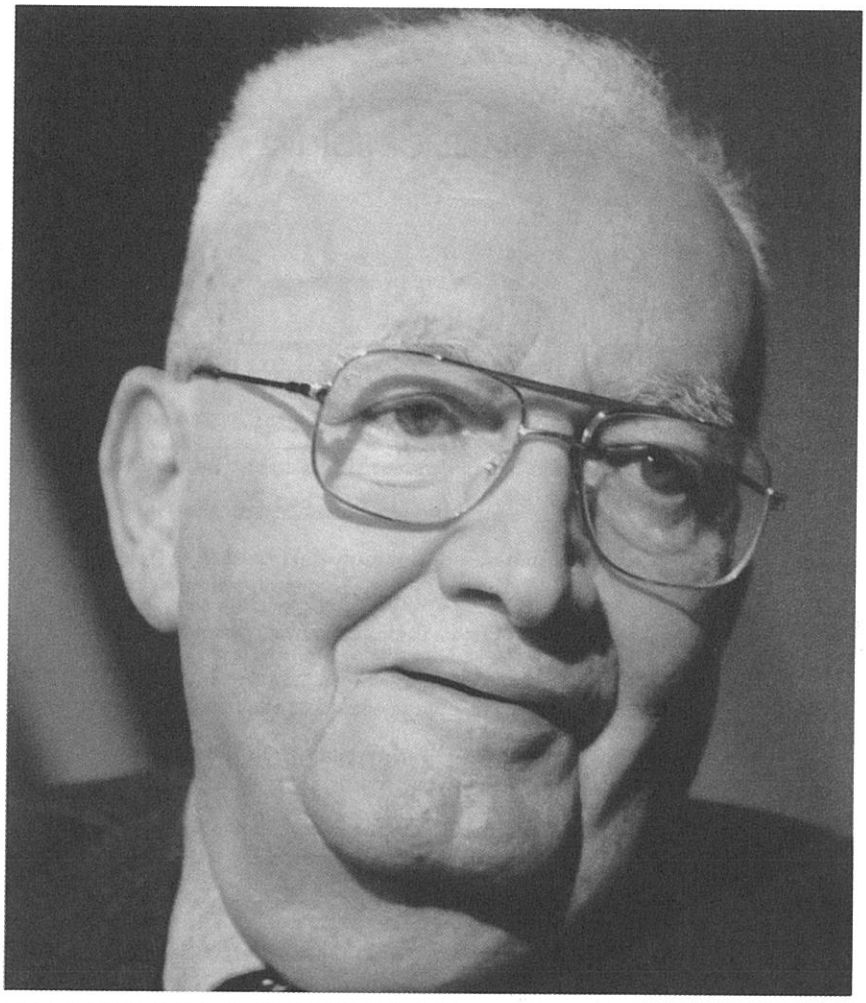
Piazzale Europa, 1 - 34127 TRIESTE - Italia
tel. + 39-040-6763052 - fax + 39-040-6763777

SOMMARIO

note e commenti

giurisprudenza annotata

recensioni



MASSIMO SEVERO GIANNINI, dal Diritto amministrativo e dalla Teoria generale del diritto irradiò tanta luce di sapienza sulle altre discipline giuridiche.
La Direzione, il Comitato scientifico, la Redazione intendono dedicare i tre volumi della Rivista, editi nell'anno 2000, alla Sua straordinaria personalità e al Suo mirabile insegnamento.

MASSIMO SEVERO GIANNINI

Il dì 25 gennaio 2000 decedeva nella Sua abitazione romana, all'età di 85 anni, **Massimo Severo Giannini**, autorevole componente del Comitato scientifico di questa Rivista, al cui geniale e mirabile insegnamento di sommo Maestro di diritto e di vita molti altri componenti si sono formati, proseguendo la ricerca scientifica lungo le linee e l'impianto della Sua profonda ed illuminante lezione metodologica.

I componenti di questa Rivista intendono offrire, dedicando questi tre numeri (del 2000), un particolare, affettuoso tributo all'insigne giurista; esprimono la loro riconoscenza, la loro gratitudine, in una con la più vivida ammirazione, ad un fervido ed insuperabile inventore di diritto, ad un vigoroso costruttore di un metodo largamente seguito in Italia e all'estero, ad un generoso animatore di tante e tante energie scientifiche propagate anche in momenti e in passaggi di più spesso grigiore.

Gli studiosi del diritto della navigazione non potevano non affidare la "prima pagina" del **Ricordo di Massimo Severo Giannini** alla prestigiosa penna e alla inconcussa autorità scientifica del nostro più limpido Maestro, Gabriele Pescatore, condirettore prezioso e fondatore della nostra Rivista. Seguono, nel volere segnare l'indelebile ricordo, alcuni dei Suoi numerosi allievi: Sabino Cassese, Stelio Valentini, Giovanni Battista Verbari, Franco Bassi, e il sottoscritto, con un modesto apporto ispirato alle teoriche dibattute nella feconda ed irripetibile stagione pisana, che va dal 1957 al 1970, fatta oggetto di un'amabile, cara, e pertinente menzione, nelle conclusive e significative proposizioni, da parte dello stesso Gabriele Pescatore. Seguono tutti gli altri contributi distesi nei tre distinti volumi, sempre dedicati all'insigne e sommo Maestro, Massimo Severo Giannini (F. A. Q.).

GABRIELE PESCATORE

RICORDO DI MASSIMO SEVERO GIANNINI

Nei primi anni quaranta (del secolo ora decorso) un *grand commis* dello Stato (tra l'altro ambasciatore e direttore generale degli affari economici del Ministero degli esteri), cultore e docente di diritto aeronautico, si intratteneva con alcuni giovani (tra i quali Lefebvre ed io) nella sede del Ministero di grazia e giustizia, in via Arenula a Roma, sul tema della codificazione del diritto della navigazione: unificazione del diritto marittimo ed aeronautico, vantaggi e svantaggi; unità della parte generale, diversificazione dell'organizzazione e dell'attività amministrativa, sorte unitaria differenziata della materia contrattualistica, della proprietà e dell'armamento della nave e dell'aeromobile. Antonio Scialoja, maestro dell'unificazione, si teneva in quel momento in disparte. Noi conversavamo con il *grand commis,* che era Amedeo Giannini, padre di Massimo Severo. Il codice unitario della navigazione del 1942 costituì un giusto compromesso tra le due tendenze (unificatrice ed autonomistica) e la ormai lunga esperienza di quel testo ha dato ragione alla scelta. Ma quelle tendenze dottrinali e la dialettica della codificazione si richiamano qui soltanto come premessa a Massimo Severo Giannini. Nel ricordato colloquio col padre mi colpì una frase, nella quale, riferendosi al figlio, affermò: "Massimo mi dà soggezione". E' la chiave per comprendere tante cose che poi mi diventarono chiare. Innanzitutto, l'impegno morale e, con esso, l'applicazione rigorosa allo studio, consentirono al giovane docente di apportare, sin dall'inizio della sua opera, contributi rilevanti sui maggiori temi del diritto amministrativo (organizzazione, attività, autonomia,

potestà, discrezionalità, presupposti e base della particolare sistemazione e degli sviluppi della giustizia amministrativa). L'apertura a temi, all'epoca quasi ignoti alla dottrina, come l'ambiente, inteso in senso unitario e globale, il ricorso alla storia e alla sociologia come momenti significanti dei vecchi e dei nuovi problemi, la penetrazione della vita e delle prassi per integrare il dato normativo e, infine e soprattutto, il richiamo iniziale e costante alla Costituzione come quadro di riferimento, di inquadramento e di elaborazione, condussero ad una nuova impostazione, più giovane, più aperta e più consona alla realtà in evoluzione. Il riconoscimento della sistemazione "esemplare" data alla "materia" amministrativa da Guido Zanobini non impedì l'esigenza di muovere da essa per redigere nuovi testi normativi e procedere alla "riscrittura" del diritto amministrativo. A quest'ultimo impegno Massimo provvide con i due volumi del *Diritto amministrativo* (1970), seguiti dal *Diritto pubblico dell'economia* (1977). Sí che al programma seguì l'attuazione del disegno, in misura tempestiva e completa nella dimensione.

Giannini avvocato fu coerente col docente; si notava in lui il distacco dalla trattazione dei casi, quando non suscettibili di inquadramenti fruttuosi, accompagnato da una tenacia, inconsueta, laddove i temi si imponevano per novità e per rilevanza costruttiva. E i frutti giurisprudenziali non tardarono a prodursi, pur dopo qualche iniziale difficoltà d'intesa. Giannini avvocato si trovò ad operare quando si avviava al tramonto l'epoca dei Sorrentino (purtroppo, prematuramente), Piccardi, Guicciardi e Dedin; fu coevo con Benvenuti e Nigro e da questi si differenziò per una maggiore tendenza costruttiva e per il minore rilievo alla "scarnificazione" del fatto: tutti insieme segnarono una svolta alla tecnica della prassi e ai limiti dell'impegno professionale.

Mi è caro segnalare, per finire, il contributo che Massimo dette anche al diritto della navigazione. L'insegnamento pisano, che marcò una notevole serie di giovani ingegni, investì anche il diritto della navigazione; a tal punto che uno dei più validi cul-

tori della materia nautica trasse da quell'insegnamento solidi spunti per una impostazione "gianniniana" di temi fondamentali. Col richiamo, ben seguito, ad elaborare le nuove visioni nel quadro delle antiche e recenti sistemazioni che, da Antonio Scialoja in poi, avevano segnato la materia, l'innesto dei contributi di ispirazione gianniniana si rivelarono molto fruttuosi.

In tanti ricordi che si accavallano mette ordine e pace la tristezza del distacco: riflettevo, nella scarna solitudine della cappella della Sapienza, sulla solenne immobilità che aveva sostituito il vibrante spirito creatore. E trovai conforto nella lettura dell'ultimo periodo della premessa al suo *Diritto amministrativo:*

"Flavio Lopez de Oñate, Carlo Sansoni, Attilio Friggeri, Fausto Ardigò, Mario Fioretti, Giaime Pintor, Frederik Malan: miei cari amici morti nelle guerre; chi di stenti, chi cercato e ucciso dal piombo fabbricato in luoghi diversi del mondo. So che nei loro confronti la raccomandazione più autorevole non lascerebbe, in chi non li conobbe, se non una facoltà di compianto. Eppure dico che oggi sarebbero tutti operanti e vive forze, anche se, tutti insieme, non ce l'avremmo fatta a riformare il mondo, come pensavamo nei nostri lunghi colloqui dell'età albare. Nelle ore dei panni curiali, specie quando vacillo, me ne trovo vicino qualcuno, senza che me ne avveda, e si riprende il colloquio, non più albare, anzi amaro, mai però senza speranza. Della ricchezza e del conforto che mi hanno dato rendo loro grazie".

Vale anche per i giovani che non lo conobbero.

SABINO CASSESE

LA RIFORMA DELLO STATO COME MISSIONE

Uno dei maggiori giuristi europei del secolo XX; uno studioso che, prestato alla politica, ha aperto una stagione nuova delle riforme amministrative; uno dei più ascoltati progettisti di nuove leggi: per mezzo secolo Massimo Severo Giannini, morto ieri a Roma all'età di 85 anni, ha svolto con costanza tutti e tre questi ruoli.

Nato nel 1915, si è laureato a 21 anni. Tre anni dopo pubblica due libri e vince la cattedra di Diritto amministrativo a Sassari. Dopo aver insegnato brevemente in questa università, passa in quella di Perugia, poi a Pisa, dove insegnerà cinque anni, per finire alla "Sapienza" di Roma, dove insegnerà per più di un quarto di secolo, fino al 1985.

La sua opera scientifica ha inizio con uno scritto fondamentale sul potere discrezionale della Pubblica amministrazione, in cui Giannini introduce il principio del pluralismo nell'analisi dello Stato, mostrando che la discrezionalità consiste nella ponderazione tra interessi contrapposti.

Nella prolusione sassarese del 1940 fa una critica degli studi di Diritto amministrativo, tecnicamente perfetti, ma sostanzialmente esangui. E si attiene al programma enunciato, andando a scoprire le province inesplorate dalla scienza giuridica in quei tempi, dal controllo del credito agli ordinamenti sportivi, all'assetto della protezione sociale.

Nel rinnovato clima del dopoguerra, Nenni lo vuole accanto a sé, come capo del Gabinetto al Ministero per la Costituente, dove Giannini prepara culturalmente la Costituzione, del 1948,

alla quale, però, il prevalere della politica pura gli impedisce di partecipare direttamente.

Terminata la sua prima esperienza di partecipazione alla politica, si dedica alla stesura di un fondamentale corso di lezioni, pubblicato nel 1950, che sarà il testo principale di studio di tutta la scienza giuridica degli anni successivi.

Da quel momento, senza mai un cedimento, si dedica all'insegnamento, scrivendo in ognuno dei decenni successivi trattazioni generali di Diritto amministrativo, oggetto di apprezzamento in Italia e di ammirazione fuori d'Italia.

Nel 1979 gli viene offerto da Cossiga il Ministero per la Funzione pubblica e Giannini prepara un rapporto sullo stato della Pubblica amministrazione nel quale espone l'idea - allora nuovissima - che lo Stato sia un erogatore di servizi e che non si differenzi da un'impresa privata di servizi, per cui deve anch'esso valutare costi e benefici della propria azione.

Terminata, non senza amarezza, la sua azione di ministro, si dedica nuovamente all'insegnamento e alla ricerca, ritessendo i contatti con le culture a noi vicine, specialmente quella francese e quella spagnola, e partecipando, anche grazie al suo costante impegno nell'Istituto internazionale di scienze amministrative, alla costituzione della Comunità internazionale degli studiosi di diritto amministrativo.

Autore di una decina di libri e di più di 300 articoli scientifici, Giannini è stato l'artefice della rinascita della scienza del Diritto amministrativo in Italia; lo studioso che ha preparato il terreno dal quale è scaturita la Costituzione repubblicana; il ministro che ha redatto per primo il disegno di un'amministrazione rinnovata.

A Giannini si debbono alcune delle più acute analisi dello stato delle pubbliche amministrazioni e delle più diffuse proposte di nuovi ordinamenti: dall'idea del pareggiamento del lavoro pubblico e di quello privato alla formula felice dello Stato pluriclasse, alla fortunata sintesi degli ordinamenti sezionali. Molte

delle sue idee sono penetrate nell'opinione pubblica e nel dibattito politico e costituiscono oggi patrimonio comune della cultura istituzionale.

Sabino Cassese, da Il Sole 24 Ore - Pagina 6 - Martedì 25 Gennaio 2000 - N. 24

FRANCO BASSI

RICORDO DI MASSIMO SEVERO GIANNINI

Il 25 gennaio scorso è morto Massimo Severo Giannini.

Lo conobbi nella primavera del 1958 in occasione degli esami di libera docenza. Dal primo incontro rimasi folgorato dalla Sua straordinaria personalità di studioso e dalla Sua statura culturale.

Furono queste Sue doti a conquistarmi alla ricerca. Ma la mia gratitudine è soprattutto legata al fatto di avermi concesso il privilegio di poter studiare sotto la Sua guida.

Era Suo privilegio di infiammare l'interesse degli allievi sulle tematiche più complesse e significative. A me è capitato appunto di appassionarmi allo studio della pluralità degli ordinamenti giuridici sulla base dei fondamentali contributi da Lui offerti.

In queste occasioni in cui inevitabilmente il ricordo riaffiora, confesso di avere ripercorso più volte le tappe della mia formazione e di avere ritrovato in ognuna la solerte attenzione e la apertura al dialogo del Maestro.

Ma alla forza dell'insegnamento egli sapeva coniugare la dote rara dell'affetto. Credo che ciascuno dei Suoi tanti discepoli possa fornire piena testimonianza.

È impensabile in un breve scritto poter sintetizzare il valore del Suo magistero. Ad altri amici competerà questo compito così arduo.

A me sia concesso soltanto di ricordarLo con tanto rimpianto.

dottrina

FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI
Prof. ord. di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Trieste

NORME POSITIVE INTERNAZIONALI E CONSUETUDINI INTERNAZIONALI MARITTIME NELLA SISTEMATICA REGOLATIVA DEL PORTO FRANCO DI TRIESTE (INESISTENZA OD INAPPLICABILITÀ DI NORME DI DIRITTO SOSTANZIALE E PROCESSUALE INTERNO) *

SOMMARIO: 1. Metodo d'analisi. - 2. La pluralità degli ordinamenti giuridici; nozione del Porto Franco di Trieste; ruolo garantistico delle consuetudini marittime internazionali. - 3. Fondamento tecnico dell'internazionalismo del Porto Franco di Trieste. - 4. Diritto internazionale pubblico e diritto internazionale privato (differenza e contrapposizione). - 5. Estraneità del problema della sovranità al diritto internazionale privato. - 6. Poteri del giudice nell'accertamento e nella interpretazione delle norme di diritto internazionale privato (*iura novit curia*). - 7. Diritto internazionale privato e diritto interno. - 8. Il Trattato di pace di Parigi del 1947 quale fonte di diritto internazionale pubblico; le consuetudini marittime internazionali degli altri porti franchi del mondo debbono vigere ed essere osservate, per una sorta di delega del diritto internazionale, nel Porto Franco di Trieste. - 9. Il principio della extraterritorialità (c. d. immunità territoriale) e dell'internazionalismo che permea e sostanzia il regime giuridico del Porto Franco di Trieste; esenzione dalla potestà territoriale dello Stato italiano e degli altri Stati, e dal loro sindacato giurisdizionale.

1. La strumentale diffusione di più criteri empirici, per se stessi non idonei per una seria intavolazione conoscitiva della specie

* A Massimo Severo Giannini, insigne giurista: *in memoriam.*

di ordinamento spazialmente definito, territorialmente determinato, non subordinato allo Stato, o meglio agli Stati, di natura **autonoma**, non già originaria (perché non traente da se stesso la causa del proprio essere ordinamento) qual è appunto il Porto Franco di Trieste, istituito dal Trattato di Parigi del 1947, ha presentato e presenta delle varianti o applicazioni di deviante e perniciosa commistione.

Ci imbattiamo, talvolta, in sottili quanto inconsistenti distinzioni, giammai impegnative del piano epistemologico d'ordine superiore, quello proprio del valore delle teorie giuridiche, perché nessuno degli asserti od orditi argomentativi affacciati contengono né usano concetti che possano in qualche modo appartenere alla teoria generale del diritto, o a quella, più specifica, del diritto internazionale pubblico o del diritto internazionale privato, o a quella relativa alle consuetudini.

Volendo accedere ad un modo di vedere più storicistico (Volli), giova subito osservare che all'istituzione ordinamentale del Porto Franco di Trieste si addice oramai una nozione stabilizzata sul piano temporale e spaziale, e la sua concettuologia non può non situarsi, correttamente e fecondamente, tra teoria, dogmatica e normazione positiva. Va però precisato il significato della nozione di teoria generale, con cui si indica il disegno organizzativo indispensabile minimo caratterizzante il Porto Franco di Trieste nell'esperienza marittima e portuale del mondo moderno: essa aveva ed ha una forma giuridica contraddistinta da una normazione "propria non penetrabile", quella data dal legislatore internazionale (Trattato di pace di Parigi del 1947 - Allegato VIII) e quella posta dalle consuetudini marittime internazionali vigenti negli altri porti franchi del mondo (Panama, Singapore, Hong-Kong, Dubai, etc.), ed applicabili nel Porto Franco di Trieste per una sorta di delega esplicitamente consentita dal legislatore internazionale (art. 1 - All. VIII). L'"impenetrabilità" da altri ordinamenti giuridici risiede nell'essere il Porto Franco di Trieste destinatario di una normazione "propria impenetrabile", che non

può risentire e che non sta nel quadro delle normazioni statali, meno che mai di quella italiana (art. 3, *sub* 2, - All. VIII).

Il *Memorandum* d'Intesa di Londra del 1954, art. n. 5, più volte erroneamente invocato (Maltese) *per saltum* logico e giuridico, viene solo a precisare che la costituzione della struttura organizzativa del Porto Franco di Trieste venga rimessa all'Italia, non più agli Stati alleati vincitori della guerra. In tal modo, lo Stato italiano diventa, in forza del *Memorandum* d'Intesa di Londra del 1954, investito e destinatario di un vero e proprio "*munus* internazionale", da esercitarsi in funzione e nel rispetto dell'assolvimento e consecuzione delle finalità insite proprie del costituito ordinamento giuridico autonomo territoriale del Porto Franco di Trieste, di cui non si può certamente dissolvere né scindere l'inseparabilità degli elementi dello stesso. Gli è che il più volte citato *Memorandum* d'Intesa di Londra detta e conforma solo regole di azione, quelle relative al "mantenimento" del segnato e costituito ordinamento territoriale autonomo, e non già a "manometterlo", *ex* art. 5 più volte citato.

Ed ecco così che il Porto Franco di Trieste ha i tre elementi, saviamente teorizzati ed illustrati dal sommo Maestro, Massimo Severo Giannini, a cui sono dedicati i brevi svolgimenti da noi esplicati in questa connessione dolorosa della Sua scomparsa, quale tributo di ammirazione e di stima, di riconoscenza, e soprattutto di imperituro affetto: plurisoggettività, organizzazione e normazione, elementi visti e configurati in un vincolo inscindibile di reciprocazione e di insuscettibilità di esistenziale sceverazione.

2. L'interesse dell'indagine si rivolge ora a ricomporre gli spunti ricostruttivi, offerti in un ordine sparso, lungo una traiettoria a volte volutamente disarticolata, e ad approfondire il valore dogmatico degli stessi, fondando in modo certo il ripudio delle ricorrenti ed incontrollate opinioni tradizionali, e insieme di quelle pretenziose assunzioni rimbalzate sullo spaccato plastico e

mediatico proprio del dibattito di politica economica portuale vivacemente accesosi in questi ultimi tempi. Con locuzione breve, occorre elaborare una sistematica dogmatica, che penetri e cristallizzi fisionomicamente la realtà del fenomeno, e che non si lasci né si presti a "restringersi" entro il quadro disegnato dai devianti asserti caratterizzati dallo scoperto involucro essenzialmente strumentale.

Rileviamo subito che non è affatto difficile mostrare come il riferirsi alle regole che costituiscono il c. d. ordinamento giuridico del Porto Franco di Trieste possa anche individuare le parti di quella stessa disciplina generale dell'attività marittima, portuale, commerciale, industriale incentrata o incentrabile nello stesso. Ai fini di questo preliminare chiarimento, è sufficiente la rilevabilità positiva di un insieme di norme, *extra legem* (*latae*), così chiamate perché non traggono origine da atti o fatti legislativi statuali relativi a vari aspetti della multiforme realtà portuale.

È proposizione del tutto incontestabile che non ogni fenomeno di normazione d'origine non legislativo-statuale, come appunto quella proveniente dal Trattato di Pace del 1947, vada spiegata ricorrendo alla generale tematica della "pluralità degli ordinamenti giuridici" (Modugno), e come, in ogni caso, il presentarsi del fenomeno costituito dall'esistenza di un ordinamento, differenziato da quello statuale-generale, non sempre, né necessariamente si accompagni ad un fenomeno di "entificazione" (Piras Aldo) dell'ordinamento stesso, come è stato erroneamente ritenuto, avendo presente la figura soggettiva direzionale del Porto Franco di Trieste, ossia all'elevazione dell'organizzazione propria dell'ordinamento particolare che si consideri ad ente esponenziale dell'ordinamento stesso.

Muovendosi accortamente da questa ovvia precisazione, non si può essere tentati di mostrare che alla base dell'opinione che induce a costruire il Porto Franco di Trieste, secondo il concetto dello Zanobini "di un soggetto complesso unificato, come un'istituzione", perché si tratta di una angusta concezione oggi rive-

latasi infondata (Modugno), secondo la quale il fenomeno ordinamentale non sarebbe ipotizzabile senza un ente esponenziale (Maltese), si profilerebbe cioè necessariamente connesso al fenomeno dell'entificazione dell'organizzazione stessa dell'ordinamento (Maltese).

Per converso, una riflessione più acuta deve renderci tuttavia avveduti del fatto che una indagine verso una giustificazione della giuridicità della disciplina relativa alla funzione internazionale del Porto Franco di Trieste deriva dal valore normativo del Trattato più volte citato, e del suo atto di conformità e di esecuzione, "dal diritto comune", cioè dal complesso normativo proveniente e profluente, in via permanente ed incessante, delle consuetudini marittime internazionali vigenti nei maggiori porti franchi del mondo, cioè da una normazione del tutto *propria*.

Non rimane, in questa connessione, che delucidare ora quale valore si assegni al "diritto comune", allo *ius gentium maris*, quale fonte suprema dell'ordinamento portuale franco, ossia la fonte di validità e di positivizzazione formale e sostanziale, fino ad oggi del tutto trascurata. Sotto il profilo che viene in tal modo ad essere individuato non sembra, d'altro lato, che ci voglia molto per comprendere la ragione in dipendenza della quale si può assumere la necessità di riconoscere alle consuetudini marittime internazionali il valore di una fonte (Querci E. O.), di un principio di giustificazione dell'introduzione nell'ordinamento *de quo* di determinate norme, senza che per questo ci si debba trovare avvolti nelle oscurità connesse all'opinione, secondo cui la consuetudine risulterebbe storicamente anteriore alle norme da essa generate o che comunque condizionerebbe l'unità dinamica dell'ordinamento (Ziccardi, Ago, Malintoppi).

Viceversa, si deve concedere che questo modo di ragionare induce ad avere dello *ius gentium maris*, o del "diritto comune" una nozione notevolmente diversa da quella più ordinariamente accolta, ma quel che maggiormente conta, importa, per ineludibile implicazione logica, l'assegnazione alle consuetudini maritti-

me internazionali di un valore essenziale per la **stabilizzazione** dei principi e delle norme che, contingentemente, concretamente, individuatamente disciplinano la produzione del diritto marittimo portuale nello svolgersi della vita reale dell'ordinamento-istituzione del Porto Franco di Trieste.

Di tal che, non pare che si possa dubitare della possibilità di assegnare alla consuetudine, in ordine all'istituzione-ordinamento del Porto Franco di Trieste, il valore di principio in base a cui si giustifica l'avvenuta introduzione nello stesso di talune norme, che si rivelano necessarie a garantire il rispetto a favore di tutti gli operatori economici internazionali, di alcuni principi fondamentalmente volti ad assicurare l'adeguarsi del concreto modo di essere dei rapporti giuridici amministrativo-fiscali, portuali-operativi ai canoni a cui, più in generale, si deve atteggiare e sostanziare la disciplina dei rapporti tra utenti ed attività propria del commercio marittimo internazionale (Querci G. A.). Gli è che l'intervento del processo normativo consuetudinario esplica, in via permanente una funzione garantistica o meglio risolve i problemi garantistici della legalità dell'attività marittima portuale, commerciale, industriale, assicurativa, bancaria, etc., incentrata o incentrabile nel Porto Franco di Trieste, ritenendosi del tutto inadeguato un ruolo della funzione garantistica esplicata dagli usi internazionalmente riconosciuti e vigenti negli altri porti franchi del mondo del tutto demandata ai soli principi di nominatività e di tipicità proprie del Trattato di pace di Parigi del 1947 - Allegato VIII istitutivo della funzione franca portuale in un dato ordine giuridico ed in un determinato spazio territoriale.

3. La notazione più vistosa da fermare primieramente con tranquillante sicurezza in ordine al Porto Franco di Trieste e al dato positivo normativo che ne regge l'istituzione e il correlativo regime sta tutta nell'esistenza e vigenza di norme sostanzialmente e formalmente internazionali e nell'adozione, quale inderogabile obbligo giuridico, sempre d'ordine internazionale, di tutte le

consuetudini marittime vigenti nell'articolato e mondializzato scenario degli altri porti franchi del mondo, quali Singapore, Hong-Kong, Panama, Dubai, etc.

Sicché il dato normativo che regola il Porto Franco di Trieste è permeato, organato per intero da norme sostanzialmente e formalmente internazionali: il principio internazionale o meglio l'internazionalismo delle norme si rinviene sia per quanto attiene alla loro fonte, sia per quanto riguarda il loro contenuto, sia per quanto afferisce alle loro finalità.

Le norme interne, che hanno permesso al tessuto organico delle norme internazionali la legittimazione della competenza delle consuetudini marittime internazionali vigenti negli altri porti franchi del mondo di conseguire efficacia nel nostro ordinamento, si risolvono in una mera recezione formale di conformità col diritto internazionale, e non servono certo a completare le lacune dell'ordinamento internazionale autonomo del Porto Franco di Trieste, né a integrare la possibilità di riferirsi in questo campo a sicure norme positive internazionali: in una parola, le norme di diritto interno non nazionalizzano in un certo senso le norme internazionali, né i numerosi concetti internazionalistici presenti rimangono nascosti o compressi, né si trasformano in un sistema di diritto interno: l'affermazione del principio internazionalistico si dispiega apertamente; l'internazionalismo totale ed esplicito del Porto Franco di Trieste lo si deve non già al diritto internazionale privato, bensì al diritto internazionale, a quello che viene denominato nella scienza giuridica "diritto internazionale pubblico".

Cosicché, il problema storico (Volli) e giuridico (Trampus) sollevato dal Porto Franco di Trieste non è un problema di diritto internazionale privato, né pone dubbi surrogati del vero diritto internazionale quali il diritto comparato e il diritto comune interno, bensì pone soltanto una questione di stretto diritto internazionale pubblico.

Il fatto poi che i trattati internazionali (Condorelli), quale appunto quello di Pace di Parigi del 10-11-1947, di sicuro rango costituzionale, debbono venire trasformati nel nostro ordinamento da leggi interne come quelle di cui al D.L.C.P.S. 28 novembre 1947, n. 1430, ratificato con legge 25-11-1952, n. 3054, denominato "Strumento relativo al Porto franco di Trieste - Allegato VIII", per ottenere efficacia, rimangono sempre ed in ogni caso fonte di nuove norme, di diritto internazionale pubblico, mentre fonte del diritto internazionale privato sono sempre ed esclusivamente le leggi interne per le quali si ha il sindacato di interpretazione e di applicazione del giudice dello Stato (Morelli, Bentivoglio).

In ordine al Porto Franco di Trieste vale quindi una seria presa di posizione internazionalistica, avendosi la possibilità di riferirsi in questo caso a sicure norme positive internazionali, che a loro volta operano un rinvio recettizio materiale e formale alle consuetudini marittime internazionali vigenti nei più importanti porti franchi del mondo, ex art. 1 dell'Allegato VIII del Trattato di Parigi.

Questo è il fondamento tecnico dell'internazionalismo del Porto franco di Trieste, né si può correttamente ricorrere al diritto internazionale privato, per trovare una qualche base, a meno che, sempre erroneamente, si voglia risolvere l'internazionalismo del Porto franco di Trieste, rinserrandolo nella chiusa di un sistema giuridico o in un complesso di norme o di regole o di principi identici al diritto interno nazionale. Non si tratta qui di dirimere i conflitti di legge, né di decidere quale legge, tra quelle emanate tra i vari Stati sovrani che hanno sottoscritto il Trattato di Pace del 1947 e che si possano presentare tra di loro in concorso, abbia o no la competenza a regolare i singoli rapporti, né si può ricorrere allo stesso diritto internazionale privato per risolvere simile problema di un eventuale inadeguatezza del diritto interno, né a spiegare la correlativa necessità di applicazione di un principio internazionalistico, che per questa carenza coglieva e trovava l'occasione per dispiegarsi apertamente.

4. Volendo subito togliere di mezzo le contraddizioni e le ambiguità di espressione, si deve precisare che le norme di diritto internazionale privato constano di due elementi, di cui il primo è internazionale, ma il secondo, il quale contiene l'ordine agli organi dello Stato o anche ai privati di applicare la legge indicata, pertiene sempre, anche intrinsecamente assunto, al diritto interno (Balladore Pallieri): il giudice chiamato a risolvere le questioni di diritto internazionale privato ha dinanzi a sé il comando del legislatore di applicare una data legge, sia questo comando la conseguenza di un vero e proprio dovere internazionale dello Stato, o sia la conseguenza della posizione che lo Stato stesso assume di fronte ad un problema che il diritto internazionale non risolve. Gli è che la norma di applicazione emanata dal legislatore non è e non può essere che una norma di diritto interno (Ago).

Emerge ad evidenza che la norma, che con il suo primo elemento appariva internazionale finisce per divenire una pura norma interna, e il problema, che cominciava a profilarsi come problema appartenente al diritto internazionale, finisce in realtà per essere dichiarato appartenente al diritto interno (Balladore Pallieri). Del comando dello Stato nel proprio interno non si può fare a meno, ed è esso che va osservato, perché ha decisivo rilievo pratico, e l'analisi esegetica di diritto internazionale privato va condotta sulla scorta delle regole del diritto interno, e non già su quelle del diritto internazionale. Cosicché, il proposito di riportare il diritto internazionale privato al diritto internazionale non sorte altro effetto che questo: di far trattare il problema esclusivamente come un problema di diritto interno (Balladore Pallieri).

Ora, se è vero che la norma interna relativa al diritto internazionale privato trova il suo presupposto tecnico in una norma internazionale, è altrettanto vero che il problema di diritto internazionale privato ha due lati, l'uno internazionale e l'altro interno, e che il secondo è dipendente dal primo. Il che sta a dimostrare l'esistenza per il diritto internazionale privato di due distinte questioni, anche se irrelate, l'una **internazionale** l'altra

interna. In quale senso questi due distinti problemi esistano e con quali reciproche relazioni è presto detto: si ha una legislazione interna imposta, vietata e permessa dal diritto internazionale, però potrà egualmente e fondatamente discorrersi che le norme internazionali esistono anche per il diritto internazionale privato e che gli Stati nell'indicare la legge competente per ciascuna categoria dei rapporti devono attenersi ai precetti internazionali (Balladore Pallieri).

Ognun vede, se è vero, come nessuno seriamente revoca in dubbio, che il comando interno si palesa indispensabile, affinché la legge dichiarata competente dall'ordinamento internazionale sia applicata dai giudici dello Stato e vincoli i privati all'interno dello Stato, ossia affinché valga davvero come legge e consegua gli effetti giuridici che le si vogliono attribuire, allora non si potrà fare a meno di dire che spetta alla legge interna, sia pure sulla scorta della norma internazionale, di attribuire a ciascuna legge competenza per le varie categorie di rapporti.

Si potrà anche osservare che l'ordine internazionale prospetta un completo sistema di norme a questo riguardo, e indica imperativamente agli Stati la legge da applicare ad ogni rapporto: le leggi interne debbono solo disporre in conformità con il diritto internazionale. Ma, in ogni caso, si deve sempre assumere che la determinazione della legge competente, per produrre effetti giuridici, deve essere conformata dalla norma interna, che, con altra e breve locuzione, è proprio la norma interna quella che direttamente provvede a tale determinazione, mentre le norme internazionali mirano solo a ottenere che le prime dispongano in un dato modo, e, solo indirettamente e solo per il tramite delle prime estendano la loro efficacia al diritto internazionale privato.

E ove poi si ritenga, per avventura, che le norme internazionali, in una determinata materia, manchino o siano insufficienti, si dovrà riconoscere che il problema del diritto internazionale privato rimane soltanto una prevalente questione di diritto interno, perché da questo, che solo è direttamente competente a risol-

verlo, è anche soddisfatto nel suo sbocco solutivo, anche in assenza di vincoli internazionali (Balladore Pallieri).

Ma volendo sostare ancora un momento in questa lunga e necessaria premessa, v'ha un punto che non può non formare oggetto di significativa rilevazione. Il diritto internazionale privato, che è maturato accanto al diritto internazionale, e su questo si è strutturato e modellato, aspirando a diventarne una parte per quanto imperfetta, si è poi successivamente e presto del tutto emancipato; addirittura non solo si è liberato da simile soggezione, ma si è talvolta posto in stridente contrapposizione con il diritto internazionale.

In buona sostanza, nel diritto internazionale, **gli Stati appaiono fra di loro coordinati**, il riconoscimento che si prestano è riconoscimento della loro reciproca indipendenza, della loro rispettiva sovranità; nel diritto internazionale privato invece ciascuno Stato afferma la propria sovranità **esclusiva**, riconosce gli altri Stati soltanto come a lui subordinati, come situati di fronte a lui in una situazione di dipendenza (Balladore Pallieri).

Nel diritto internazionale la sfera di potestà di ogni Stato è limitata per quanto attiene a quella spettante agli altri soggetti; nel diritto internazionale privato ciascuno Stato, immettendo nel proprio ordinamento anche le leggi straniere, "nazionalizzando", in un certo senso, le leggi straniere, regola tramite il proprio ordinamento, così composto, qualunque fatto, qualunque rapporto dovunque verificatosi. Con locuzione breve, il diritto internazionale privato attinge la "logicità" entro e non oltre il proprio sistema, solo ponendo questo nel suo complesso in totale contraddizione con il diritto internazionale (Quadri Rolando).

Siffatta contrapposizione si profila plausibile in quanto rappresenta una necessaria conseguenza del fatto che il diritto internazionale privato si è rivelato essere diritto interno, mentre il diritto internazionale pubblico è diritto internazionale (Quadri Rolando).

Donde, a due diversi ordinamenti essi appartengono e attesa la sovranità o originarietà, rilevate la totale indipendenza e la illimitata libertà predicabili sia agli ordinamenti interni, sia all'ordinamento internazionale, si può inferire come i medesimi problemi, o questioni affini, possano ricevere negli uni e nell'altro un diverso assetto compositivo ed una opposta soluzione.

5. L'aver voluto tracciare alcuni essenziali profili differenziali nel contenuto giuridico dei due sistemi si rivela molto illuminante anche ai fini di una rimeditazione stessa del concetto di sovranità (Lavagna).

Nei superiori svolgimenti, essendosi impostato il problema del diritto internazionale privato come problema interno e nazionale, si dovrebbe inclinare, di conseguenza, a denegare il riconoscimento a norme, a istituti, a rapporti giuridici stranieri, sorti e configuratisi all'estero, per timore di ledere l'asserita sovranità nazionale.

Difatti, il riconoscimento della legge straniera non postula di per se stesso alcun riconoscimento della sovranità straniera, e, in conseguenza, non si ha mai una lesione o limitazione alla sovranità straniera, per quanto spesso si neghino effetti alle norme da essa emanate: è evidente che non può mai aversi una lesione alla sovranità nazionale, per quanto spesso si riconoscano effetti a norme o ad istituti stranieri (Lavagna).

Ognun s'accorge che il problema della sovranità è del tutto estraneo al diritto internazionale privato, che non si svolge in questa sfera elevata dei rapporti tra le varie e indipendenti potestà statali, ma in un ambito più ristretto e circoscritto, identificato nelle guise proprie di ciascun Stato, con le quali intende nel proprio interno di provvedere equamente agli interessi individuali, emanando o indicando per ogni rapporto quella che gli sembra essere la norma più consentanea (Balladore Pallieri).

Volendo concludere questa disamina d'ordine discretivo, si deve osservare che la norma di diritto internazionale privato

provvede alla disciplina di dati fatti mediante rinvio ad ordinamenti stranieri (Morelli).

Da questa, che è la funzione della norma di diritto internazionale privato, si ricavano quelli che ne sono gli elementi essenziali per la funzione di essa. La norma di diritto internazionale privato deve, primieramente, identificare i fatti che essa vuole regimare. A simile compito provvede con l'indicare, innanzi tutto, la categoria astratta in cui i fatti regimandi vanno ascritti. Ma non risulta sufficiente determinare i fatti contemplati dalla norma di diritto internazionale privato. Questo ha per oggetto solo la disciplina dei fatti che presentano dati caratteri di "estraneità" (Morelli). Donde, la necessità della indicazione del carattere di estraneità che i fatti annoverati in quella data categoria astratta debbono possedere. Per la disciplina dei fatti che essa contempla, la norma di diritto internazionale privato provvede al rinvio agli ordinamenti stranieri. Ma, attesa la pluralità degli ordinamenti stranieri a cui viene fatto rinvio, è conveniente precisare per quali, tra i fatti previsti dalla norma di diritto internazionale privato, questa operi rinvio ad un dato determinato ordinamento piuttosto che ad un altro.

6. Il rilievo sopra segnato svolge un decisivo ruolo per quanto concerne i poteri del giudice nell'accertamento e nella interpretazione della norme, poteri che sono poi quelli che il giudice ha a disposizione rispetto alle norme giuridiche ordinarie (Morelli).

È necessario precisare, a questo riguardo che la norma straniera, come tale e perché tale non è giuridica per l'ordinamento interno e costituisce per questo ordinamento, un semplice fatto. Ma in virtù dell'operatività della norma di diritto internazionale privato, la norma straniera attinge il piano della giuridicità nell'ordinamento interno; in una parola, consegue quello stesso valore rivestito dalle altre norme appartenenti al medesimo ordinamento.

Di conseguenza, le norme straniere, in quanto richiamate dalle norme di diritto internazionale privato, debbono fruire del trattamento processuale proprio delle norme giuridiche e non già quello a cui sono soggetti i fatti di una qualsivoglia controversia giudiziaria. In questo caso interviene il principio *iura novit curia*, il quale, se da un lato obbliga il giudice a procedere all'accertamento della norma in maniera autonoma (Verde), cioè indipendentemente dalle allegazioni delle parti, dall'altro, non gli impone un determinato modo di conseguire la conoscenza della norma: il giudice può attingerne la conoscenza così in base agli elementi che gli fornisce la sua personale cultura o la sua personale ricerca come agli elementi che gli forniscono le parti (Morelli).

Allora, si dà ragione agevolmente come, versandosi in tema di diritto straniero, questa collaborazione delle parti con il giudice assuma un particolare rilievo. Pur tuttavia, l'attività delle parti volta all'accertamento della norma straniera non è mai decisiva come per i fatti della causa, ma svolge un ufficio meramente complementare. Ove il giudice, non riuscendo con i propri mezzi ad attingere la conoscenza della norma straniera, si potrà avvalere dei procedimenti analoghi a quelli che può utilizzare per l'accertamento della causa (procedimenti probatori): a tal uopo possono essere utilizzate sia la prova documentale (esibizione del testo di legge) e la perizia, soprattutto nella forma della perizia extragiudiziale (Morelli).

Per contro, ove il giudice, nonostante i mezzi di cui dispone, non riesca a conseguire la conoscenza della legge straniera, egli non potrà far altro che rigettare la domanda o l'eccezione fondata sulla norma straniera che non è passibile di statuizione valutativa e quindi non passibile di accertamento giurisdizionale (Morelli).

Ognun vede, qui siamo di fronte ad una incidenza pratica derivante dalla mancata acquisizione del dato normativo da applicare da parte del giudice e non già ad una conseguenza del

meccanismo, che impone alla parte l'onere di fornire la prova della legge straniera, onere che va in maniera assoluta escluso. Il concetto per cui per effetto delle norme di diritto internazionale privato, le norme straniere richiamate vengono inserite nell'ordinamento interno serve anche a risolvere in senso affermativo il problema dell'ammissibilità del ricorso in Cassazione per violazione o falsa applicazione della legge straniera (Morelli).

7. L'esemplificazione sin qui svolta serviva solo a mostrare come il diritto internazionale privato sia finalizzato a risolvere dei conflitti di legge ed abbia come ufficio quello di dirimere i conflitti di legge verificantisi entro un dato ordinamento territoriale, che con il sistema del diritto internazionale privato si deroga all'assoluta territorialità della legge, e che con detto sistema si permette, da parte del sovrano territoriale, una certa sfera di impero anche alle leggi straniere, le quali senza tale concessione sarebbero ivi del tutto inefficaci (Quadri Rolando).

È evidente così che il problema del conflitto di leggi si pone successivamente, in quanto lo Stato acconsenta a lasciare imperare nel suo territorio una legge straniera, al che lo Stato può essere indotto da ragioni di convenienza, di equità, ed anche da impegni giuridici internazionali: tutto ciò poco importa, ciò che importa è soltanto che, anche se applicata in esecuzione ad obblighi internazionali spetta al sovrano territoriale, e ad esso solo, di far posto alle leggi straniere, di impartire il comando che pone ivi il conflitto di legge e che contemporaneamente prescrive il modo come comporlo (Balladore Pallieri).

Le leggi non sono, adunque, in conflitto tra loro per l'esistenza di una pluralità di Stati indipendenti, ma sono in conflitto tra di loro sopra un dato territorio, perché così ha disposto l'autorità che sopra il territorio impera, perché questa ha ammesso ad avere ivi efficacia anche le norme straniere.

Allora ognuno s'accorge che il punto di vista costituito dal diritto internazionale privato conduce, alla fine, all'affermazione,

della visuale del diritto interno, non di quella del diritto internazionale. Il problema che esso propone è il problema quale appare nel diritto interno, problema prettamente nazionale, affatto interno all'organizzazione di una data comunità territoriale.

Se la legge straniera viene in considerazione, vi viene come legge inferiore, subordinata a quella interna, il legislatore e gli Stati stranieri medesimi appaiono come entità complementari ed inferiori al legislatore e allo Stato nazionale. Gli è che il diritto internazionale privato non ha nulla a che fare con le leggi emanate da Stati tra loro indipendenti e sovrani, in quanto il rapporto fra gli uni e gli altri non è di **coordinazione**, relazione che farebbe propendere per la sua natura internazionalistica, ma è invece di **subordinazione** come sono, nei confronti dello Stato nazionale, i rapporti di diritto interno (Balladore Pallieri).

In buona sostanza, il rinvio alla legge straniera, significa attribuirle una certa efficacia entro l'ordinamento nazionale; significa attribuire una certa competenza al legislatore straniero entro il medesimo ordinamento; significa, infine, porre il legislatore straniero come un'autorità competente ad emanare norme giuridiche entro l'ordinamento nazionale, come una delle fonti subordinate al legislatore nazionale, dalle quali, per volontà di questo norme giuridiche possono essere emanate.

8. Ma il sistema su cui si regge il Porto Franco di Trieste **ha come fonte quella di diritto internazionale pubblico**, e segnatamente il più volte citato Trattato di Pace di Parigi del 1947: un trattato-accordo di pace, un vero e proprio trattato normativo, che è fonte di diritto oggettivo, idoneo a creare norme nuove e del tutto separate dalle norme interne. Non si tratta di un trattato-contratto, che creerebbe non norme giuridiche, ma diritti e doveri soggettivi, rapporti concreti fra i contraenti. Una violazione del trattato-contratto autorizza l'altra parte a ritenersi sciolta dagli obblighi assunti; una violazione del trattato-accordo non

produce tale conseguenza e tutti i contraenti debbono rimanere legati alla convenzione (Santi Romano).

In conclusione, il Trattato di Pace di Parigi del 1947 **è una fonte di diritto internazionale pubblico,** ed è manifestazione del vero diritto volontario del tutto **autonoma** da quella degli Stati contraenti e segnatamente da quella dell'Italia.

Ma, appunto l'istituzione del Porto Franco di Trieste si deve ad una fonte di produzione giuridica **del diritto internazionale pubblico**, e non ad una fonte di produzione giuridica di diritto internazionale privato. E tutto il discorso svolto precedentemente serviva, per evitare contraddizioni strumentali alimentate per creare nel dibattito ambiguità espressive ed operative, e, quindi, per legittimare abusi, e non trova alcun piano di riferimento con il problema della funzione portuale propria del Porto transoceanico di Trieste, che è stata disciplinata **dal legislatore internazionale**, e **dalle consuetudini marittime internazionali**, quelle stesse vigenti ed osservate negli altri porti franchi del mondo, **in forza di una specie di delega del diritto internazionale**.

La funzione portuale triestina fuoriesce dall'impero ristretto della legislazione di ciascun Stato sovrano che ha firmato la Convenzione internazionale di Parigi del 1947, per riguardo alla pari sovranità e alla parallela potestà legislativa degli altri Stati; fuoriesce dai vincoli dell'uno o dell'altro sistema giuridico interno di quello o di quell'altro Stato firmatario, attingendo un punto di vista più alto, più elevato, dal quale sono contemplabili tutti insieme, come sottostanti ed abbisognevoli di reciproca delimitazione, i vari sistemi legislativi portuali interni dei vari Stati firmatari.

In altre parole, con il Trattato di Pace di Parigi del 1947 il Porto di Trieste, la funzione portuale marittimo emporiale transitaria allo stesso connessa, hanno acquistato **un punto più alto nella scena dell'economia marittima mondiale, quello di diritto internazionale**. Nessun Stato contraente, tanto meno l'Italia, potrebbe avere la pretesa di determinare non solo i confini terri-

toriali propri, ma anche i confini territoriali di ciascuno degli Stati stranieri aderenti, così pure nella sì rilevante e pregnante questione della delimitazione dei confini legislativi, nessuno Stato può arrogarsi il potere di determinare non solo dove si estenda la sfera di efficacia della propria legislazione, ma inoltre anche di determinare la sfera di efficacia di ciascuna legislazione straniera nei confronti delle altre pure straniere compresa quella italiana.

9. Un principio fondamentale per la disciplina della funzione marittima portuale dello scalo transoceanico di Trieste è quello che può dirsi della separazione dei due ordinamenti, quello internazionale pubblico e quello statale. Ciascuno dei quali è ordinamento a sé stante dall'altro. Tale separazione concerne i seguenti punti: anzitutto, le fonti rispettive che sono perfettamente **autonome**, perché hanno carattere **originario** sia quelle della comunità internazionale, sia quelle dello Stato. L'esistenza del diritto internazionale pubblico non dipende dal diritto statale, e viceversa. Il primo non può costituire il secondo, né sopprimerlo, né dichiararlo invalido; lo Stato potrà anche emanare delle norme relative alla sua condotta verso gli altri membri della comunità internazionale, ma tali norme, espressione di una sua volontà unilaterale, non avranno alcun valore per questi e non faranno mai parte del diritto internazionale pubblico, che, quando è volontario, può derivare solo da un accordo (Santi Romano).

In secondo luogo, le sfere di efficacia dei due ordinamenti, che, in conseguenza dell'autonomia delle fonti e della stessa struttura delle due comunità, sono egualmente distinte. Il diritto internazionale si rivolge agli Stati, ciascuno considerato nella sua unità, non ai loro organi o ai loro cittadini o sudditi; mentre per questi ultimi ha valore il diritto statale (Santi Romano, Quadri Rolando, Monaco).

Ne discende, che in linea di fatto, una contraddizione tra il diritto internazionale e il diritto interno è possibile: ad esempio, se un organo dello Stato, in base al diritto interno è facoltizzato,

o, peggio, obbligato ad un atto che il diritto internazionale vieta allo Stato stesso. Cosicché, può darsi che uno Stato agisca in un modo che potrà essere legittimo per il suo ordinamento, ma antigiuridico per l'ordinamento internazionale, e viceversa: nell'una e nell'altra ipotesi sorgeranno le responsabilità sancite dall'ordinamento violato che così potrà manifestare la sua efficacia senza tener conto di quello contrario (Ago, Monaco).

Ciò non di meno non si deve presumere che uno Stato abbia un diritto interno che, essendo in contrasto con quello internazionale, lo ponga in condizione di venir meno ai suoi impegni internazionali, e si deve nei casi di contrasto interpretare il primo nel senso della sua uniformità al secondo: il potere dello Stato deve essere esercitato in modo non contrario agli obblighi internazionali dello Stato medesimo (Quadri Rolando, Sperduti).

Assodato che i due ordinamenti, quello internazionale e quello statale, sono l'uno dall'altro separati nel senso suddetto e, quindi, entrambi **autonomi** e **originari** se ne deduce agevolmente che il diritto di ogni Stato ammesso nella comunità internazionale presuppone il diritto internazionale. Il che, tra l'altro, significa che esso contiene, implicitamente o esplicitamente, **una norma fondamentale**, che, almeno in linea di principio impone ai propri dipendenti (organi, cittadini) il rispetto del diritto internazionale (Santi Romano).

Tutto ciò premesso ed osservato, occorre distinguere i territori che sono dello Stato e i territori che non sono dello Stato, sebbene nella loro sfera questo possa esercitare qualche potestà territoriale. I primi sono sempre oggetto di un diritto pieno ed assoluto che lo Stato ha su di essi. E tale diritto non deve confondersi, come invece generalmente si confonde, dando luogo a gravi equivoci ed errori con la potestà territoriale (Santi Romano).

Questa non solo può esercitarsi talvolta fuori del territorio statale, ma non è un diritto soggettivo: è un semplice aspetto della potestà generale dello Stato, un particolare svolgimento della sua capacità giuridica, che non ha mai un oggetto determi-

nato, non implica un vero e proprio rapporto, ma una complessa posizione personale di fronte a persone o cose non singolarmente considerate (Santi Romano): essa è la potestà che si esplica nei confronti delle persone e delle cose che si trovano nel territorio, nell'ambito di esso, ma non direttamente su di esso. In altri termini, il territorio da questo punto di vista, non è che uno spazio che misura certe manifestazioni della potestà dello Stato, la quale in altre manifestazioni ha carattere universale e prescinde da ogni limite di spazio (Lavagna). La potestà territoriale quindi non spiega il perché un territorio è dello Stato, ma al contrario è il diritto che lo Stato ha sul territorio che spiega perché in esso si possa esercitare una potestà territoriale, nel caso che questa abbia per titolo tale diritto, perché in altri casi può avere un diverso fondamento (Santi Romano).

Sono pertanto inammissibili le teorie che, confondendo la potestà territoriale col diritto dello Stato sul territorio, negano l'esistenza di quest'ultimo ritenendo che il territorio sia un semplice limite della prima, uno spazio che misuri la potestà medesima o sia da essa misurato, o che circoscriva la sfera delle persone che le sono sottoposte, senza mettere in rilievo il rapporto per cui un territorio è dello Stato. Questa tesi confonde i beni situati nel territorio, col territorio, il quale è un tutto che ha una posizione giuridica a sé: le cose che vi si comprendono, solo fisicamente, nel loro insieme, coincidono col territorio, ma giuridicamente sono entità diverse (Santi Romano).

In conclusione, la potestà territoriale dello Stato italiano, in ordine al Porto Franco di Trieste soffre ed incontra una eteronoma limitazione (Lavagna), in conseguenza delle **norme positive di diritto internazionale pubblico**, che hanno avuto all'interno dello Stato efficacia in quanto sono intervenute norme interne conformi alle prime, sancendo **il principio della c. d. extraterritorialità (immunità territoriale)** e quindi **dell'internazionalismo**, la cui operatività comporta **l'esenzione e l'immunità dalla potestà territoriale dello Stato e dal suo sindacato giurisdizionale**.

GIORGIO RIGHETTI
Università degli Studi di Genova

DUNQUE, IL DIRITTO MARITTIMO HA UN'ANIMA TUTTA SUA (OLTRE CHE UN *CORPUS* DISTINTO E AUTONOMO).....

Vivo interesse ha suscitato in noi l'avvincente lettura di tre ponderosi volumi, appena editi nella raccolta di monografie giuridiche dell'Università di Trieste, inanellati l'uno nell'altro,[1] per dimostrare, seguendo a puntino e ricalcando gli schemi della monadologia liebniziana, l'avvenuta nascita, fin dai tempi più antichi (e qui l'A. ha ripercorso e rinfrescato la storia della nostra materia) di una realtà, ovviamente, nel nostro caso, giuridica, costituita da una molteplicità di sostanze (nella specie, di precetti) irradianti forza spirituale, ognuna delle quali includerebbe lo *jus universum*.

In una parola, la **monade** [espressione che nel testo l'A. riporta sistematicamente e innumeri volte, in grassetto: e noi l'imitiamo ma solo una volta, come meglio si conviene nel nostro campo] c.d. *fondamentale* che, secondo la brillante applicazione della teoria del LEIBNIZ come effettuata egregiamente dal KELSEN (e ripercorsa attentamente dall'A.), è la sorgente sia del diritto soggettivo che di quello oggettivo, e (in quanto appunto *Grundnorm*), li informa entrambi di forza ideale, di energia, di sostanza verace.

1. ELENA ORSETTA QUERCI: (I) *Introduzione alla Scienza Giuridica Marittima. Storia del concetto di Diritto Marittimo* - Trieste 1999, pagg. 199 ; (II) *Analisi del Diritto Marittimo. Definizione e concetti giuridici fondamentali* - Trieste 1999, pagg. 245; (III) *Evoluzione nel Diritto Marittimo.* Sistematica e dogmatica giuridica marittima - Trieste 1999, pagg. 253.

Ciò stabilito, l'A. si impegna in un grande sforzo ulteriore, panoramico, e segue le diverse eppur convergenti elaborazioni sul tema, sviluppate, via via nel tempo, da vari storici e filosofi del diritto e, altresì, da importanti teorici generali del diritto (PERASSI, BETTI, SANTI ROMANO, NATOLI, BOBBIO, CESARINI SFORZA, CALOGERO, CATAUDELLA, SCOGNAMIGLIO, PUGLIATTI, MODUGNO, CAMMARATA, ecc.), sfruttando appieno i loro spunti in argomento, ma seguendo soprattutto, in tutti e tre i tomi, le linee orientative del FALZEA, per trarne, in sede di ulteriore applicazione, la propria, importante tesi conclusiva. Che è quella (lo abbiamo anticipato nel titolo di questa recensione) dell'essere venuto ad esistenza, nel tempo, un *diritto marittimo* quale estrinsecazione positiva di un'originale monade fondamentale, incarnantesi, per così dire, in un sistema di plurimi valori giuridici da essa irradiati: il sistema concernente le relazioni commerciali tra le varie città marittime e all'interno di esse le singole comunità portuali e emporiali, che si è plasmato in seguito in un vero e proprio *jus inter gentes maritimas,* contraddistinto, come fa notare l'A., da un linguaggio particolare che assume anch'esso valore scientifico, e non solo sul piano sociologico, tanto da costituire un fattore amalgamante sia per il diritto internazionale marittimo uniforme, sia per i vari ordinamenti marittimi nazionali.

Un tal risultato sbocciato dall'indagine iniziata sui terreni della pura filosofìa del diritto e della teoria generale del diritto, non può che rallegrarci massimamente, avendo noi, come la stessa Querci ricorda in una nota, sviluppato una precedente impostazione della teoria generale del diritto marittimo. Avevamo infatti raccolto e rinforzato le orme (che l'A. riconosce "meritorie") del BRUNETTI, il quale aveva già affermato l'esistenza di *principi generali del diritto marittimo.* E noi avevamo così provveduto ad identificarne e illustrarne alcuni, i principali, in una serie suscettibile, a nostro dichiarato avviso, di ulteriore esplorazione sistematica e di allungamento. Ed è un vero peccato omissivo, ai

fini stessi dell'intento teleologico che la Querci si era prefissa, che ella non abbia neppure esaminato il risultato del nostro "salto" in avanti che lei gratifica come "di qualità", né preso in considerazione il percorso ulteriore possibile su questa strada. Anzi, ciò che francamente sorprende è che l'A. abbia chiaramente rinunziato a porre in risalto il grave motivo per cui noi ci eravamo mossi a rinvigorire l'invero indistinta e in parte confusa intuizione del BRUNETTI: e cioè la derisione della medesima da parte del grande LEFEBVRE D'OVIDIO mediante l'infelice (pur se arguto) richiamo dell'...araba fenice ("che ci sia ognun lo dice, cosa sia nessun lo sa..") a proposito dei principi generali dell'allora nuovo di zecca *diritto della navigazione* [richiamo che forse non riguardava tanto i principi generali del vetusto diritto marittimo quanto quelli che avrebbero dovuto informare il novello sistema composito, e, ancor più in particolare, il neonato *diritto aeronautico*].

Fa altresì specie, e non possiamo astenerci dal rimarcarlo, che l'A. abbia del tutto trascurato anche il minimo accenno sull'essenza e sulla portata del *particolarismo*, un carattere della nostra materia da secoli ormai messo in luce dai marittimisti, che avrebbe dovuto quanto meno essere analizzato, come noi avevamo fatto, per essere poi eventualmente utilizzato o meno a sostegno della sua tesi.

Ciò che del pari non può approvarsi nel complesso lavoro qui in esame, è la costante, sistematica, palesemente intenzionale, carenza di una qualsiasi discriminazione espositiva nell'uso delle espressioni *diritto della navigazione* e *diritto marittimo*, cui invece corrispondono, nel nostro ordinamento, due concetti, anzi due veri e propri "sistemi" ben diversi, comprendendo il primo anche il diritto aereo e aeronautico e il diritto fluviale-lacuale puro, cioè la navigazione per vie acquee interne non promiscua. E ciò per l'esistenza in Italia , addirittura, di due diverse Scuole di pensiero scientifico, una delle quali, quella del diritto (composito) della navigazione fondata da ANTONIO SCIALOJA , ha trovato e

trova tuttora in Italia numerosi adepti (mentre all'estero non ha attecchito che in Argentina, e nelle limitate applicazioni suggerite a suo tempo dall'amico Malvagni nel suo *Projecto de derecho de la navigaciòn*). Ora, la Querci, che pur imposta e propugna la sua tesi, in tutti i titoli, ed anche nei contenuti concreti, sul solo *Diritto Marittimo*, usa invece, con la massima indifferenza, promiscuamente, entrambe le etichette concettuali, alternandole perfino tra le righe di molte pagine del primo tomo, finendo per considerarle equivalenti o, meglio, dei veri e propri sinonimi. Solamente a pag. 105 del tomo primo, facendo la solita menzione indiscriminata del *diritto della navigazione*, aggiunge, tra parentesi: "*rectius*, del *diritto marittimo*", col che la reale differenziazione viene resa ancor più oscura.

Secondo l'A., comunque, dicevamo, i principi generali del diritto marittimo non soltanto esistono, ma vanno oggi considerati estrinsecazioni irradiate dalla surrichiamata norma spirituale-giuridica fondamentale, permeata originariamente dalla sostanza consuetudinaria mercantile.

E veniamo ora al succo della suillustrata conclusione di base e alle sue possibili applicazioni *in concreto*, che sono quelle che più interessano il comune operatore giuridico.

Il diritto marittimo, definito dall'A. quale *jus gentium* venutosi a costituire nel tempo in ordine ai rapporti mercatori tra città e Stati litoranei e all'interno delle singole comunità portuali-emporiali, si è poi consolidato in un complesso di *jus non scriptum* e di *jus scriptum*, cioè in usi e in consuetudini prima locali e poi mondiali; in leggi nazionali, talvolta raccolte in codici speciali, e in regolamenti domestici; in istrumenti normativi e in trattati o convenzioni internazionali. Il tutto, ovviamente, soggetto ad un continuo divenire e quindi all'ininterrotto mutamento che ne deriva.

Bene. Ma, ormai, il *corpus* originario si è sviluppato, ha attratto e assorbito altre parti, che si sono fuse, per effetto della detta irradiazione del nucleo originario fondamentale, formando un sistema invero complesso (che la Scuola scialojana intende addi-

rittura espandere ancora, inglobandovi il diritto della navigazione interna e il diritto aeronautico) che comprende - secondo la nostra visione che si allaccia alle teorie del *doyen* RIPERT, del PIPIA, del BRUNETTI (per non considerare, in quanto empirico, l'*approach* dell'intera letteratura anglosassone) - attorno al ceppo tradizionale [tuttora intravisto e circoscritto da altri autori (PESCATORE, SPASIANO) nella sola normativa inerente alla nave e al suo esercizio], tutte le norme in cui sia ravvisabile una stretta relazione con l'elemento obiettivo "*mare*", siano esse rapportabili al diritto privato o al diritto pubblico, siano di formazione consuetudinaria o legislativa, ivi comprese le Convenzioni internazionali [si pensi ai "fondamentali" strumenti oggi rappresentati dalla Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare, e dalle tante, tantissime Convenzioni che regolano materie come l'immatricolazione delle navi, il loro arresto o sequestro, ecc., incidendo quindi *in utroque iure*, e sui diritti, anche patrimoniali, dei singoli soggetti, come del resto le Convenzioni O.I.T. che regolano i rapporti di lavoro nautico].

Tutte queste parti del *corpus* attuale che ha preso forza vitale dal nucleo fondamentale originario, ma che è pertanto anch'esso, vivaddio, esistente, autonomo, speciale, rispetto alle altre unità del giure che godono di pari dignità, non sono avulse tra di loro.

Allora, l'interpretazione di ogni singolo precetto che ne fa parte o la loro integrazione in via di riempimento delle lacune, dovrebbero, secondo l'A., essere svincolate da ogni rigida regolamentazione normativa domestica, anche di d.i.p., specie se difforme dai testi consuetudinari o di diritto uniforme. È implicito, dunque, che essa scende sul terreno della c.d. *decodificazione*, che noi abbiamo sempre auspicato nei confronti dei tessuti estranei (*diritto aereo* e navigazione non promiscua per acque interne) trapiantati nel nostro *corpus* marittimo dal "sistema" inventato dalla Scuola italiana summenzionata, e che noi, insieme a F. BERLINGIERI, siamo certamente inclini a favorire anche riguardo alla materia marittima in relazione alla da noi sempre contrastata

applicazione di norme domestiche, improntate ad un malinteso, ingiustificato o comunque controproducente nazionalismo, che contrastino con principi o canoni ormai universalmente stabilizzati negli strumenti internazionali di diritto uniforme, nelle Convenzioni in vigore, e negli usi in cui si sia consolidata la prassi mercatoria. L'obiettivo maggiore cui tende l'irradiazione della *Norm* fondamentale, è infatti l'uniformità sul piano internazionale (che può giustificare talvolta anche sacrifici sul piano teorico, determinati dalla prevalente affermazione di criteri empirici).

Ora, afferma l'A., l'interpretazione di ogni singolo precetto del *corpus* attuale o la sua integrazione per colmarne eventuali lacune, dovrebbero essere svincolate da ogni rigida regolamentazione domestica, anche di d.i.p., specie se difforme dai testi di diritto uniforme o dagli usi internazionali consolidati per essere affidate, secondo i casi, all'analisi dello scienziato del giure marittimo o alla ragionata decisione del giudice che dirime il caso di specie. E costoro, a lor volta, dovrebbero appunto attingere - leggiamo - all'elemento determinativo scaturente alla luce delle dette estrinsecazioni della *Grundnorm* o monade fondamentale che dir si voglia.

È questo l'indirizzo additato dall'A., che apre un amplissimo orizzonte futuro, di speculazione e di lavoro. Sulla sua applicazione pratica, infatti, come rilevato in altra recensione (SEMAMA), sussistono "vaste zone di penombra", per cui si imponeva, e tuttora s'impone, un'ulteriore indagine specifica, per analizzare l'uso appropriato dello strumento comparativistico in sede ermeneutica o, addirittura, in via di rifiuto di applicazione di norme spurie rispetto al sistema superiore come sopra estrinsecato, nonché la via tecnicamente perseguibile per attuarla e in quali limiti, posto che essa si prospetta, al momento, "rivoluzionaria".

Una tale indagine, poi, non potrà che essere "allargata" rispetto all'iniziale spunto intuitivo dell'A., in relazione alle altre vaste zone, anch'esse non illuminate, che avvolgono le relazioni

complessive, e non solo quelle strettamente ermeneutiche, tra il detto sistema originario e tutte le parti del *diritto marittimo pubblico,* fino al *diritto processuale marittimo, al diritto penale e processuale penale marittimo,* e, volendosi spingere ancor oltre al c.d. *diritto marittimo di guerra,* oppure, volendo rimanere nel campo privatistico, al *lavoro marittimo.* Zone che non possono più, oggi, essere sussunte sotto il mantello irradiante della monade fondamentale, bensì sotto l'influsso del maggior *corpus* a tutt'oggi formatosi.

Indagine che andrà poi continuata, per via del continuo divenire e inarrestabile mutamento del *corpus.*

Non v'è dubbio che la Querci debba comunque dedicarvi il proprio futuro, e certamente luminoso, impegno scientifico. Col che, la portata della sua tesi diventerà più chiara, e ciò contribuirà alla necessaria distinzione tra *scienza giuridica marittima formale* e *scienza giuridica marittima sostanziale,* e, comunque, al maggior affrancamento possibile – che noi, in quanto scienziati continentali, continuiamo personalmente a perseguire laddove la prassi confligge con principii superiori irrinunziabili - e dell'una e dell'altra dalla letteratura meramente empirica riversata nella nostra materia.

ELENA ORSETTA QUERCI
Università degli Studi di Trieste

CONCETTO E PRINCIPI DEL DIRITTO MARITTIMO

SOMMARIO: 1. Le acute e stimolanti osservazioni dell'insigne marittimista, Giorgio A. Righetti. - 2. La categoria dei principi generali del diritto marittimo - Il c. d. ruolo basicó. - 3. La categoria degli *standards* valutativi - Il c. d. ruolo strumentale-ausiliario. - 4. Delineazione delle note sostantive e differenziali tra le due categorie, sulla scorta di un'autorevole, perspicua elaborazione di teoria generale (Falzea). - 5. Specificazione esemplata di un rilevante ordine seriale di *standards* valutativi, isolabili "*prima facie*", nel diritto marittimo. - 6. Distinzione tra concetto e principi del diritto marittimo generale. - 7. Precisazioni metodologiche; essenziali lineamenti definitori; correlazioni costitutivo-funzionali. - 8. Enucleazione e breve illustrazione di alcuni principi fondamentali del diritto marittimo generale. - 9. Il "diritto marittimo comune" e il ruolo del "particolarismo" pertinentemente invocato dal Righetti. - 10. Cenni conclusivi.

1. Non posso non raccogliere l'investitura autorevolmente pervenutami da uno dei più forti marittimisti di oggi sul piano internazionale, qual è appunto il nostro insuperato trattatista - enciclopedico, Giorgio Righetti (*Dunque, il diritto marittimo ha un'anima tutta sua - oltre che un corpus distinto e autonomo -*, in *Trasporti*, n. 80, 2000), in ordine alla prosecuzione della vera missione scientifica nello studio storico e dogmatico del diritto marittimo, della quale in buona sostanza diventa un immediato ed essenziale corollario la funzione pratica.

Le mie opere ambiscono ad essere destinate alla scienza ed alla pratica, esigenze queste e finalità precipue fortemente senti-

te dai giuristi moderni, ed, in particolare, da me che ho (*Introduzione alla scienza giuridica marittima - Storia del concetto del diritto marittimo, Trieste, 1999*) inteso l'importanza della storia giuridica marittima, quale potente sussidio alla comprensione del diritto marittimo positivo e per la creazione del nuovo diritto marittimo: del principio evolutivo (*Evoluzione nel diritto marittimo - Sistematica e dogmatica giuridica marittima*, Trieste, 1999) ho ipotizzato una legge universale, perché a nessuno oggi è permesso, nemmeno per un momento, divisare che il nostro diritto marittimo attuale sia nato improvvisamente dalla mente di qualche legislatore nostrano, "mentre è una verità acquisita per sempre al patrimonio della nostra cultura, che esso è il prodotto di un'evoluzione più volte millenaria, la necessità di conoscere questa evoluzione nei suoi stadii successivi allo scopo di poterne valutare il risultato, e cioè il sistema vigente, che è l'ultimo stadio di quella evoluzione e che germinerà a sua volta fatalmente nuove trasformazioni per nuovi assetti, cotesta necessità è dunque una conseguenza diretta di quel principio" (Calasso).

Ma l'illustre marittimista Righetti sembra non avere intravisto nel mio contributo alcun accenno apprezzabile al problema famoso e tanto appassionatamente dibattuto fino a questi ultimi anni delle lacune dell'ordinamento giuridico marittimo generale, cioè al richiamo ai principi generali del diritto marittimo, da lui stesso individuati e sottoposti a teoresi, ed ordinati in una insistita elencazione.

2. Sul problema delle lacune debbo rilevare che esso è stato a più riprese trattato, approfondito, risolto nella mia visione "organica" del sistema marittimo generale che, come tale, in essenziale collegamento funzionale con la "degerarchizzazione" delle fonti del diritto marittimo, invero plurali, non può prospettare lacune di sorta. Ove, ad es., un intero istituto non trova ambientazione in tutto il nostro ordinamento giuridico marittimo generale, perché nessuna norma lo contempla, simile evenienza vuol

dire che esso non è un istituto del nostro ordinamento giuridico (cfr. *Analisi del diritto marittimo - Definizione e concetti giuridici fondamentali*, Trieste, 1999, pp. 223-228).

Ma anche ai principi generali del diritto marittimo ho dedicato una qualche attenzione, laddove ho osservato che essi sono i presupposti "logici" del prefigurato scientificamente sistema giuridico positivo, costituendo gli stessi il prodotto, per antonomasia, il più elaborato ed affinato, della nostra evoluzione giuridica marittima, ed in un certo senso il prodotto dei prodotti: ecco l'inveramento e la fecondità euristica della funzione della storia del diritto marittimo nell'arduo sforzo di individuarli.

3. Il Righetti in questa direzione ha assolto un compito meritoriamente concreto e positivo. Ma, talvolta, i principi generali dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale, che rappresentano i criteri ordinatori dell'intero sistema unitario, posti a suo presidio, non debbono essere confusi, né mescolati, come fa Antonio Brunetti e anche Antonio Lefebvre D'Ovidio, con i principi operanti come "*standards* valutativi", e, perciò, rilevanti in sede di applicazione delle norme marittime internazionali (i *c. d. principi intermedi*).

Per converso, da un altro sommo giurista particolarmente sensibile ai problemi di metodo, e dotato di ampia cultura filosofica ed umanistica, Gabriele Pescatore, in un saggio assai lucido e acuto sul problema dei principi generali (*Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, II, 1994, V, p. 434), si attingono preziosi sussidi interpretativi: la "presa di posizione" di carattere metodologico, che a sua volta include, come suo ineliminabile presupposto, una ulteriore presa di posizione, piaccia o non piaccia, d'ordine speculativo, che involge in sostanza lo stesso problema della natura dell'oggetto dell'interpretazione giuridica, in una con quello dell'atto mentale che lo pone in essere, entrambi però per me dipendenti dal più ampio concetto dell'ordinamento giuridico marittimo come sistema chiuso e logicamente autosufficiente.

Donde, v'ha una prima categoria di principi generali nei quali ho inteso iscrivere quelli posti a presidio **basico** e necessari all'evoluzione e concretizzazione dei rapporti marittimi commerciali, indeclinabili alla loro tendenza verso la globalizzazione; v'ha una seconda categoria di principi che assolvono un ruolo **strumentale**, in quanto operano come *standards* valutativi, e perciò rilevanti in sede di applicazione delle norme marittime internazionali, siano esse legali, consuetudinarie, o pertinenti ad usi, alla pratica mercantile, o alla natura delle cose marittime e portuali, alle convenzioni internazionali, ed ai trattati di navigazione e di commercio marittimo.

4. Attesa la fondamentalità del problema autorevolmente richiamato, e ad ulteriore illustrazione per i lettori della nostra Rivista, mi permetto di riportare quanto ebbi in proposito a puntualizzare (*Analisi del diritto marittimo*, cit., p. 218 e ss.): "*Il problema dei rapporti tra principi fondamentali e* standards *valutativi risiede nel fatto che i primi esprimono valori sommi ed assoluti dell'ordinamento giuridico marittimo generale, mentre i secondi non sono altro che strumenti di adattamento rispetto alle norme ordinarie, nella loro applicazione ai fatti sociali giuridicamente rilevanti (Bergel), dispiegando un ruolo incisivo nel processo di concretizzazione e di specificazione del valore giuridico : a) "gli* standards *si formano come regole di azione fuori del diritto e penetrano nel diritto successivamente, in forza di un dispositivo di attrazione di cui sono dotate alcune norme giuridiche; b) operano nell'ordinamento giuridico unicamente in congiunzione con le norme giuridiche che li richiamano e delle quali vengono a costituire componenti strutturali. Nascono, cioè, come regole extragiuridiche di condotta e acquistano giuridicità solo in quanto vengono attratte nell'ordinamento giuridico attraverso il meccanismo di richiamo presente ed operante dall'interno delle norme precettive" (Falzea).*

Di qui la natura ausiliaria della regola costituente lo standard *valutativo: "nell'ordinamento giuridico sono presenti, in notevole quantità e varietà, regole che non risolvono esse medesime problemi*

sociali di rilevanza giuridica, e tuttavia sono indispensabili per integrare, conformare, portare ad attuazione regole giuridiche che questo compito risolutorio sono destinate ad assolvere. Regole al servizio di altre regole, dunque, preordinate al fine di rendere possibile o comunque facilitare la funzione precettiva del diritto. Gli standards *valutativi, come tutte le regole ausiliarie, sono privi di una propria ed autonoma precettività, e possono operare nel diritto solo in combinazione con le norme precettive che nella veste di "regole principali", esplicitamente o implicitamente, fanno richiamo (Freund).*

Nella identificazione della natura e del contenuto degli standards *valutativi svolge un ruolo fondamentale la prassi marittima mercantile, allorché si verifica l'osmosi tra il diritto vivente e il diritto formale: gli* standards *valutativi trovano la loro radice nel tipo di esistenza e nello stile di vita delle comunità marittime e portuali, si uniformano almeno tendenzialmente ed aggregano "nuclearmente" i gruppi sociali e li costituiscono in formazioni economiche e sociali.*

Adunque, gli standards *valutativi debbono essere studiati nell'ambito del processo di determinazione progressiva della realtà giuridica marittima e sono di competenza, oltre che della funzione pratica del giudice, del compito teorico del giurista marittimista, "formando oggetto, rispettivamente, dell'ermeneutica empirica dell'attività giurisdizionale e dell'ermeneutica teoretica dell'attività scientifica" (Falzea).*

Nel diritto marittimo, non solo in questo ramo del diritto, le due indicate operazioni ermeneutiche si dispiegano con modalità esecutive differenziate, pur cospirando entrambe, quale fine primario, alla conoscenza del diritto marittimo e quindi dei modelli generali che del diritto marittimo segnano e denotano la trama di fondo, "robusta e stabile, ma anche elastica ed adattabile al vario atteggiarsi della vita sociale" (Falzea).

La scienza giuridica marittima, lungi dal ripudiare le istanze fondamentali del formalismo, ne esalta il ruolo, nella misura in cui esse astringono l'interpretazione giuridica nei limiti di significazione della forma del fatto normativo, che, ad es., nella consuetudine e negli standards *valutativi, implicano, quale loro fatto di riferimento costitutivo,*

il ricorso alla prassi marittima, che nel diritto marittimo costituisce una delle fonti di giuridificazione, e di attuazione spontanea (Paresce, De Stefano Rodolfo). Ma, potrebbe risultare fondata la preoccupazione per l'uso improprio degli standards *e per il riflesso che la loro indeterminatezza e l'intervento integrativo di giudici e giuristi può avere sulla sfiducia o comunque sulla distanza del diritto marittimo dagli operatori economici (Pinard).*

Ma la prassi marittima mercantile è quella totalizzante, nelle modalità molteplici con le quali si svolge il diritto marittimo. Da quella genetica, quale fonte essenziale di giuridificazione dell'ordinamento giuridico marittimo generale, che talvolta sta a fondamento della produzione delle norme consuetudinarie e della formazione degli standards *giuridici; alla prassi realizzatrice, che involge il modo con il quale le norme giuridiche sono praticate nella realtà della vita economica sociale; "e tra queste due forme estreme, alla prassi che si fa mediatrice tra il diritto e la vita nel processo del costante adeguamento del diritto positivo e delle norme che lo compongono alla sostanza reale dei valori sociali, nel loro essere e nel loro divenire" (Falzea).*

5. *Donde, massima attenzione al fondo degli interessi in gioco sottesi al fenomeno giuridico marittimo, sagace metodologia decisoria del formalismo, enucleazione ed identificazione della natura e del contenuto degli* standards *valutativi giuridici declinanti dalla prassi marittima mercantile, che nel processo di formazione e di trasformazione degli* standards *valutativi gioca un ruolo fondamentale, in quanto è fatto costitutivo e fatto manifestativo.*

Nel diritto marittimo vige nei porti del mondo lo standard *della produttività portuale che si rende attivo nel suo incontro con la normativa contrattuale tra i terminalisti e le autorità portuali, determinandosi come regola di misurazione dell'esercizio dei diritti corrispettivi contrattuali e concessori, e come criterio di scelta tra più concorrenti-aspiranti all'esercizio di un'area portuale o periplo portuale. Lo* standard *della velocità esecutiva nelle operazioni di imbarco e sbarco, collegato all'altro relativo ad evitare danni da immobilizzazione del bene nave nei*

porti; quello della buona e spedita ed economica esecuzione delle operazioni, che si rende attivo nel suo incontro con la normativa tariffaria. Costituiscono standards *tecnologici i singoli criteri di imputazione o le regole determinative e costitutive la colpa commerciale e la colpa nautica. Del pari, tutta la vasta area descrittiva dei rischi eccettuati (Righetti) finiscono per fungere da* standards *valutativi, con valenza nel più vasto spettro tematico costituito dalla responsabilità del vettore marittimo.*

In una parola, tutti quei comportamenti, ed eventi che costituiscono prestazioni ausiliarie-complementari di quelle principali - buona custodia e diligente conservazione delle merci, buon stivaggio dei colli, adeguato assetto dei contenitori, alla stregua dei quali va determinato l'impegno di chi deve adempiere un'obbligazione, amministrare nei magazzini generali la movimentazione delle merci, osservare il dovere di custodia, evitare l'aggravamento delle merci trasportate, etc.

Ognun vede siffatti modelli promananti dalla prassi marittima e dagli usi identificano e segnano il momento in cui i fasci dei valori della vita marittima e portuale vengono a cristallizzarsi, a definirsi, a situarsi in un punto definito dello spazio giuridico marittimo e dell'intero sistema del diritto marittimo, convergendo in una concreta situazione giuridica.

Il diritto marittimo palesa così una complessa ed estremamente articolata realtà di esperienza che è costituita di forme particolari e di valori specifici assoluti, ma si ordina progressivamente in un processo di incessante integrazione e di stringente armonizzazione di interessi. "In questo processo assume una funzione centrale il criterio dell'adattamento nella sua doppia direttrice: della integrazione della norma specifica nell'intero sistema normativo e del valore giuridico parziale di cui è portatrice la norma specifica nell'insieme ognicomprensivo dei valori giuridici di cui è portatore l'ordinamento giuridico nella totalità delle sue regole; e, in direzione esattamente reciproca, della condensazione dell'intera normativa giuridica, con la totalità dei suoi valori, nella norma specifica e nel suo specifico valore. Al processo di adattamento si interessa ovviamente la scienza giuridica, nella complementare dimen-

sione della metodologia analitica e della metodologia sistematica (Falzea)".

6. Ognun s'accorge che il "supporto basico" idoneo a tenere in vita l'ordinamento giuridico marittimo generale non sono soltanto le volontà statuali, bensì un *ordo ordinatus* creativo di valori soggettivi mettenti capo alle formazioni sociali, marittime, portuali, commerciali dislocate e disseminate nella scena mondiale.

È la volontà di potere o potere della volontà di simili aggregati comunitari, veri e propri soggetti attivi che reggono e animano l'*ordo maritimus ordinatus*, mantenendone la validità conformemente agli schemi positivi. Essi si esprimono con trame e pretese che talvolta rimangono meri rapporti giuridico-marittimi liberamente instaurati ed impostati, affatto informali, ma danno pur sempre vita e voce ad insopprimibili aspirazioni, ad esigenze e nuovi bisogni collettivi tipici del commercio marittimo internazionale.

Tutti i rapporti di diritto marittimo nascono da esigenze mercantili; sono dunque atti di vita di mare che trascinano con sé un mondo di principi, quali espressioni della realtà concreta vivente della *comitas maritima* ed operante del "commerciare" dei componenti operatori economici, i quali vengono a conformare, e strutturare, contenutizzandolo, il mondo dei concetti, modelli formali dell'ordine giuridico marittimo generale.

In verità, solo in siffatta connessione e nella segnata dimensione, e non già nella vicenda di singoli determinati rapporti tra operatori economici, si coglie, stagliandosi e distendendosi diacronicamente, in via sincronica l'unità dinamica del dato soggettivo e del dato oggettivo della giuridicità marittima.

Con altra e breve figurazione verbale, si può osservare che solo al di là del generale ordinamento giuridico marittimo considerato come insieme di schemi astratti, e al di sopra dello stesso assunto come attività di realizzazione di simili schemi, si può fissare ed intravedere, nella sua totalità, l'immensurabile circolo dei

Solo dalla definizione del concetto di diritto marittimo può cominciare una trattazione di qualsiasi suo istituto che voglia ambire ad essere scientifica e non empirica. La conquista di tale importante definizione non prevederà un percorso tessuto di formule aprioristiche, né è lecito chiudersi in un concetto immobile, secondo il quale ogni possibile e pensabile ordinamento giuridico marittimo consisterebbe nella proiezione di concreti voleri degli operatori economici in un mondo di azioni astratte. Procedendo in tale direzione, della realtà viva del diritto marittimo si verrebbe a scorgere solo il momento soggettivo o soltanto il momento oggettivo (Cesarini Sforza).

Per converso, in altre sedi abbiamo rilevato che il concetto di diritto marittimo si costruisce sulla nozione crociana di un procedimento astraente, che al di là e al di sopra delle volizioni soggettive degli operatori economici e marittimi - che sono sempre di soggetti associati in formazioni sociali, quelle appunto marittime, portuali, commerciali - forma dei "tipi" di comportamento o, con altra locuzione, dei modelli ordinatori e razionalizzatori dell'esperienza pratica in dati porti, in determinati centri commerciali e industriali, ed in tempi scadenzati e ben individuati.

Da questa concezione si dipartono e si stagliano i due aspetti, **soggettivo** ed **oggettivo** (*Analisi*, cit., p. 88 e ss.; pp. 94-135) della realtà giuridica marittima, e il loro convertirsi e trasmutarsi l'uno nell'altro; e fa sì che il disegnato movimento, che si svolge tutto nella storia della fenomenica marittima e portuale mondiale, nel sistema dei traffici marittimi internazionali, sfugge alle prese illusorie del metastorico "concetto del diritto marittimo", per il quale, dunque, il diritto marittimo sarebbe tutta oggettività.

Per converso, se dal concetto si passa ai principi, il diritto marittimo diventa tutto soggettivo, continua evoluzione di programmi, di trame operative, di aspirazioni, di bisogni che si agitano nella grande storia delle *gentes maritimae*, ma anche in quella più semplice, che io ho denominato di gruppi sociali particolari, e perfino nella quotidianità diaria, propria della piccola storia

dei singoli operatori, di commercianti impegnati nella lotta per la vita e miranti a soddisfare i loro interessi in mezzo ad altri piccoli mercanti che lottano per gli stessi scopi.

Oggettività e **soggettività** quali componenti costitutive del concetto di diritto marittimo, concetto non immobile, non già mera forma logica, due elementi in continuo convertirsi l'uno nell'altro, in reciprocazione; concetto di diritto marittimo e principi fondamentali del diritto marittimo, quest'ultimi assunti quali estrinsecazioni degli svariatissimi contenuti pratici propri dell'ordine giuridico marittimo internazionale, modelli di giuridicità, di cui non devesi però pretendere di fissarli in una immota definitività, ma applicati ed applicabili all'esperienza giuridica marittima, alla realtà giuridica pratica in cui si riesce a superare il diaframma, lo iato tra **soggettività** ed **oggettività**, ove, su tale terreno, si stacca l'*ordo maritimus ordinatus* dall'*ordo ordinans*.

Sorge così una nuova convinzione o valutazione intorno a quel "sistema regolatore" della vita di relazione, che è costitutivo di tutte le formazioni sociali o gruppi economici dediti al commercio marittimo internazionale, sistema del quale il diritto marittimo appare parte integrante, se lo si concepisce come "complesso di regole di condotta", pur fissate per induzione generalizzante ed astraente.

8. L'offerta puntualizzazione, sulla scorta della introdotta distinzione tra concetto generale di diritto marittimo e suoi principi fondamentali, mi permette di pervenire alla fissazione dei principi, ad avviso del Righetti da me omessi, ma, invece, enucleati e diffusi nei miei contributi presentati sul problema della formazione, anzi dei processi di **morfogenesi** delle strutture giuridiche marittime.

Venendo, infine, alla omissione reperita e rilevata dal Righetti riguardante la mancata trattazione od identificazione dei principi generali fondamentali del diritto marittimo generale, desidero fermare questa precisazione:

a) sono partita dalla **norma fondamentale** (*Grundnorm*), che assume funzioni di **assioma centrale** (la doverosità e attuosità programmatica proprie del commercio marittimo internazionale). La scelta di questo postulato nel nostro campo non è **convenzionale**, ma è **obbligatoria**; essa è storicamente la stessa con il variare dei tempi e delle concezioni che si abbia del diritto marittimo. Donde, **l'immutabilità** dell'assioma (*Analisi*, cit., p. 189).
b) L'idea e la problematica di un ordinamento giuridico marittimo **a fini generali**, cioè di un diritto marittimo, di un sistema di valori giuridici concernente esclusivamente le relazioni tra comunità portuali, città marittime, centri commerciali, si posero, come è noto, per la prima volta al tempo dei Fenici, dei Caldei, degli Egizi, dei Cartaginesi. In quei popoli, in quelle città marittime, in quelle comunità portuali fu palese l'autonomia dell'ordinamento giuridico marittimo ai fini della disciplina della libera circolazione delle navi e delle merci: lo *ius gentium* andò definitivamente plasmandosi in quello dello *ius gentes maritimas* (*Analisi*, cit., pp. 193-194).
c) Il concetto generale, ma derivato, essendo la norma **fondamentale** ed **originaria**, di **autonomia del diritto marittimo** è riconosciuto, affermato, sviluppato sino a mostrare i legami concettuali con il sistema del "diritto comune". Sicché, **l'autonomia** è pensabile come categoria logica, allorché la nozione di diritto marittimo si avvicina e viene a coincidere con quella di diritto comune, o meglio diventando il "diritto marittimo comune".
d) Principio generale di **indissolubilità tra la teoria dell'ordinamento giuridico marittimo generale e la teoria della norma fondamentale**, a cui è sotteso contenutisticamente il valore costituito dal libero esplicarsi del commercio marittimo internazionale in un mondializzato sistema di traffici di navi e di merci, dalla circolazione distributiva e dallo scambio di beni effettuato sempre più su **basi globali**. Ne deriva il principio di **unità**, di **totalità**, di **completezza** dell'ordinamento giuridico marittimo internazionale, che trova nella norma **originaria** e **fondamentale** la sua vali-

dità e il principio unificatore: essa decide se **una norma è diritto marittimo**, se **un'altra non è diritto marittimo**.

e) Principio del **formalismo giuridico**, che riduce ad entità tipologica tutti i comportamenti più adeguati ad uno scopo, secondo l'ordine prescelto tra scopi diversi, costituisce la dimensione oggettivamente permanente, che attraversa e permea, in via verticale ed orizzontale, il piano dell'esperienza giuridica marittima (*Evoluzione*, cit., pp. 203-205).

f) Principio dell'**astrazione pratica** come rapporto giuridico marittimo. Il procedimento astrattivo che, applicandosi alle attività volizionali per un'esigenza spontanea ed imprescindibile dello spirito imprenditoriale delle formazioni marittime e portuali, crea e forgia schemi di volizioni e di azioni **uniformi**, che possono denominarsi "tipi pratici", e rappresentano l'**oggettivazione**, cioè la proiezione in una realtà oggettiva e impersonale delle corrispondenti azioni e volizioni, le quali nelle loro origini non possono essere che individuali e soggettive. La formazione di "tipi pratici" nel diritto marittimo si rivela di essenziale importanza per le relazioni che si intrattengono tra remoti operatori marittimi, perché la tipicità di un comportamento rende possibile che questo funga come azione distinta e staccata, sia dalla volizione del soggetto che la attua, sia anche dalla volizione di un soggetto diverso, il quale, se vuole attuarla, l'attua appunto nella sua tipicità, come azione tipica (Cesarini Sforza). Questa relazione elementare tra due astrazioni, per cui la volizione ha un operatore marittimo e l'azione ne ha un altro, viene a costituire il nerbo, il nucleo, l'anima, potrebbe dirsi, di ogni e qualsiasi **rapporto giuridico marittimo**.

g) Da questa relazione si giunge alla **schematizzazione** e all'**oggettivazione** dei comportamenti degli operatori economici marittimi singoli; dalla fase iniziale dell'**astrazione pratica** si giunge a creare le regolarità indifferenziate, la regolarità dei comportamenti delle comunità marittime e portuali sovrapposta alla loro naturale arbitrarietà, indisciplina e disordine (il c. d. principio dell'oggettivismo formalistico, in forza del quale la ipostatizza-

zione della volontà dell'ordinamento giuridico marittimo attinge così la concretezza del procedimento astrattivo, nel quale l'unità di **soggettività** e di **oggettività** può essere colta nel suo aspetto dinamico) (Cesarini Sforza).

h) Principio della **circolarità dell'astrazione giuridica marittima**, che si rivela nel mutamento di struttura del procedimento astrattivo, quando si applica non al rapporto della volizione di un operatore giuridico marittimo con la sua stessa azione, ma al rapporto della volizione dell'operatore giuridico marittimo con l'azione di un altro operatore giuridico marittimo. Ne consegue la "tipicità fondamentale" del mondo marittimo, e si dà luogo al necessario complesso delle regolarità indifferenziate o inconsapevoli alle quali tutti i componenti di una comunità marittima e portuale si conformano. Il c. d. principio delle regolarità indifferenziate assurge così al rango di modelli di comportamenti individuali o collettivi nel perpetuo convertirsi della soggettività e dell'**oggettività** (Cesarini Sforza).

i) Principio concettuale della **struttura** (Bentivoglio, Frosini, Paresce) nel diritto marittimo, idoneo a scolpire e a delimitare la base tipologica dell'azione economica degli operatori, che si muovono e agiscono nelle comunità portuali e marittime, viene a "suturare" ciò che potrebbe dividere la forma e il contenuto costituendone il riferimento necessario logico e l'ineliminabile nesso funzionale (*Evoluzione*, cit., p. 215). Essa "struttura" identifica e tipicizza un corrispondente gruppo di operazioni giuridiche, cioè di modelli operativi, che vengono ad affermarsi nell'ordinamento giuridico marittimo generale; afferma la stabilità ontologica del diritto marittimo, conferendogli la possibilità di adesione, la più intima, ai mutamenti storici, che sono quelli che più interagiscono ed incidono negli ambiti delle comunità marittime e portuali. Il principio generale della "struttura", assunta come specie di "tipologia dell'azione", è idoneo a mettere in luce i lineamenti più semplici ed elementari della prassi, gli elementi di coesione e di decisione, che appaiono insiti in essa.

j) Elementare canone ermeneutico risiede "**nell'energia interna**" propria dell'esperienza pratico-operativa delle formazioni sociali, marittime e portuali, dei loro bisogni conoscitivi pratici, che dà e ha dato "unicità" di forma al "**linguaggio giuridico marittimo**" (*Evoluzione*, cit., pp. 233-247).
k) Il principio dell'**autointegrazione** idonea a reggere ed alimentare le dinamiche giuridiche sviluppate dall'ordinamento giuridico marittimo generale attraverso la molteplicità delle fonti, non gerarchizzate, che trovano nel diritto marittimo il punto di raccordo nel "canone della relatività dei valori giuridici" e vanno definite siccome giuridiche.

Ma altri e ben sagomati, in emersione storico-positiva, principi generali possono qui di seguito compendiarsi in una breve enunciativa:
1) i principi **consuetudinari**, quelli attinenti agli usi, alla pratica mercantile diaria, alla natura delle cose marittime e portuali, ai trattati di commercio e di navigazione, alle convenzioni internazionali, ai rapporti giuridico-marittimi liberamente impostati;
2) il principio fondamentale della "**coderivazione**" del fenomeno giuridico marittimo dall'agire economico delle formazioni sociali marittime, portuali, commerciali;
3) il principio delle **certezze pubbliche o private**, con appositi assetti organizzativi a carattere iscrizionale, della circolazione delle navi e delle merci caricate nelle stesse, e stoccate, movimentate in centri marittimi internazionali;
4) il principio dei **titoli al portatore**, astratti e formali, idonei a mobilizzare le merci, e a cedere i crediti;
5) il principio dell'*obligatio* in tutte le vendite marittime (mentre le clausole **cif.**, **fob.**, etc., non sono altro che *standards* valutativi);
6) il principio del **credito marittimo e documentario**;
7) il principio della **rappresentanza**, degli ***status***, del **conferimento di *munera*** inerenti alla strutturazione delle figure giuridiche soggettive, o al loro agire giuridico-economico;

8) il principio della **limitazione della responsabilità** del vettore e dell'armatore;
9) il principio della "**sicurtà marittima**", per quanto attiene al profilo commerciale, e principio pubblicistico della sicurezza della nave, delle cose e delle persone in navigazione, nei porti e nelle navi.

9. È opportuno non disperdere l'illuminante senso dell'ulteriore, decisivo spunto critico offerto dal grande nostro marittimista Righetti, relativo al ruolo del "particolarismo" svolto nella storia del diritto marittimo generale, cioè nella creazione di nuovo diritto.

Il presupposto della mia identificazione "organica" dell'ordinamento giuridico marittimo posato sulla sua fondamentale armonia, nella quale non può non vedersi riflesso il principio eterno dell'ordine universale, ove si coglie la concezione dell'*utrumque ius* come sistema normativo marittimo unico e mondializzato, non tollera l'esistenza di nessun'altra fonte normativa che possa essere concepita fuori di quel sistema: del quale, infatti, i diritti particolari e speciali ne fanno necessariamente parte, pur limitati dai diritti universali che si contrappongono ad essi come *iura communia maritima* (Calasso, Besta, Solmi, Brugi).

Il sistema delle fonti del diritto marittimo (*Evoluzione nel diritto marittimo*, cit., pp. 189-192) resta ancorato all'orbita della concezione antica degli *iura communia*, che non denega né impedisce la costruzione di principi, di istituti, e di intere aree nel diritto marittimo con una più libera, e spontanea intuizione della realtà quotidiana (i *c. d. rapporti giuridici liberamente impostati*).

La modesta esperienza dei miei studi mi ha però persuaso della necessità di innescare un movimento di revisione critica volta a superare la frammentarietà delle ricostruzioni destinate a lasciare il problema del diritto marittimo al punto stesso delle ricerche del Brunetti A., dello Scialoja A., preziose e talvolta

ingiustamente trascurate, ma lontane dalla organicità di una interpretazione storica, pur dominate da un principio di unità.

10. Ho cercato, appunto, di ricomporre nella vita giuridica marittima questo principio unitario, e mi sono trovata spontaneamente di fronte al problema storico di un **diritto marittimo generale** (fondamentale, direbbe autorevolmente il Semama), che di quel principio di unità e di evoluzione è il riflesso dell'ordine delle sue fonti giuridiche: quale fatto centrale e fondamentale, il sistema delle fonti, quale organo potentissimo della evoluzione e della unità del sistema, processo genetico del nuovo diritto marittimo che, in ultima istanza, sfuma e fa svanire (perché i germi di nuovo diritto si fonderanno nel sistema) la distinzione tra una norma che in una determinata materia vale per tutti in contrapposto ad una norma che in quella materia stessa vale solamente per alcuni.

Su questa concezione "organica" del diritto marittimo, prodotto naturale e sociale delle formazioni marittime e portuali, assimilabile ad un organismo vivente in tutte le sue parti, sull'idea di una "ragione giuridica naturale", espressione di un vero assoluto, come generatrice logica del sistema giuridico marittimo (processo logico, di induzione e deduzione, che si svolge e si sostanzia tutto nel circolo della realtà giuridica positiva, dalla quale prende le mosse e alla quale ritorna), occorrerà condurre un'apposita riflessione, in cui le anomalie e le deviazioni del "particolarismo", invocato dal Righetti, imposte da necessità contingenti ed accolte per mere rilevazioni utilitarie, verranno certamente ricomposte nel segno del fine superiore del sistema giuridico marittimo generale.

MICHELE GRIGOLI
Prof. ord. di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Catania

L'IDONEITÀ ALLA CONDUZIONE DI NAVI PER IL TRASPORTO DI MERCI E DI PERSONE NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA PERTINENTE ALLE IDROVIE DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA

SOMMARIO: 1. Premessa. 2. Analisi del d.P.R. 18 dicembre 1999, n. 545. In specie: a) Ambito di applicazione. 3. Segue. b) Certificato per la conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna. 4. Segue. c) Procedura e requisiti minimi per il conseguimento del certificato. 5. Segue. d) Conduzione di navi a mezzo radar. 6. Segue. e) Conduzione di navi da passeggeri. 7. Rilevanza del regime analizzato.

1. La sperimentata funzione propulsiva del regime comunitario nel processo evolutivo di diritto speciale[1] è ulteriormente suffragata dalla recentissima[2] emanazione del regolamento recante norme di attuazione della direttiva 96/50/CE[3] relativa all'armonizzazione dei requisiti per il conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità, nel settore della navigazione interna. Direttiva che costituisce la logica integrazione della precedente direttiva 91/672/CEE del Consiglio del 16 dicembre 1991, relativa al rico-

1. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995, p. 187 ss.
2. Cfr. d.P.R. 18 dicembre 1999, n. 545, in *Gazz. Uff.* 22 febbraio 2000, n. 43.
3. Del 23 luglio 1996 (in GUCE 17 settembre 1998, L. 235 e in *Gazz. Uff.*, 2ª serie spec. 10 ottobre 1996, n. 78).

noscimento reciproco dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna.[4]

La disciplina in esame si segnala, altresì, per il suo precipuo contributo ai fini di un congruo adeguamento del tenore abilitativo dell'equipaggio della nave alle esigenze tutorie della spedizione nautica;[5] apprezzamento che appare ancor più significativo tenuto conto dell'area normativa interessata dal regolamento in questione, attinente, appunto, alla realtà della navigazione interna, che è ancora in attesa di una appagante disciplina.

2. Iniziando l'esame del citato[6] d.P.R. n. 545/99, per quanto concerne l'ambito di applicazione, l'art. 3 ha disposto che il presente regolamento si applica ai conduttori delle seguenti navi per la navigazione interna[7]: automotori, rimorchiatori, spintori, chiatte rimorchiate, convogli spintori o in formazione accoppiata, adibite al trasporto di merci o di persone, ad eccezione: *a*) dei conduttori di navi per il trasporto di merci di lunghezza inferiore a venti metri;[8] *b*) dei conduttori di navi adibite al trasporto di passeggeri che non tra-

4. Direttiva cui è stata data attuazione con d.P.R. 12 gennaio 1998, n. 24. Cfr., in merito, GRIGOLI, *La nuova realtà del diritto della navigazione*, Bologna, 1999, p. 336, nota 135.

5. Per una debita analisi sistematica, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 315 ss.

6. V. *retro*, nota 2.

7. Secondo l'art. 1, comma 1, lett. *b*) è definito "conduttore di navi", la persona che assume il comando per la conduzione della nave sulle idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea e che è responsabile della navigazione a bordo. Definizione che, per il suo palese empirismo, rivela la matrice della fonte comunitaria che ha, appunto, recepito siffatta soluzione (cfr. art. 2, lett. *b*) direttiva 96/50 CE).

8. Occorre sottolineare la scelta del parametro della lunghezza quale indice identificativo del bene, confermando la soluzione, apparsa discutibile (cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative*, Bologna, 1997, p. 67 ss.; ID. *La nuova realtà*, cit., p. 170 ss.), privilegiata dalla evoluzione più aggiornata del regime comunitario. Per quanto concerne, invece, il riferimento a venti metri, appare privo di alcuna logica sistematica, essendo usuale la selezione del dato normativo in ragione del parametro dei ventiquattro metri, come, per es., nell'ambito della navigazione da diporto: cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

sportano più di dodici persone,[9] oltre l'equipaggio; *c*) dei conduttori di navi che intendono operare esclusivamente sulle idrovie nazionali italiane in quanto non collegate alla rete navigabile degli altri Stati membri[10] (comma 1). Siffatta delimitazione dell'area di pertinenza del regolamento in esame è stata, pertanto, operata in ragione delle caratteristiche relative ora al bene impiegato, o al trasporto effettuato, ora alla sfera operativa, secondo una coerente adesione alle connotazioni del modello esercitorio. In merito all'ultimo caso regolato (lett. *c*), è stato previsto (comma 2) che ai relativi conduttori continuano ad essere rilasciati i titoli professionali nazionali,[11] secondo le modalità stabilite dal d.P.R. 28 giugno 1949, n. 631[12] e successive modificazioni ed integrazioni.

3. L'intervento pubblicistico mirato a predisporre una normativa, atta a garantire che il conduttore di navi in questione sia qualificato ed idoneo ad assumere il comando delle stesse si è concretato, innanzitutto, nella istituzione di uno specifico certificato conforme al modello comunitario di cui all'allegato 1[13] (art. 2, commi 1 e 2). Siffatto certificato che è rilasciato dall'autorità competente, specificata dalla norma[14] (comma 3), può essere dei

9. Dato che il trasporto di più di dodici persone identifica, secondo la ricorrente soluzione normativa, la nave da passeggeri (cfr., ad es., art. 1,1 n. 25 reg. sic. nav. e vita in mare; d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435).

10. Fattispecie che esula dalla sfera normativa contemplata dal citato regolamento comunitario.

11. In ragione della materia di indagine, occorre annoverare i titoli di capitano, capo timoniere, capo barca e barcaiolo abilitato.

12. Cfr. artt. 49-51, 53 reg. nav. int.

13. Modello ove sono indicati i seguenti dati: cognome e nome del titolare, data e luogo di nascita, numero di rilascio, fotografia e firma del titolare, tipo del certificato, data di scadenza, menzioni e restrizioni.

14. Ai sensi dell'art. 1, comma 1, lett. *a*), i direttori degli uffici provinciali della motorizzazione civile e trasporti in concessione di Milano e di Venezia, individuati quali sedi di esame per il conseguimento dei titoli professionali dall'art. 2 d.P.R. 7 aprile 1959 (in *Gazz. Uff.* 11 giugno 1959, n. 137), e successive modificazioni ed integrazioni, e incaricati del rilascio del certificato per la conduzione di navi nel settore della navigazione interna.

seguenti tipi: *a*) certificato A: valido per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione delle idrovie per le quali è richiesta la patente di battelliere del Reno, ai sensi della convenzione riveduta per la navigazione del Reno, firmata a Mannheim il 17 ottobre 1868; *b*) certificato B: valido per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione delle idrovie a carattere marittimo previste nell'allegato 2 della citata direttiva 91/672/CEE e delle idrovie per le quali è indicata la patente di battelliere del Reno, ai sensi della convenzione di cui alla lett. *a*) (comma 4).

I certificati di conduzione soggetti a riconoscimento reciproco ai sensi dell'allegato al d.P.R. 12 gennaio 1998, n. 24[15] restano validi senza obbligo di sostituzione se rilasciati entro il 6 aprile 1998 (comma 5).

4. Circa, poi, la procedura e i requisiti minimi per il conseguimento del certificato, l'art. 4 ha recepito la seguente, articolata disciplina. Ai sensi del comma 1, per conseguire il "certificato" sia del tipo A che del tipo B, il richiedente deve essere in possesso dei seguenti requisiti minimi: *a*) aver compiuto ventun anni di età.[16] Il "certificato" rilasciato dagli altri Stati membri dell'Unione Europea ai conduttori di navi aventi età inferiore è valido in Italia al compimento degli anni ventuno; *b*) aver conseguito il diploma di scuola secondaria di primo grado; *c*) essere fisicamente e mentalmente idoneo; avere adeguata motricità degli arti superiori e inferiori; non presentare menomazioni tali da diminuire notevolmente la capacità lavorativa o da costituire pericolo per sé e per gli altri, né sintomi manifesti di malattie psichiatriche e vascolari; avere, per quanto riguarda la vista, l'udito e il senso cromatico, i requisiti minimi previsti dalla tabella B annessa al

15. V. *retro*, nota 4.

16. Requisito richiesto dall'art. 49 reg. nav. int., comma 1, n. 2 per conseguire il titolo di capitano.

d.P.R. 19 gennaio 1957, n. 332;[17] *d*) aver maturato un'esperienza professionale di almeno quattro anni in qualità di membro di personale di coperta[18] a bordo di una nave per la navigazione interna; *e*) aver superato, con esito favorevole, un esame sulle

17. Recante norme relative agli accertamenti sanitari per l'iscrizione nelle matricole del personale navigante della navigazione interna e per il conseguimento dei rispettivi titoli professionali. I requisiti minimi previsti dalla tabella B citata sono i seguenti:

Requisiti per il conseguimento dei titoli professionali			Requisiti da accertarsi in caso di controllo	
Per i servizi di coperta		Per i servizi di macchina	Per i servizi di coperta	Per i servizi di macchina
Vista	10/10 per ciascun occhio senza correzioni.	14/10 complessivamente o con correzione 5+4 purché la differenza non sia superiore a tre diottrie. Obbligo di lenti.	14/10 complessivamente senza correzione.	10/10 complessivamente con almeno 2/10 per l'occhio che vede meno, raggiungibile con qualsiasi correzione purché la differenza non sia superiore a 3 diottrie (con obbligo di lenti). Per il monocolo occorrono 10/10 con campo visivo normale.
Senso Cromatico	Normale.	Sufficiente alla percezione dei colori fondamentali: rosso, verde, violetto (con esclusione dei discromatici e dei monocromatici).	Normale.	Come specificato per i requisiti per il conseguimento dei titoli professionali per i servizi di macchina.
Udito	Percezione voce afona da 8 metri (da ambo i lati).	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.	Percezione voce afona da 8 metri anche da un solo orecchio.

18. Secondo l'art. 1, comma 1, lett. *c*) è stato definito come "membro del personale di coperta", una persona che regolarmente partecipa alla conduzione ed alla tenuta del timone di una nave per la navigazione interna. Ai sensi dell'art. 6 d.m. 28 luglio 1979, il titolo professionale di timoniere della navigazione inter-

conoscenze professionali e sulle materie generali indicate nel cap. A dell'allegato II[19] (comma 1).[20]

na (istituito dal provvedimento in questione), abilita, in ausilio ed in occasionale temporanea sostituzione del componente dell'equipaggio con titolo professionale di capitano, a pilotare le seguenti navi: 1) addette a trasporto di persone: *a*) piroscafi di qualsiasi tipo oltre le 200 tonn. di stazza lorda; *b*) motonavi di qualsiasi tipo oltre le 300 tonn. di stazza lorda; 2) addette a trasporto di merci; *a*) piroscafi di qualsiasi tipo oltre le 300 tonn. di stazza lorda; *b*) motonavi di qualsiasi tipo oltre le 700 tonn. di stazza lorda; 3) rimorchiatori spintori di potenza superiore a 1000 CV.

19. Per quanto concerne il conseguimento del certificato di gruppo A, è, all'uopo, richiesta (parte 1) la conoscenza delle seguenti materie per la conduzione di navi per trasporto di merci e di persone.

1. Navigazione: *a*) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne e sulle vie navigabili marittime, in particolare del CEVNI (codice europeo delle vie di navigazione interna) e del regolamento internazionale per la prevenzione delle collisioni in mare, compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili. *b*) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne e delle vie navigabili marittime dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico. *c*) Navigazione terrestre, ivi compresi: la determinazione della rotta, le rette di posizione e il punto-nave, stampati e pubblicazioni nautiche, utilizzo delle carte nautiche, aiuti per la navigazione e i sistemi di segnalazione, procedure di controllo della bussola, basi delle condizioni delle maree.

2. Manovra e conduzione della nave: *a*) Comando della nave tenuto conto dell'effetto del vento, della corrente, del risucchio e della immersione ai fini di una galleggiabilità e di una stabilità sufficienti. *b*) Compiti del timone e dell'elica e loro funzionamento. *c*) Manovra di ancoraggio e di ormeggio in ogni condizione. *d*) Manovra nella chiusa e nei porti in caso di incrocio o sorpasso di un'altra nave.

3. Costruzione e stabilità della nave: *a*) Conoscenza dei principi fondamentali della costruzione delle navi soprattutto in rapporto con la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave. *b*) Conoscenza elementare della direttiva 82/714 CEE del Consiglio del 4 ottobre 1982 che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna (direttiva cui è stata data attuazione con d. del ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 novembre 1987, n. 572, in Suppl. Ord. *Gazz. Uff.* n. 37 del 15 febbraio 1988: cfr., in merito, GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, II Milano, 1990, p. 13 ss.). *c*) Conoscenza elementare degli elementi principali della struttura della nave. *d*) Conoscenza teorica della galleggiabilità e delle regole di stabilità e loro applicazione pratica, in particolare la navigabilità. *e*) requisiti supplementari, in particolare attrezzature supplementari, sulle vie navigabili marittime..

4. Macchine: *a*) Conoscenza elementare della costruzione e del funzionamento delle macchine allo scopo di garantire il loro corretto funzionamento. *b*) Comando e controllo del funzionamento delle macchine principali e ausiliarie e condotta da seguire in caso di avaria.

I requisiti di cui al comma 1, lett. *c*), sono accertati mediante visita medica effettuata dall'azienda sanitaria locale o da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario, ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della Sanità o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo, che rilasciano all'interessato apposita certificazione di idoneità (comma 2).

5. Carico e scarico: *a*) Utilizzazione delle scale di immersione. *b*) Determinazione della capacità di carico con l'aiuto del certificato di stazzatura. *c*) Operazioni di carico e scarico, stivaggio del carico (piano di stivaggio).
6. Condotta in circostanze particolari: *a*) Principi fondamentali della prevenzione degli incidenti. *b*) Misure da adottare in caso di avaria, di collisione o di arenamento, ivi compresa la chiusura di falle. *c*) Utilizzazione di attrezzature e di materiale di salvataggio. *d*) Primi soccorsi in caso di incidente. *e*) Prevenzione di incendi e utilizzazione degli impianti e dei dispositivi antincendio. *f*) Prevenzione dell'inquinamento delle idrovie. *g*) Condizioni specifiche per il salvataggio di persone, navi e carico sulle vie navigabili marittime, sopravvivenza in mare.
Per quanto riguarda, invece, il conseguimento del certificato di gruppo B, occorre (Parte 2) la conoscenza delle stesse materie richieste per il conseguimento del citato certificato di gruppo A con le seguenti varianti. 1. Navigazione. *a*) Conoscenza esatta delle norme di navigazione sulle idrovie interne, in particolare del CEVNI, compresi la segnalazione e il sistema di segnalazione delle vie navigabili. *b*) Conoscenza delle caratteristiche generali delle principali idrovie interne dal punto di vista geografico, idrologico, meteorologico e morfologico. *c*) Determinazione della rotta, stampati e pubblicazioni nautiche, sistemi di segnalazione.
2. Manovra e conduzione della nave: si rinvia al punto 2 della parte I.
3. Costruzione e stabilità della nave: si rinvia al punto 3 della parte I, con esclusione della lett. *e*).
4. Macchine: si rinvia al punto 4 della parte I, con la sola sostituzione del termine "guasto" a quello di "avaria" nella formulazione della lett. *b*).
5. Carico e scarico: si rinvia al punto 5 della parte I.
6. Condotta in circostanze particolari: si rinvia al punto 2 della parte I, con esclusione della lett. *g*).

20. Gli esami sono sostenuti ai sensi del citato d.P.R. 7 aprile 1959 e successive modifiche ed integrazioni, davanti alle commissioni istituite presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di Milano e di Venezia (comma 7).

Il titolare del "certificato", che abbia compiuto sessantacinque anni di età, nei tre mesi seguenti e, successivamente, ogni anno, deve sottoporsi alla visita medica prevista nel comma precedente; l'autorità competente che rilascia il "certificato" annota sullo stesso che il conduttore è risultato idoneo all'esito della visita medica (comma 3).[21]

Il requisito di cui al comma 1, lett. *d*), deve essere attestato mediante annotazione sul libretto personale di navigazione, apposta dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, qualora tale esperienza è stata acquisita sulle idrovie nazionali (comma 4). L'esperienza professionale, di cui al comma 1, lett. *d*), può essere acquisita sulle idrovie degli altri Stati membri anche qualora il corso di dette idrovie valichi il territorio comunitario. In tal caso l'esperienza professionale è attestata mediante annotazione sul libretto personale di servizio da parte dell'autorità competente dello Stato membro (comma 5). La durata minima di tale esperienza professionale è ridotta di tre anni qualora il richiedente sia in possesso del titolo professionale di capitano o di capo timoniere della navigazione interna[22] ovvero abbia maturato un'esperienza di almeno quattro anni in qualità di membro del personale di coperta su navi adibite alla navigazione marittima (comma 6).

5. In merito, invece, alla conduzione di navi a mezzo radar, l'art. 5 ha disposto che il conduttore deve aver superato l'esame di cui al citato art. 4, comma 7,[23] anche[24] sulle materie comple-

21. Le spese relative alle visite mediche di cui ai commi 2 e 3 sono a carico dei richiedenti (comma 8).

22. V. *retro*, nota 11.

23. V. *retro*, nota 20.

24. Ai fini di cui al comma 1 è valido in Italia anche il diploma conseguito secondo il regolamento sul rilascio dei diplomi per la conduzione di navi a mezzo radar sul Reno (comma 3).

mentari obbligatorie di cui al cap. B dell'allegato II[25] (comma 1).

L'idoneità alla conduzione di navi a mezzo radar è attestata dall'autorità competente mediante annotazione sul "certificato".

6. Infine, ai sensi dell'art. 6, può condurre una nave che trasporta passeggeri chi ha superato l'esame di cui all'art. 4, comma 7, vertente anche sulle materie complementari obbligatorie di cui al cap. C dell'allegato II[26] (comma 1).

Anche nel caso in esame, l'idoneità alla conduzione di una nave da passeggeri è attestata dall'autorità competente mediante annotazione sul "certificato".

7. Il regime analizzato, opportunamente modulato in ragione della fattispecie disciplinata, ossia, dalla conduzione della nave per tutte le idrovie degli Stati membri dell'Unione Europea, ad eccezione, secondo i casi, delle idrovie per le quali è richiesta la patente di battelliere del Reno, oppure delle idrovie a carattere marittimo, alla conduzione di navi a mezzo radar ed infine alla conduzione di navi da passeggeri, offre un esempio testuale di risposta adeguata alle istanze della materia, connotate, come già

25. Ossia: *a*) conoscenza della teoria del radar: generalità sulle onde radioelettriche e principi di funzionamento del radar. *b*) Attitudine ad utilizzare un impianto radar, interpretazione dell'immagine radar, analisi delle informazioni fornite dall'impianto e conoscenza dei limiti delle informazioni fornite dal radar. *c*) Utilizzazione dell'indicatore di velocità di virata. *d*) Conoscenza delle norme CENVI in materia di navigazione a mezzo radar.

26. Cioè: 1) conoscenze sommarie delle prescrizione tecniche riguardanti la stabilità delle navi passeggeri in caso di avaria, la compartimentazione stagna, il galleggiamento massimo. 2) Primi soccorsi in caso di incidente. 3) Prevenzione degli incendi e dispositivi antincendio. 4) Impiego dei mezzi e del materiale di salvataggio. 5) Misure per la protezione dei passeggeri in generale e in particolare in caso di evacuazione, avaria, collisione, arenamento, incendio, esplosione e altre situazioni di panico. 6) Conoscenza delle consegne di sicurezza (uscite d'emergenza, passerella, uso del timone di emergenza).

accennato,[27] da una pregnante necessità di qualificazione professionale del c.d. "conduttore di navi", ai fini di un ulteriore apporto al sistema di sicurezza della navigazione, sovente pregiudicata dalle specifiche carenze dell'equipaggio.[28] E non vi è dubbio che il provvedimento di cui ci siamo occupati deve essere annoverato fra le provvide iniziative, maturate nel contesto comunitario, per secondare la realizzazione di un progetto tutorio, consono al dato effettuale.

27. V. par. 1.
28. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Il problema*, cit., p. 168 ss.

GIORGIO CONETTI
Prof. ord. di Diritto internazionale
nell'Università dell'Insubria - Como - Varese

SULLA NOZIONE DI NAVE NEL DIRITTO INTERNAZIONALE PUBBLICO

Per sviluppare il nostro argomento si deve innanzitutto porre la questione se esista una nozione di nave propria del diritto internazionale pubblico, a che realtà, cioè, le norme del diritto internazionale fanno riferimento quando si riferiscono alla "nave". La soluzione sarà naturalmente diversa da quella che si può dare alla questione della nozione di nave ponendosi dal punto di vista dell'ordinamento interno, dove pure questa è assai discussa nè si può dire univoca. Se per il diritto privato la nave è un bene mobile sottoposto a registrazione, oggetto di diritti reali e la cui utilizzazione dà luogo a rapporti obbligatori, già nel diritto pubblico la nozione ne è diversa, tenendosi conto del fattore organizzazione cui si dà luogo per il suo esercizio, senza di che, appunto, la nave non sarebbe tale; è stato detto quindi, con fondamento, che per l'ordinamento interno complessivamente considerato la nave costituisce una fattispecie complessa i cui elementi sono tanto materiali che di organizzazione e devono concorrere tutti per costituire la fattispecie di nave ammessa alla navigazione, che è quanto dire nave perché tale non sarebbe il semplice scafo, sia pur attrezzato, ma cui non sia ancora possibile o consentito l'esercizio della navigazione. Guardando alla terminologia in uso nella pratica internazionale, si rinviene una certa confusione anche se, in sostanza, nelle formule dei trattati si può trovare impiegato il termine nave in tre significati: si indica, cioè, il bene come tale, o l'insieme degli interessi nei confronti di

questo bene, o ancora esso viene impiegato quale sinonimo di Stato, i diritti ed i doveri che si attribuiscono alla "nave" in realtà andando riferiti allo Stato cui la nave è connessa. Ad un più attento esame si vedrà che sempre, come è ovvio, quando si parla di navi nel diritto internazionale pubblico - si tratti del bene, degli interessi su di esso, di diritti e doveri dello Stato - si ha riguardo a rapporti internazionali tra gli Stati ai fini della tutela di loro propri interessi a esercitare il controllo e la giurisdizione su determinate attività. Quindi, in ogni caso, il termine nave è un'espressione sintetica rappresentativa di un complesso di diritti e doveri soggettivi dello Stato di cui la nave stessa abbia la nazionalità.

Raggiunta questa conclusione, il problema non è per questo risolto; resta infatti da chiedersi come mai si abbia ciò, cioè che cosa sia la nave per il diritto internazionale pubblico al fine di coincidere con un gruppo di diritti e doveri dello Stato di bandiera, in che rapporto essa si trovi con lo Stato per esserne un'espressione della sovranità, soggetta, come tutte, a limiti di diritto comune e, eventualmente, di diritto convenzionale. Per fornire tale spiegazione, che altro non è che la nozione di nave propria del diritto internazionale pubblico, sono state avanzate numerose teorie. La più antica e nota è quella che vede nella nave una porzione del territorio dello Stato, di conseguenza costruendone i connessi diritti e doveri come un aspetto, seppur peculiare, della sovranità territoriale che, in determinate circostanze, potrà essere condizionata e limitata dal concorso di un'altra sovranità territoriale di un altro Stato, esercitata ad esempio nel mare territoriale o nelle acque interne. Le prime formulazioni di questa teoria, che evidentemente si basa su una finzione giuridica, si rinvengono nel Vattel, il quale parla della nave come di una "*portion du territoire*" e nel Bentham che la paragona ad una provincia ambulante; viene ricordata, inoltre, una sentenza inglese del 1865 (*Lloyd v. Guibert*) ove la nave si considera, ai fini della sua utilizzazione in alto mare, dell'esercizio di competenza civile e penale

nei confronti delle persone a bordo e riguardo ai contratti ivi conclusi, come un'isola navigante (*a floating island*, termine poi ripreso nel trattato dell'Oppenheim) su cui lo Stato di bandiera possiede una sovranità altrettanto assoluta che sul proprio territorio. Formulazioni così perentorie di questa teoria naturalmente oggi non si danno più, per quanto questa terminologia si trovi ancora accolta da numerosi autori, ad esempio recentemente dal Giuliano,[1] per il quale non sarebbe improprio assimilare la nave in alto mare ad una parte del territorio dello Stato di cui batta bandiera, pur dovendosi limitare questa enunciazione al riconoscimento di palesi analogie tra le attività che lo Stato può svolgere sul proprio territorio e quelle che può svolgere a bordo. È evidente, quindi, il carattere metaforico della assimilazione che soltanto così è accettabile, come ha messo in rilievo lo Gidel,[2] se si vogliono evitare questioni grottesche come quella delle acque territoriali pertinenti alla nave.

Resta da chiedersi, comunque, se una tale finzione ha una qualche utilità per la costruzione e la spiegazione dei rapporti giuridici in questione, che soltanto così si giustificherebbe, come, del resto, ogni altra finzione giuridica. Ora va rilevato che tale finzione è ben lontana dal poter definire la portata dei diritti dello Stato connessi alle navi, non potendo agevolmente spiegare le numerose ipotesi di esercizio di poteri sulle navi da parte di Stati diversi da quello di bandiera. Comunque sia, la finzione della territorialità, seppur soltanto come espediente pratico, informa ancora molti ordinamenti interni e, soprattutto, quei sistemi di diritto internazionale privato che fanno largo ricorso al

1. GIULIANO - SCOVAZZI - TREVES, *Diritto internazionale*, vol. II, Milano, 1983, pag. 290 ss. V. anche, dello stesso A., *I diritti e gli obblighi degli Stati*, I. *L'ambiente dell'attività degli Stati*, Padova, 1956 e *Lo Stato, il territorio e la sovranità internazionale*, in *Comunicazioni e Studi dell'Istituto di Diritto internazionale della Università di Milano*, vol. VI, Milano, 1954, pag. 19 ss.

2. GIDEL, *Le droit international public de la mer*, vol. I, Chateauroux, 1932, pag. 96 ss.

criterio di collegamento della legge della bandiera, anche se attualmente si fa strada la tendenza di sostituire a quello territoriale qualche altro argomento, come la necessità di corrispondere alla condizione della nave così come risulta dal diritto internazionale pubblico o l'opportunità di un regime unitario e continuativo quale quello assicurato dal ricorso all'unico criterio della bandiera. Pure diffusa era, e trova anche qualche formulazione recente, la costruzione della nave come bene, oggetto di un diritto reale internazionale, anche come specificazione della precedente teoria una volta che si assuma che pure il territorio è oggetto di diritti reali. Nella sua più recente formulazione ad opera dell'Ubertazzi,[3] si parte dal presupposto che esistano rapporti reali internazionali aventi per oggetto cose diverse dal territorio e tra queste si ricomprendono le navi, tanto private che di Stato, non distinguendosi a questo fine tra dette qualifiche. L'autore afferma che le dottrine del Giuliano e del Quadri, di cui si dirà, non sono sufficienti a spiegare la natura del diritto dello Stato sulle proprie navi, in quanto prendono in considerazione elementi quali la comunità umana a bordo, l'organizzazione di questa, ignorando il bene; bisogna invece vedere la relazione tra lo Stato di bandiera e la nave come oggetto, ammettendo che questa presenta le caratteristiche di un rapporto reale, tanto dal punto di vista dei diritti dello Stato di bandiera che del generale dovere di astensione degli altri Stati; questa argomentazione può esser svolta più facilmente dall'autore con riguardo alla condizione delle navi in alto mare, dove le deroghe al potere esclusivo dello Stato di bandiera sono in effetti limitate, anche se attualmente tendono a non essere più così circoscritte ed eccezionali.

Più ardua si fa la dimostrazione quando si guardi alla condizione della nave in acque territoriali altrui, dove anche quest'autore ammette vi sia un concorso di attività che tanto lo Stato di

3. UBERTAZZI, *Studi sui diritti reali nell'ordinamento internazionale*, Milano, 1949.

bandiera che lo Stato costiero sono autorizzati a svolgere sulla nave, soltanto che l'attivita esercitata dal primo sarebbe sempre una manifestazione di un diritto reale esclusivo; persino l'attivita giurisdizionale o amministrativa che eventualmente svolgono i consoli nei porti stranieri sulle navi dei propri paesi viene considerata dall'Ubertazzi una attività diretta sulla nave, una materiale presa di contatto con essa da parte di organi dello Stato di bandiera. L'attività dello Stato costiero, invece, non sarebbe mai tale da escludere il dovere di astensione, nemmeno nelle ipotesi più gravi di arresto, confisca o distruzione della nave, configurabili soltanto come sanzioni per illeciti compiuti dallo Stato di bandiera, che vengono perciò legittimamente esercitate sopra suoi beni. Quanto all'altra attività amministrativa dello Stato costiero, in materia doganale, sanitaria, di polizia, etc., questa non darebbe mai luogo all'esercizio di diritti reali. Un'altra teoria posta a fondamento del regime giuridico delle navi, che ha avuto espressione soprattutto ad opera della letteratura anglosassone, è quella che vede nella tutela accordata dal diritto internazionale all'esercizio dei diritti sovrani dello Stato sulle proprie navi un aspetto della protezione che lo Stato ha il diritto di esercitare nei riguardi dei propri cittadini e dei loro interessi, in quanto appunto l'armatore o il proprietario della nave siano suoi sudditi; di conseguenza si spiegano anche le attività lecite di Stati nei confronti di navi non di loro nazionalità quando si esercitino in una sfera ricompresa nella protezione dei sudditi e dei loro interessi. Naturalmente questa dottrina è fondata sull'assunto, assai diffuso ed ancora sostenuto da molti Stati marittimi, che la nazionalità della nave sia, anche per il diritto internazionale pubblico, conseguenza della nazionalità del proprietario in ciò dovendosi rinvenire, anche per l'ordinamento internazionale oltre che per quello interno, il nesso effettivo di appartenenza di una nave ad uno Stato. Questa utilizzazione di criteri civilistici e di attribuzioni compiute dal diritto interno ai fini di spiegare il riconoscimento da parte dell'ordinamento internazionale dell'esercizio di poteri sovrani

sulle navi non sembra fondata e trae le sue origini da uno stato della dottrina giuridica dei secoli XVI e XVII che confondeva tra le attribuzioni compiute degli ordinamenti interni e di quello internazionale. D'altronde è evidente che nazionalità e proprietà della nave sono due concetti distinti e che la protezione diplomatica di uno Stato si eserciterà direttamente nei confronti dei propri cittadini e dei loro interessi, indipendentemente dalla nazionalità della nave su cui si trovino o di cui siano proprietari.

Pone invece l'accento non sul fatto della proprietà ma su quello dell'organizzazione il Giuliano, sostenendo che, dovendosi considerare la nave come una collettività umana organizzata, viene in rilievo soprattutto, per i poteri che gli sono conferiti rispetto ad essa, la figura del comandante, tra il quale e lo Stato interverrebbe un rapporto organico, per mezzo di lui infatti agendo lo Stato nei confronti della comunità navale. Se il comandante è organo dello Stato di cui la nave ha la nazionalità, l'esclusione della attività degli Stati terzi nei confronti della nave altro non è che applicazione del principio della non interferenza nella organizzazione interna di uno Stato da parte di altri Stati. In questo appunto, cioè nel rilievo dato al momento dell'organizzazione, la tesi del Giuliano si discosta da quella ben nota del Quadri,[4] per il quale la nave altro non sarebbe che la comunità navale viaggiante appartenente allo Stato allo stesso modo di come gli appartengono i sudditi, le potestà sulla nave altro non essendo che potestà sugli individui che compongono la collettività a bordo. Per il QUADRI, dunque, il diritto internazionale considera i collegamenti di una comunità umana con uno Stato per attribuire a questo la potestà di governo su tutti gli elementi di detta comunità, indipendentemente dalle qualità personali dei singoli componenti; le cose, cioè la nave in senso materiale, vengono in considerazione per la loro posizione nell'ambito della comunità e come tali

4. QUADRI, *Le navi private nel diritto internazionale,* Milano, 1939 e *Diritto internazionale pubblico,* V ed., Napoli, 1968, pag. 739 ss.

vengono anch'esse, in via strumentale, a essere protette da interferenze esterne. Il Giuliano non solo critica le tesi del Quadri da un punto di vista più generale, escludendo che il diritto internazionale attribuisca una potestà positiva e assoluta di governo agli Stati in determinati ambienti verso determinati soggetti e negando che l'esercizio della potestà di governo sia riconosciuto e protetto dall'ordinamento internazionale. L'attività di governo dello Stato è soltanto materiale, irrilevante per il diritto, espressione di libertà nei cui confronti il diritto soltanto opera una delimitazione rispetto alle attività degli altri Stati e non contiene una concessione positiva ma un divieto che, nel caso della nave, sarà divieto di interferire con la sua organizzazione. Inoltre, a parte queste critiche che dipendono da più ampi assunti dottrinali, il Giuliano afferma nei confronti della tesi del Quadri che il collegamento tra la comunità umana ed uno Stato non può essere rappresentato da altro se non dalla presenza in seno a detta comunità di un elemento della stessa organizzazione statale; la protezione di cui gode l'attività dello Stato rispetto alla nave altro non è che la protezione di questo elemento, senza che vi sia il bisogno di ipotizzare, come fa il Quadri, un diritto positivo attribuito allo Stato e da questo esercitato sulla comunità navale.

La teoria del Quadri più di quella del Giuliano, ha trovato nella dottrina italiana largo seguito anche da parte di autori che non ne condividono gli altri assunti teorici, ed è stata oggetto di qualche precisazione critica da parte del Barile,[5] pur nei limiti di una sostanziale adesione. Concordando in effetti sulla tutela che il diritto internazionale offre allo Stato per il governo della comunità navale, il Barile precisa che la tutela non ha per oggetto la potestà di governo come tale, ma che l'attività statale e la sovranità territoriale o il potere esclusivo sulla nave vengono presi in considerazione in quanto utilizzazioni e quindi si avrà tutela

5. BARILE, *I diritti assoluti nell'ordinamento internazionale,* Milano, 1951.

delle attività dello Stato anche quando queste non si estrinsechino, come può accadere per le navi, in potestà di governo di una comunità umana; non si ha qui, pero, un fondamento reale a questo diritto assoluto che rientrerebbe, per il BARILE, tra i diritti della personalità e in particolare tra quelli, detti di attività, che hanno per oggetto la tutela della possibilità di agire degli Stati. Questa teoria della tutela dell'attività permette di spiegare come l'attività dello Stato di bandiera sia esclusiva in alto mare ma limitata nelle acque territoriali altrui dal concorrere di altre possibilità di agire tutelate a capo dello Stato costiero. Se una critica di ordine generale può essere mossa a queste dottrine, è nel senso che in esse non si tiene sempre conto della complessità del fenomeno nave, seppur sempre inteso come fondamento per un insieme di diritti e doveri internazionali, cioè della molteplicità degli elementi che concorrono a formarlo e a cui vanno collegati i singoli diritti e doveri. La comunità navale o l'esistenza di una gerarchia nel suo seno sono soltanto un elemento, come certamente un elemento è dato pure da quello materiale costituito dalla nave come bene, come oggetto e dagli interessi che vi sono connessi. Le qualifiche giuridiche che si vogliono dare devono guardare all'interezza della fattispecie cui si riferiscono: perciò si può dire che per nave in diritto internazionale pubblico si dovrebbe intendere un fatto complesso di organizzazione, che non si esaurisce nella comunità che per avventura si trovi su una nave in un determinato momento o nella gerarchia a bordo ma che si riferisca anche all'insieme dei rapporti relativi alla sua proprietà ed utilizzazione, ai beni e ai servizi con cui l'attività umana in questione si svolge, all'esercizio delle funzioni pubbliche di ordinamento e controllo da parte dello Stato di bandiera e così via; si intende che i diritti privati e pubblici sulla nave derivanti dagli ordinamenti interni sono per il diritto internazionale pubblico dei fatti, ma questi concorrono tutti alla formazione di quel fatto complesso di organizzazione personale e materiale in cui si identifica la nave.

MICHELE GRIGOLI
Prof. ord. di Diritto della navigazione nell'Università degli Studi di Catania

LA DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE AD USO PRIVATO: UNA REALTÀ DA TEMPO ATTESA

SOMMARIO. 1. Premessa. 2. Inadeguatezza delle soluzioni offerte dal regime pregresso. 3. Analisi della recentissima disciplina relativa alla navigazione ad uso privato o in conto proprio. In specie: identificazione dei dati connotativi della fattispecie. 4. Segue. I beni. 5. Segue. I soggetti. 6. Segue. L'attività. 7. Considerazioni finali.

1. È stata, di recente,[1] configurata come eloquente manifestazione della lamentata frammentarietà del perdurante costume legislativo, la pregressa sedimentazione di interventi, mirati a risolvere alcuni aspetti regolamentari concernenti la navigazione "ad uso privato" e la navigazione da diporto, senza, tuttavia, procedere alla preventiva ricognizione della effettiva area di pertinenza di tali *species* e progettare, quindi, un debito coordinamento fra le discipline, all'uopo, emanate in ragione delle esigenze della materia. Invero, se, da un lato, l'analisi degli aspetti più significativi del processo evolutivo della disciplina attinente alla materia di navigazione palesa una chiara contrapposizione fra l'assetto riservato alla navigazione mercantile, intesa nel senso di attività lucrativa, ed il regime della navigazione da diporto ad uso privato; dall'altro, le note che seguono consentiranno di

1. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto. Analisi e risposte normative, Aggiornamento* (1998 - 1999), Bologna s.d.ma 2000, cap. I.

porre in luce la rilevata, precaria soluzione circa i dati discretivi delle fattispecie relative alla tipologia di impiego del bene, in questa sede oggetto di esame.

2. È noto che il r.d.l. 9 maggio 1932, n. 813,[2] concernente le disposizioni sulla circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore, ha provveduto a definire il campo di applicazione della relativa normativa, circoscrivendo ai motoscafi e alle imbarcazioni con motore entro o fuori bordo,[3] destinati a navigare per uso privato, ossia ad ogni imbarcazione di stazza uguale o inferiore a 25 tonnellate,[4] provvista di motore a scoppio od a combustione interna, impiegata per un uso "dal quale esuli il fine di speculazione". Connotazione della fattispecie del tutto inadeguata rispetto alla definizione della navigazione da diporto caratterizzata[5] anche dal carattere non lucrativo della specifica attività.

Siffatta carenza normativa non è stata superata dall'art. 2 l. 24 dicembre 1969, n. 990 e dall'art. 3 d.P.R. 24 novembre 1970, n. 973[6] in ragione dei quali l'obbligo di assicurazione concerne i motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda compresa entro le 25 tonnellate, muniti di motore entro o fuori bordo di potenza superiore a 3 Hp, adibiti alla navigazione da diporto, ad uso privato o al servizio pubblico di trasporto di persone. Dato testuale che non esula da una mera indicazione di differenti modalità di impiego del bene.

Occorre, peraltro, sottolineare che il richiamato regime assicurativo è stato oggetto di successivi aggiornamenti, di particola-

2. Convertito nella l. 20 dicembre 1932, n. 884.

3. Regime applicabile solo nel caso in cui la cilindrata complessiva sia superiore a 500 C.C., se il motore è a scoppio o una potenza superiore agli 11 Hp, ove si tratti di motori di altro tipo.

4. Per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano al limite di 25 tonnellate di stazza lorda può essere sostituito il limite di 25 tonnellate di dislocamento.

5. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 39.

6. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 250.

re rilievo ai fini di indagine. Ai sensi, infatti, dell'art. 48, comma 1 l. n. 50/71, il predetto obbligo assicurativo è stato esteso a tutte le imbarcazioni da diporto, quali definite dall'art. 1, comma 4 della stessa l. n. 50/71 ossia alle imbarcazioni sino a 50 tonnellate di stazza lorda;[7] innovazione che ha creato una sostanziale disparità di trattamento del bene agli effetti assicurativi in questione, dato che, come rilevato, nell'ambito dell'uso privato, non erano state contemplate unità superiori alle 25 tonnellate di stazza. Si è acuita, pertanto, la necessità di procedere ad ulteriori apporti normativi in grado di offrire elementi testuali, atti ad avallare siffatta diversità di regime.

Si giustifica, quindi, la modifica dell'art. 3 d.P.R. n. 973/70, operata dall'art. 1 d.P.R. 16 gennaio 1981, n. 45, ove è stato, fra l'altro,[8] specificato che i natanti, contemplati dalla norma, si intendono adibiti ad uso privato quando siano posti in navigazione, senza fine di lucro,[9] dal proprietario o dal noleggiatore. Soluzione che, attesa la genericità della formulazione normativa, che si è limitata a qualificare l'utilizzazione del bene in ragione della specificazione del profilo soggettivo, concernente l'utente dello stesso, trascurando, invece, di determinare la reale entità del caso in questione, non certo definita in virtù della cennata differenziazione dal diporto, si è risolta in una ulteriore, mera scelta terminologica delle varie forme di impiego in esame.

L'evanescenza della linea discretiva fra dette specie di navigazione ha creato sensibili incertezze ermeneutiche circa il trattamento riservato alle stesse.[10] Significativa, al riguardo, la decisione

7. Per un quadro aggiornato, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 65.

8. Per una compiutezza di informazione, cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 251.

9. Per una soluzione conforme, cfr. le definizioni recepite in sede di regolamentazione per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare (d.P.R. 14 novembre 1972, n. 1154, Tabella A, n. 36; d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435, art. 1, n. 24).

10. Cfr., per tutti, ZAMPONE, *Navigazione ad "uso privato" e nautica da diporto: ancora una questione di costituzionalità*, in *Dir. trasp.*, II/1991, p. 162 ss.

della Corte Costituzionale del 12 aprile 1990 n. 192, secondo cui in ragione dell'art. 10 l. n. 171/89 non sarebbe ormai in vigore la normativa concernente l'abilitazione[11] alla guida dei motoscafi per uso privato, essendo gli stessi assoggettati, interamente, alla disciplina della navigazione da diporto. Orientamento che si è riflesso[12] sulla singolare soluzione normativa,[13] recepita dall'art. 32, comma 5 d.P.R. 9 ottobre 1997, n. 431,[14] in virtù della quale coloro che hanno conseguito l'abilitazione per la condotta di motoscafi ad uso privato ai sensi dell'art. 16 r.d.l. n. 813/32, in data anteriore al 24 aprile 1990, possono conseguire, senza sostenere gli esami, la patente per il comando e la condotta delle unità a motore per la navigazione entro dodici miglia, purché in possesso dei requisiti psicofisici e morali previsti dal predetto regolamento.

La necessità di superare tale realtà normativa, palesemente inadeguata ai fini specificati, è stata avvertita anche dal legislatore speciale, come si evince dalla recentissima emanazione della disciplina relativa alla navigazione ad uso privato o in conto proprio, che analizzeremo nei paragrafi seguenti.

3. L'analisi della l. 7 dicembre 1999, n. 472[15] consente, appunto, di annoverare, fra la consueta commistione di disposizioni attinenti al settore dei trasporti, uno specifico intervento relativo all'assetto della navigazione ad uso privato o in conto proprio nelle acque marittime.[16] Si ha specifico riguardo all'art. 25, il

11. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., *Appendice di aggiornamento*, ed. 1998, p. 18.

12. Essendo stati ritenuti dal legislatore speciale come precedente, atto a integrare un qualificato dato di riferimento per la soluzione prescelta.

13. Cfr. GRIGOLI, *op. ult. cit.*

14. Concernente il regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche.

15. In merito a "Interventi nel settore dei trasporti" (in Suppl. Ord. *Gazz. Uff.* n. 294 del 16 dicembre 1999).

16. Delimitazione dell'area normativa che, correlata alla rilevanza spaziale del fenomeno regolato, esclude l'applicazione della disciplina in esame alla navigazione in acque interne, che rimane soggetta, pertanto, al regime del r.d.l. n. 813/32.

quale, seguendo un indirizzo non certo esente da riserve,[17] prima di pervenire alla definizione del tema prospettato, si è preoccupato di individuare i beni,[18] con i quali viene effettuata la navigazione in questione, nonché di specificare alcuni profili del loro assetto.[19]

Muovendo, invece, dall'aspetto regolamentare attinente alla identificazione dei dati connotativi della fattispecie, occorre, innanzitutto, segnalare la innovativa alternativa, prevista dalla norma, fra uso privato o uso in conto proprio per segnare l'area di pertinenza del fatto nautico in esame. A tal uopo, è stato inteso quale uso privato l'utilizzazione dell'unità come mezzo di locomozione[20] propria e di terzi a titolo amichevole (art. 25, comma 2, lett. *a*). Indici di riferimento che consentono di pervenire all'auspicata qualificazione della fattispecie in ragione della specificazione del dato oggettivo, che consente di discriminare l'uso soggettivo del bene per fini lusori e per fini c.d. privati, concretati, questi ultimi, dalla delineata funzione vettoriale, assolta dal bene stesso. È stato, in tal guisa, offerto all'interprete l'auspicato modello di riferimento per affrancarsi dalle incertezze del passato in merito alle questioni illustrate. In particolare, ai fini di indagine, appare ormai ben delineata, in ragione della pregnanza ascritta al tipo di attività esercitata con l'impiego del bene, l'effettiva consistenza della navigazione ad uso privato e, parimenti, la concreta differenziazione della stessa rispetto alla navigazione da diporto.

Una conferma eloquente della proficuità dei dati acquisiti si evince dalla possibilità di pervenire ad una retta configurazione

17. Dato che la soluzione, recepita dalla norma, configura una chiara inversione della corretta articolazione dello schema formale, che avrebbe dovuto muovere dalla regolamentazione del profilo pregnante delle connotazioni dell'attività ed occuparsi, successivamente, delle sue componenti.

18. V. par. seg.

19. V. *loc. cit.*

20. Consueta formulazione atecnica rispetto alla realtà di diritto speciale.

del c.d. trasporto di cortesia,[21] il quale, integra, appunto, un caso tipico di navigazione per uso proprio e non già una fattispecie di trasporto per fini lusori,[22] qualora non sia possibile acclarare, nella specie, che sussista una correlativa finalizzazione dello spostamento del terzo per il precipuo perseguimento di uno scopo ricreativo o sportivo da parte del conducente.

I principi enunciati appaiono ampiamente suffragati dalla selezione dei criteri connotativi, prescelti dalla norma, per la configurazione della richiamata fattispecie dell'uso in conto proprio, inteso, appunto, come utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali,[23] ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse (art. 25, comma 2, lett. *b*). Dalla lettera della norma è, pertanto, agevole evincere che la risoluzione dello specifico tema regolamentare è stata definita, valorizzando la rilevanza funzionale dell'utilizzazione del bene ai fini dell'esercizio delle attività suddette, secondo una congrua applicazione del criterio sistematico di accessorietà, che giustifica omogeneità di trattamento ove sussista una rilevanza strumentale e complementare della fattispecie rispetto al profilo pregnante della realtà esercitoria. E, nella specie, appunto, il fatto nautico in questione configura una modalità esecutiva della specifica attività, e, come tale, non può acquisire una rilevanza autonoma nei confronti della stessa.

Sicché nei casi contemplati dalla norma, è consentito di apprezzare solo il profilo qualificante della realtà tecnica dell'impiego del bene, disciplinata secondo il regime illustrato, e non già

21. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 231 ss.

22. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

23. Ipotesi che possono essere costituite dalla utilizzazione dell'unità da diporto per le esigenze di cantieri navali, bacini di carenaggio, rifornimento nei porti, prelievo di campioni di acqua marina, etc.

la realizzazione di uno specifico risultato produttivo o di un mero fine lusorio.

4. Acquisita la qualificazione del tipo di navigazione in esame, occorre procedere alla definizione dei profili oggettivi e soggettivi che corredano tale realtà nautica. In merito alla identificazione dei beni necessari per la effettuazione della navigazione ad uso privato o in conto proprio, è stato previsto (art. 25, comma 1) che le navi minori e i galleggianti di cui all'art. 146 cod. nav.,[24] aventi una lunghezza fuori tutto non superiore a 24 metri, possono essere iscritti nei registri e destinati a servizi speciali per uso privato ovvero per uso in conto proprio per la navigazione nelle acque marittime entro 12 miglia dalla costa.

Siffatta soluzione normativa non è esente da debite riserve. Occorre, innanzitutto, lamentare l'estrema precarietà della redazione della disposizione che risulta, appunto, pregiudicata da una palese inversione della logica precettiva. Invero, la lettera della norma rivela una incoerente specificazione del bene con un rinvio non già al dato connotativo, offerto dal secondo comma dell'art. 136 cod. nav.,[25] ma al regime della iscrizione che presuppone l'acquisita identificazione del bene. Qualora, pertanto, non si tratti di un vero e proprio refuso, l'attuale formulazione implicherebbe una singolare previsione di beni iscritti che possono essere iscritti nei registri!! Per quanto concerne altri profili che suscitano ulteriori perplessità, risulta arbitrario il parametro prescelto sia della lunghezza, che della misura della stessa, nonché della distanza dalla costa.

24. Secondo il comma 2 di tale norma, le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri tenuti dagli uffici di compartimento o di circondario o dagli altri uffici indicati dal regolamento (ivi, art. 313, comma 2 reg. sic. mar.); sono stati indicati gli uffici locali marittimi e le delegazioni di spiaggia, qualora, per queste ultime, ne sia riconosciuta la necessità dal direttore marittimo).

25. "Sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna".

Non sussiste, invero, alcuna spiegazione valida al di fuori di un esagerato conformismo al modello offerto dalla legislazione diportistica; il che palesa la perdurante tendenza a mantenere un certo grado di uniformità fra le relative discipline. Avviso che appare confortato dai seguenti rilievi.

Se, invero, la contestata[26] valorizzazione del parametro della lunghezza, a detrimento dell'elemento tipico di identificazione della nave, ossia di quello della stazza, può avere una giustificazione nel contesto del regime della navigazione da diporto, quale logico corollario del processo di adeguamento all'indirizzo comunitario che, com'è noto,[27] ha privilegiato siffatta soluzione, l'analoga scelta, recepita dalla disciplina in esame, risulta priva di alcun supporto sistematico, se si eccettua la presupposta matrice diportistica del regime in esame. Argomentazione che appare avallata dalla ulteriore, discussa[28] previsione del limite delle 12 miglia dalla costa, che è stato introdotto dall'art. 12 d.lg. n. 436/96 per quanto concerne l'abilitazione alla navigazione dei natanti di cui all'art. 13 l. n. 50/71, qualora appartengano alla categoria di progettazione A e B. In sede di valutazione critica di tale soluzione, avevamo rilevato[29] che l'ampliamento dell'ambito della prima fascia di abilitazione prevista dal regime pregresso, ossia dalle sei miglia al predetto limite delle dodici miglia risultava sia privo di alcuna ragione sistematica, che di modesto rilievo pratico circa le possibilità operative dei beni impiegati ed, infine, pregiudizievole in ordine alle condizioni di sicurezza degli stessi. Se si considera, poi, che le categorie di progettazione di cui sopra concernono la navigazione in alto mare e al largo,[30] appare evidente che la segnalata soluzione è il frutto di un mero

26. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 67.
27. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 66.
28. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 99.
29. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*
30. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 98.

artificio scaturito da un tentativo di compromesso fra le connotazioni progettuali e la consistenza dei beni in questione.

Presupposti che risultano pressoché carenti[31] nel caso in esame, suffragando, in tal guisa, le riserve manifestate.

Per quanto concerne, poi, le condizioni di sicurezza dell'impiego dei beni in esame è stato recepito un diverso trattamento per le unità destinate ad uso privato e per le unità destinate ad uso in conto proprio.

Per le prime è stato disposto (art. 25, comma 4) che si applica il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con d.m. n. 232/94.[32] Previsione che, se da un lato, conferma i precedenti rilievi sistematici, dall'altro deve essere opportunamente integrata dall'apporto ermeneutico nel senso che a differenza di quanto espressamente previsto dall'art. 18, comma 2 d.lg. n. 436/96[33], secondo cui le unità da diporto devono essere dotate dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte per la distanza dalla costa ove la navigazione è effettivamente svolta, le unità in esame devono, invece, avere sempre a bordo i mezzi e le dotazioni di sicurezza regolamentari in relazione ai limiti abilitativi.

In merito, invece, alle unità impiegate per uso in conto proprio, le quali, in ragione della funzione operativa assolta, sono caratterizzate da peculiari esigenze di sicurezza, è stato previsto (art. 25, comma 5) che i relativi requisiti di idoneità e di sicurezza devono essere determinati con uno o più decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, in relazione al particolare servizio speciale cui l'unità è destinata. Nelle relative certificazioni, sentito l'ente tecnico, devono essere indicate le prescrizioni particolari, in relazione al predetto servizio, ed ai fini della sicurezza

31. Tenuto conto che la selezione del bene prescelto dalla norma concerne anche le imbarcazioni.

32. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 105 ss.

33. Cfr. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 116, nota 187.

della navigazione ed alla salvaguardia delle persone imbarcate.

In attesa dell'emanazione dei citati decreti, alle unità destinate ai servizi speciali per uso in conto proprio si applica il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con d.P.R. n. 435/91. Anche in questo caso la genericità della lettera della norma deve essere integrata da una corretta valutazione esegetica nel senso che siffatta normativa di rinvio è costituta dalle disposizioni del titolo VI, concernente, fra l'altro,[34] le navi ad uso privato.[35] Non deve essere, d'altra parte, trascurato che la diversa soluzione ipotizzata per delineare la normazione di sicurezza suffraga la intrinseca eterogeneità di fattispecie che integrano la realtà normativa, oggetto di analisi, essendo solo accomunate dalla acclarata differenziazione rispetto alla navigazione mercantile e da diporto.

5. Le precedenti valutazioni sono ampiamente convalidate dall'assetto del profilo soggettivo. Ai sensi dell'art. 25, comma 3, le navi minori e i galleggianti possono essere comandati e condotti dal proprietario dell'unità, dal titolare della ditta o da persona che abbia regolare contratto di lavoro con la ditta medesima, che siano in possesso di una delle abilitazioni, già previste dall'art. 20 l. n. 50/71. Prima di procedere nell'ulteriore analisi della norma, occorre soffermarsi sulla singolare scelta, concernente la predetta disposizione di rinvio. Tenuto, invero, conto della formulazione della stessa si pone, invero, il quesito perché sia stato richiamato il testo originario anziché quello vigente dell'art. 3 d.P.R. n. 431/97.[36] Una congrua risposta in merito presuppone

34. Oltre le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate a propulsione meccanica e di stazza non superiore a 25 tonnellate a propulsione diversa da quella meccanica.

35. Si deve segnalare, in merito, che sono state all'uopo previste le disposizioni concernenti lo scafo, l'apparato motore e l'impianto elettrico (art. 187), la protezione contro gli incendi (art. 188), i mezzi di salvataggio (art. 189), le dotazioni (art. 190), le installazioni radioelettriche (art. 191).

36. Cfr. GRIGOLI, *Appendice di aggiornamento*, ed. 1998, cit.

una debita valutazione comparativa fra l'art. 20 l. n. 50/71 e il suddetto art. 3. Ai sensi della prima norma, e per quanto concerne i profili pertinenti alla materia di indagine, le abilitazioni al comando e alla condotta delle imbarcazioni da diporto sono rilasciate per: *a*) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro sei miglia dalla costa; *c*) imbarcazioni a motore... per la navigazione entro sei miglia dalla costa. Secondo la disciplina in vigore, opportunamente integrata oltre che dall'art. 3 anche dall'art. 2, chi assume il comando e la condotta di una unità da diporto di lunghezza non superiore a 24 metri deve essere munito della patente nautica per la navigazione entro 12 miglia dalla costa.

Appare, quindi, indubbio che la normativa pienamente aderente alla fattispecie disciplinata dall'art. 25 l. n. 472/99 è quella da ultimo richiamata per cui occorre lamentare una ulteriore inadeguatezza dell'intervento regolamentare che, anziché utilizzare la formulazione "abilitazioni già previste dall'art. 20 l. n. 50/71" che ha creato nel redattore delle note alla legge in esame l'equivoco di citare tale disposizione di legge, così come ha ritenuto di operare in merito all'art. 146 cod. nav.;[37] avrebbe, invece, dovuto, dopo la norma di rinvio, impiegare la rituale accezione "e successive modificazioni", sì da offrire all'interprete una indubbia chiave di lettura.

Riprendendo l'esame del comma 3 dell'art. 25 l. n. 472/99, si deve rilevare che quale logico corollario della acclarata eterogeneità della fattispecie disciplinata dalla legge, è stato previsto che per le unità destinate ad uso in conto proprio, ai fini del comando e conduzione delle stesse, il personale dipendente deve effettuare un corso di addestramento e di familiarizzazione a bordo dell'unità per il periodo ritenuto necessario sotto la diretta responsabilità della ditta.[38] Alle stesse condizioni ulteriore perso-

37. Cfr. Suppl. Ord. *Gazz. Uff.* n. 294/99, p. 34.
38. Quale specifica norma tutoria.

nale della medesima ditta può essere imbarcato ed impiegato per lo svolgimento dei servizi di bordo dell'unità, ossia dei servizi di coperta e di macchina.

Altra disposizione, che richiede una debita valutazione ermeneutica, riguarda la esclusione, per le unità impiegate ad uso privato o ad uso in conto proprio, del rilascio del ruolino di equipaggio previsto per le navi minori ed i galleggianti (art. 25, comma 6). Siffatta norma non risulta, innanzitutto, esente dalle ricorrenti riserve da noi manifestate circa il tenore della formulazione dei testi legislativi esaminati. Risulta, nella specie, singolare che si sia omesso di citare l'art. 37 l. n. 50/71[39] in ragione del quale il documento predetto deve essere a bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto; documento ove devono essere trascritti i nominativi del personale iscritto nella gente di mare e della navigazione interna, arruolato sulle predette unità.[40]

Per valutare l'esatta portata della esenzione richiamata, occorre muovere dalla verifica della rilevanza del documento in questione nel sistema di diritto speciale.[41] Alla luce di una debita ricostruzione della fattispecie,[42] abbiamo acclarato che la istituzione del ruolino dell'equipaggio,[43] ai sensi dell'art. 17 d.m. 6 luglio 1974,[44] segna una tappa significativa della tutela giuridica del componente dell'equipaggio, consentendogli di beneficiare dei vantaggi connessi all'assicurazione sociale ed alla previdenza marinara.

39. Cfr. GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 190, nota 16.

40. La previsione di tale specifica documentazione è stata intesa (cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*) come conferma della rilevanza professionale dell'attività svolta dai soggetti in questione, la quale, se, da un lato, in ragione di tale qualificazione, deve essere opportunamente controllata, dall'altro consente agli stessi di beneficiare anche dei vantaggi connessi alle assicurazioni sociali ed alla previdenza marinara (su quest'ultimo punto v. *infra* nel testo e nelle note).

41. Cfr., in specie, GRIGOLI, *Sulla rilevanza del "ruolino di equipaggio ai fini tributari*, in *Giust. civ.*, 1999, p. 434 ss.

42. Cfr. GRIGOLI, *op. loc. cit.*

43. Quale annesso della licenza delle navi minori.

44. Relativo alle norme per l'esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 8 l. 22 febbraio 1973, n. 27 sulla previdenza marinara.

Ciò premesso, se si considera che la esenzione in esame concerne le unità impiegate sia per uso privato, che per uso in conto proprio, ne deriva che la previsione normativa risulta del tutto ingiustificata per quanto concerne le prime, dato che, in tal guisa, non è adeguatamente tutelato, sotto il rilevato profilo assicurativo e previdenziale, l'eventuale personale iscritto nella gente di mare e della navigazione interna arruolato su tale unità; tutela che secondo il vigente sistema previdenziale risulta, invece, garantita per il personale dipendente dalle ditte, contemplate dalla norma.

Siffatta discrepanza risulta ancora più eclatante, ove si consideri la rilevata estensione alla materia lusoria del ruolino d'equipaggio; sicché, in tal modo, è stata disattesa la delineata logica ispiratrice del regime concernente le unità impiegate per uso privato. Ancora, quindi, una palese incongruenza della norma!

6. Infine, per quanto concerne il regime dell'attività è stato disposto (art. 25, comma 6) che le unità disciplinate dalla norma possono trasportare un numero massimo di dodici persone, escluso l'equipaggio. Disposizione che, se da un lato risulta coerente con l'indirizzo ormai consolidato in tema di definizione di nave passeggeri,[45] configurata, appunto, come nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a quello poc'anzi specificato dalla norma richiamata, dall'altro, è altrettanto conforme alla prescelta selezione della specie di navigazione disciplinata dal regime in esame, il quale esclude dalla sua sfera applicativa il trasporto di passeggeri quale tipo di operazione economica.[46]

Integra, per ultimo, una sostanziale differenza di trattamento rispetto all'evoluzione più aggiornata dell'assetto della navigazione da diporto,[47] la previsione (art. 25, comma 6) secondo la

45. Cfr., da ultimo, art. 1, 25 d.P.R. n. 435/91; art. 1, comma 1 d.lg. n. 436/96.

46. Nella sua duplice connotazione di trasporto oneroso e gratuito.

47. Cfr., in specie, GRIGOLI, *La nautica da diporto. Appendice di aggiornamento* (1998-1999), par. 6. Ivi è stata, fra l'altro, esaminata la specifica misura di sostegno all'incremento della nautica da diporto concretata nell'esenzione dalla tassa di stazionamento per i natanti da diporto, come si evince dal testo dell'art. 1, comma 2 l. n. 488/99.

quale, per la utilizzazione delle unità di cui sopra è dovuta la tassa di stazionamento di cui all'art. 17 l. n. 51/76 e successive modificazioni,[48] da versare in ragione di anno.[49]

7. In sede di consuntivo dell'indagine svolta, si deve sottolineare la ricorrente alternanza di luci ed ombre nel tessuto regolamentare della materia quale riflesso della lamentata disorganicità dell'intervento normativo che, in quanto tale, non si dimostra in grado di affrancarsi dai denunciati limiti della disciplina, facendo gravare sull'interprete un compito non sempre agevole, per tentare di ovviare a tali discrepanze.

48. Alla luce del regime vigente (cfr., in merito, GRIGOLI, *La nautica da diporto*, cit., p. 311, nota 312), la tassa di stazionamento è stabilita nei seguenti importi: *a*) fino a sei metri fuori tutto, per ogni centimetro £ 400; *b*) per ogni centimetro eccedente metri sei fino a metri sette e mezzo £ 800; *c*) per ogni centimetro eccedente metri sette e mezzo fino a dodici metri £ 1.500; *d*) per ogni centimetro eccedente dodici metri e fino a diciotto metri £ 4.000; *e*) per ogni centimetro eccedente diciotto metri e fino a ventiquattro metri £ 6.000; *f*) per ogni centimetro eccedente ventiquattro metri £. 8000 (comma 2).
Gli importi indicati nel comma 2 sono ridotti del 15, del 30 e del 45 percento, rispettivamente dopo cinque, dieci e quindici anni dalla prima immatricolazione, dovunque avvenuta, o dalla costruzione qualora l'immatricolazione non risulti eseguita; in quest'ultimo caso i periodi anzidetti decorrono dal primo gennaio dell'anno successivo a quello di costruzione (comma 2 *ter*).
Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto al comma 2 è ridotta alla metà (comma 3).
Per i motovelieri la predetta tassa di stazionamento è ridotta a 2/3 (comma 3 *bis*).
I natanti a bordo dei quali sia stato installato un motore avente cilindrata superiore a 1.300 cc, se a carburazione a due tempi, o a 1.800 cc se a carburazione a quattro tempi aspirati, o a 1.300 cc, se a carburazione a quattro tempi sovralimentati, o a 3.300 se a motore diesel, comunque con potenza superiore a 55,15 kW o a 75 CV sono soggetti al pagamento di una tassa di stazionamento nella misura e con le modalità previste per le imbarcazioni a motore, di pari lunghezza (comma 3 *ter*).

49. Regime che si differenzia da quanto previsto dal comma 6, secondo cui la tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per periodo d'uso per i natanti con un minimo di quattro mesi.

RENATO MIDORO
Prof. ord. di Economia e Gestione delle Imprese di Trasporto nell'Università degli Studi di Genova

OSSERVAZIONI SULLA PORTUALITÀ ITALIANA ALLA LUCE DEGLI "INDIRIZZI E LINEE GUIDA DEL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI"

Prima di esporre alcune riflessioni sulla portualità italiana alla luce degli "Indirizzi e linee guida.- Il nuovo Piano Generale dei Trasporti" (edito nel marzo 1999, da ora PGT) va preliminarmente inquadrata la portata delle analisi e delle proposte in esso contenute.

Nelle impostazioni metodologiche del PGT si afferma che esso rappresenta una "base di discussione" e che esso espone "orientamenti di metodo e di merito" per la successiva, si arguisce, stesura del Piano Nazionale dei Trasporti. Gli stessi Piani Regionali dei Trasporti, secondo gli estensori del documento, dovrebbero trovare "la migliore compatibilità" nel PGT.

Si prevede che gruppi di lavoro tematici avranno il compito di operare i necessari approfondimenti delle elaborazioni sulle materie trattate, approfondimenti che dovranno condurre alla definizione di una moderna e organica politica dei trasporti.

I principi generali menzionati nel PGT vengono sinteticamente di seguito richiamati:

- effettuare un numero limitato di interventi prioritari sulle infrastrutture, evitando la frammentazione della spesa;
- valutare i costi e i benefici di ogni intervento, la sostenibilità finanziaria con la ricerca del coinvolgimento dei privati, l'impatto sull'ambiente e la sicurezza, il contributo al riequilibrio modale e territoriale;

- rivedere le competenze dei vari soggetti preposti all'intervento e alla definizione di una politica e di un sistema dei trasporti;
- favorire l'autonomia e il coordinamento delle Amministrazioni Locali;
- combattere l'inquinamento;
- raggiungere *standards* europei nella logistica e nel trasporto merci.

Gli altri principi menzionati sono quelli di favorire la qualità del servizio di trasporto passeggeri, l'innovazione tecnologica, la lotta alla micro conflittualità del settore, lo sviluppo delle attività di ricerca nel settore del trasporto e delle attività formative volte anche alla mobilità professionale.

Si ben comprende come il significato delle linee guida esposte assuma in effetti un carattere preliminare di orientamento di successive future analisi più articolate che dovranno comportare proposte maggiormente meditate. In quest'ottica vanno inquadrate le osservazioni che seguono.

Venendo a come il PGT affronta la tematica dei porti, il primo riferimento ad essa si incontra nel Capitolo 4 del documento dedicato alla logistica e al trasporto merci ed è inquadrato nell'ambito dell'analisi delle tendenze dei servizi di cabotaggio marittimo.

Dopo una ricognizione generale sui flussi di cabotaggio, si sottolineano quelli che vengono ritenuti essere i fenomeni innovativi, e cioè il non accompagnamento da parte degli autisti dei mezzi gommati imbarcati sui traghetti (trasformazione del traffico da accompagnato a non accompagnato) e l'entrata in servizio di navi veloci destinate al trasporto misto passeggeri-merci. Le misure sulla portualità italiana che si propongono nel documento di piano sono segnatamente volte a soddisfare i nuovi fabbisogni derivanti dalle tendenze evidenziate e sono riportate integralmente nei punti che seguono:

a) per il traffico non accompagnato:

- la specializzazione delle operazioni portuali nella movimentazione di semirimorchi;

- la crescita della capacità di programmazione degli sbarchi e degli imbarchi;
- la realizzazione di aree attrezzate e vigilate di parcheggio e pre-imbarco;
- la rimozione dei vincoli fisici e amministrativi di tipo doganale.

b) per le navi veloci:
- il rinforzo sulle banchine;
- la riqualificazione delle apparecchiature di segnalazione.

Come si può osservare, le misure sono tarate esclusivamente su quelli che il piano individua come "fenomeni innovativi" del cabotaggio. A margine si nota che più opportuno sarebbe stato evidenziare che le navi veloci richiedono infrastrutture dedicate e specifici sistemi di controllo del traffico e mirare su queste esigenze le proposte di intervento.

Più in generale, la costituzione dell'Europa Unita, con la tendenziale unificazione dei mercati delle nazioni aderenti, richiede la graduale revisione del concetto di cabotaggio nazionale che va ricondotto in ambito europeo. Peraltro, la liberalizzazione dal lato dell'offerta di servizi marittimi di cabotaggio, che si completerà fra tre anni con l'assoggettamento della Grecia alla stessa, deve trovare una crescente disponibilità degli Stati EU ad uniformare normative, strutture e servizi portuali per questo tipo di traffici. È opportuno, dunque, inquadrare il cabotaggio nazionale nell'ottica evolutiva dei sistemi di trasporto europei e cercare di cogliere gli elementi di ritardo, anche in chiave comparativa, al fine di avviarli a soluzione. In altre parole, i traffici cabotieri e i conseguenti adeguamenti strutturali e gestionali della portualità ad essi dedicati, reclamano scenari economici e contesti legislativi che trascendono la dimensione nazionale e che sempre più affermano l'esigenza di raccordi e sintonizzazioni in chiave sovranazionale secondo logiche politico-economico-normative di tipo comunitario.

L'immediato necessita una politica attiva del sistema cabotiero nazionale, un comparto che può contare nella Finanziaria 2000 su di uno stanziamento di mille miliardi di lire, tracciando effettivamente le "autostrade del mare", ponendo "caselli" e definendo le modalità effettive di esercizio. In effetti occorrerebbe realizzare ciò che ben tre lustri or sono sanciva il Piano nazionale dei Trasporti (1986) e cioè promuovere lo sviluppo del cabotaggio "come salto di qualità nel realizzare strategicamente un'offerta di servizi integrati terra-mare, per collegamenti longitudinali sufficientemente lunghi da risultare convenienti rispetto al tutto strada".

I riflessi sui porti vanno concretizzati in chiave di ammodernamento. La rimozione dei "lacci e lacciuoli" posti dalla Pubblica Amministrazione va estesa a tutto il traffico marittimo tra porti nazionali con riferimento a tutte le aree strategiche d'affari, da quello rinfusiero a quello *feeder*, dagli altri segmenti del cabotaggio allo *short sea trade* tra porti europei, avendo conto della sua ricchezza e complessità. La rimozione dei vincoli amministrativi e doganali al cabotaggio appare necessaria per favorire l'insieme del traffico cabotiero "innovativo" e "tradizionale".

Proseguendo nella disamina del nuovo PGT, uno specifico paragrafo del capitolo 4 è dedicato ai "Porti marittimi". In esso, dopo la constatazione della crescita della presenza di investitori esteri nei *terminal container* e della relativa modesta ampiezza dei traffici containerizzati adriatici rispetto a quelli tirrenici, si sostiene la tesi che la criticità della riforma portuale sancita dalla legge 84/1994, è rappresentata dal non conseguimento dell'autonomia finanziaria dei porti che dovrebbe essere fondata esclusivamente, "rispettando lo spirito della legge", sull'introito, percepito dall'Autorità Portuale, derivante dai canoni provenienti dalle concessioni dei *terminals* agli operatori privati.

Nel documento si sostiene che i canoni non soltanto, di regola, non sono stati "agganciati" agli esiti reddituali delle imprese terminaliste concessionarie, ma hanno subito una tendenza al

ribasso volta ad accrescere l'interesse economico per le banchine da parte degli operatori privati. Secondo gli estensori del PGT l'ammontare del canone è stato visto dai porti come un elemento finalizzato al miglioramento della posizione concorrenziale. L'aumento dell'aiuto dello Stato alla portualità viene ricondotto alla diffusione di siffatta impostazione distorsiva da parte delle Autorità Portuali.

Nel PGT si polemizza apertamente con la richiesta che viene avanzata dai porti di perseguire l'autonomia finanziaria mediante il decentramento fiscale, cioè la possibilità data al porto di poter trattenere le tasse portuali, "i pedaggi delle navi in transito", nel porto stesso. Questa ottica viene giudicata di tipo assistenzialistico in quanto, se adottata, premierebbe i porti meno efficienti, mentre un'autonomia finanziaria fondata sull'introito crescente dei canoni legato agli esiti reddituali delle imprese terminalistiche potrebbe "stimolare i porti a dotarsi di traffici che producono valore aggiunto". Per inciso questa asserzione è difficilmente comprensibile, in effetti l'ammontare delle tasse portuali dipende dalla numerosità delle navi che "toccano" il porto, numerosità delle navi che rappresenta un indicatore del dinamismo di un porto, così come l'ampiezza dei diritti doganali dipende dai volumi di traffico e dalle attività del porto stesso.

Nel PGT, esasperando il ragionamento, si riconducono le conseguenze delle distorsioni nel mercato alla non realizzazione dell'autonomia finanziaria. Tra esse, l'esistenza della "sovra-offerta di *terminals*", in presenza di una domanda di traffici containerizzati giudicata stazionaria, comporterà una "drastica selezione delle imprese terminalistiche". Ne consegue che "Il PGT si impegna a trovare strumenti per evitare che questa selezione, a causa delle distorsioni introdotte nel mercato dalla privatizzazione zoppa, colpisca le imprese più efficienti e salvaguardi quelle meno efficienti".

A noi sembra che l'analisi contenuta nel PRG (e la critica alle Autorità Portuali sul decentramento fiscale e sulle loro politiche

di concessione) perda di vista i problemi di fondo che il decisore pubblico deve tenere ben presenti nella definizione di una politica dei trasporti moderna e rispondente alle esigenze di un sistema economico aperto, quale quello italiano. Le imprese terminaliste manifestano un interesse alla localizzazione in un porto se v'è la possibilità di attrarre le linee, se la domanda potenziale di movimentazione di merce viene giudicata redditizia, se gli investimenti nelle sovrastrutture vengono ritenuti sopportabili e se la rete infrastrutturale del porto è efficiente.

Legare alla politica concessoria delle AP la possibilità di acquisire traffici ricchi e remunerativi è quantomeno riduttivo. I traffici di un porto dipendono dalla presenza di un tessuto produttivo e distributivo che generi flussi di traffici e che in virtù di ciò attiri l'attenzione dei potenziali utenti di un porto e, cioè, le imprese di trasporto merci via mare. Dicendo meglio, i criteri di discriminazione fra i porti da parte del cliente-impresa di trasporto merci via mare di carichi containerizzati si fondano su di una attenta valutazione di tutta una serie di fattori. Tra essi spiccano, in primo luogo, le valutazioni di ordine commerciale che riguardano la dimensione e l'estensione del tessuto economico-produttivo, l'ampiezza delle attività di importazione e di esportazione e l'entità della domanda di traffici effettiva e potenziale gravitante sullo scalo. Il cliente del *terminal* stima la capacità del porto di generare "carico pagante", partendo dall'assunto secondo cui è la merce che attrae la nave.

Seguono, poi, i fattori di ordine politico. L'instabilità sociopolitica di una nazione o, nello specifico, l'adozione da parte dei governi di legislazioni troppo restrittive in grado di influenzare la qualità o il costo dei servizi portuali, ovvero la presenza di interferenze politiche sulla conduzione imprenditoriale di un porto, rappresentano cause di allontanamento dell'utenza.

Ancora, nel processo decisionale di scelta di un porto da parte dell'utenza, giocano un ruolo rilevante i collegamenti infrastrutturali viari autostradali, ferroviari, fluviali ed aerei e i sistemi di

mobilità interni al porto. L'obiettivo che un porto deve prefiggersi di conseguire è quello di cercare di strutturare un servizio complessivo e, dunque, di prestare particolare attenzione ai collegamenti infrastrutturali e alla facilità di accesso a veloci direttrici e sistemi di traffico ed anche, divenire il fulcro del sistema dei servizi logistici ed intermodali ad elevato valore aggiunto.

Anche le caratteristiche operative e funzionali sono oggetto di valutazione da parte degli operatori. La ricettività del porto è funzione dei livelli infrastrutturali (accesso, profondità fondali) e sovrastrutturali (capacità di manipolazione dei carichi) e del grado di estensione e di articolazione del sistema di servizi collegati al trasporto. La lunghezza e la numerosità delle banchine e degli accosti, l'ampiezza delle aree, le capacità di smistamento al di fuori di esse, determinano la capacità complessiva di manipolazione dei carichi da parte del *terminal*. Quest'ultima influenza in maniera sensibile, assieme all'affidabilità, efficienza, sicurezza ed economicità del servizio, la collocazione competitiva di un *terminal* portuale. Il grado di dotazione sovrastrutturale può influenzare l'efficienza portuale sotto il profilo quantitativo e sotto il profilo qualitativo. Con riferimento al profilo quantitativo, l'efficienza è misurata dalla capacità di caricazione/scaricazione di una nave e dalla capacità di smistamento e inoltro del carico a terra. Sotto il profilo qualitativo l'efficienza è rappresentata dall'affidabilità e dal rispetto dei tempi dei servizi di manipolazione del carico. I livelli di efficienza delle sovrastrutture portuali rappresentano, come detto, un elemento importante di concorrenzialità e di attrattività di un porto, unitamente a quello rappresentato dal costo dei servizi. Altri elementi oggetto di considerazione da parte dell'utente sono le misure di sicurezza assunte nell'ambito dello scalo, in specie in relazione alla manipolazione delle merci pericolose, l'efficienza delle dogane, la presenza di più alternative nello smistamento e trasferimento dei carichi. Altre valutazioni riguardano il lavoro portuale (disponibilità e dotazione di professionalità), la produttività (numero di

containers/ora), il grado di efficienza delle attrezzature (manutenzione), l'analisi storica (verifica dell'esistenza nel passato di incidenti gravi conseguenti ad errori operativi, congestionamenti, agitazioni sindacali o politiche), il grado di informatizzazione e così via.

In una recente indagine svolta nell'ambito del mercato atlantico, e relativa ai trasporti di linea, è stato evidenziato come i caricatori abbiano modificato sostanzialmente l'ordine di priorità in relazione ai fattori di selezione di un porto. Essi pongono particolare attenzione al numero delle chiamate della nave (frequenza), ai noli terrestri, alla vicinanza del porto, ai pericoli di congestione, ai collegamenti intermodali, alle dotazioni di caricazione/scaricazione e solo dopo questi fattori seguono la costosità dei servizi portuali, l'efficienza delle dogane, la sicurezza e la dimensione del porto. La gerarchia, per importanza dei servizi portuali, vede al primo posto la presenza di collegamenti stradali e ferroviari e, a seguire, le attrezzature e la capacità di sollevamento delle gru, i sistemi di smistamento e di inoltro a destino, lo stoccaggio, il consolidamento dei carichi, i cantieri di riparazione, gli impianti di refrigerazione. Si afferma la tendenza al declino dell'importanza degli elementi legati al costo di un *terminal* rispetto ai fattori *service related*.

Gli elementi di valutazione dei clienti per la scelta di un porto sono dunque: carico, servizi di qualità, efficienti collegamenti viari e ferroviari. Per attirare imprese terminalistiche efficienti che, a loro volta, acquisiscano clienti/linee rispondenti alla domanda effettiva e potenziale di traffici ricchi, non bastano certo i bassi canoni di concessione! Di qui l'esigenza di una politica portuale che, in un ottica europea, affronti e risolva in modo oculato i ritardi e le inadeguatezze esistenti, in specie, sotto il profilo infrastrutturale.

La storia del finanziamento pubblico della portualità italiana è ben nota e la dispersione a pioggia delle risorse finanziarie sui 144 scali nazionali ha procurato sprechi e diseconomie che una

seria politica dei trasporti, ovviamente oltre che ad evitare, dovrebbe cercare di porre rimedio. L'individuazione di due, al massimo tre, scali di importanza internazionale su cui disegnare un sistema trasportistico articolato, con valenze logistiche ed intermodali, e raccordato con le grandi direttrici di traffico europeee e la confluenza delle risorse pubbliche su di essi per favorirne il potenziamento e ammodernamento, non escludendo a priori il concorso del decentramento fiscale per il finanziamento, in toto o in parte, degli investimenti necessari, è stata la richiesta avanzata da tempo da studiosi di aziende e di sistemi di trasporto e dagli operatori più attenti per contrastare l'anomalia della portualità mediterranea rappresentata dalla frammentazione del traffico su numerosi scali (al contrario di quanto avviene nel Nord Europa, area in cui i traffici, in volume assai più elevati di quelli mediterranei, si distribuiscono su circa dieci porti).

Si tratta di vedere, e sarà questo uno dei punti focali di ordine economico-politico da dibattere, se puntare su pochi poli portuali forti sia una scelta ancora attuale ovvero se vada considerata l'attuale struttura portuale come un dato da cui, ormai, non sia più possibile prescindere ed orientarsi piuttosto verso possibili configurazioni di specializzazioni e coordinamenti funzionali dei porti e fra i porti. Potrebbe essere necessario indagare per capire quali possano essere le relazioni intercorrenti tra grandi e piccoli porti al fine di valutare i possibili sviluppi di specializzazioni complementari.

La mancanza di una corretta pianificazione in materia trasportistica ha già creato situazioni di spreco delle risorse pubbliche non accettabili, con il risvolto, in taluni casi, di costruzione di costosi porti sottoutilizzati (o inutilizzati quali quelli calabresi di Corigliano e di Saline J. menzionati dal PGT) ovvero di predisposizione, in molti scali, di capacità di manipolazione dei carichi eccedentarie rispetto all'effettiva richiesta del mercato. L'esigenza di rigorosa programmazione e di razionale allocazione delle risorse disponibili assume un carattere assolutamente prioritario.

Ciò posto, saremmo curiosi di conoscere le fonti informative sulla base delle quali gli estensori del PGT asseriscono che "Le previsioni di mercato sono tali per cui è difficile attendersi un incremento dei traffici pari a quello conosciuto negli ultimi anni. La portualità italiana dovrà ripartirsi volumi di traffico tendenzialmente costante a fronte di un incremento dell'offerta di *terminal* molto superiore".

Con riferimento, ad esempio, all'andamento del segmento dei traffici containerizzati nel Mediterraneo vanno ricordati gli elementi tendenziali che evidenziano, al contrario di quanto faccia il PGT, un dinamismo alquanto marcato degli stessi. Le analisi settoriali condotte dai più autorevoli istituti di ricerca e società di consulenza, quali *Ocean Shipping Consultants, DRI Mc Graw Hill, AT Kearney* e *Drewry Shipping Consulting*, confermano l'intonazione positiva dei traffici.

Lo sviluppo dei traffici containerizzati è legato a varie componenti, da quelle di tipo macroeconomico, crescita dei PIL e sviluppo del commercio internazionale delle merci ad elevato valore unitario, a quelle derivanti dalla progressiva penetrazione dell'impiego del *container* nella sostituzione di traffici convenzionali di linea e di traffici alla rinfusa. Il saggio di containerizzazione, cioè la quantità percentuale di merci condizionate in *container* sull'insieme dei carichi generali è oggi attorno al 50%. Autorevoli stime prevedono che il saggio di containerizzazione ha raggiungerà il 55% nel 2000, per poi assestarsi, nel ventennio successivo sul limite massimo che gli analisti reputano essere attorno al 65-70% del totale dei *general cargo*. Ancora, esiste una domanda legata alla funzione di *transhipment*, che dipende dai calcoli di convenienza economica effettuati dagli operatori del trasporto marittimo e che rappresenta un momento organizzativo dei servizi containerizzati di linea, che si prevede sia in forte aumento.

Secondo un recente studio dell'OSC, i traffici containerizzati nel bacino del Mediterraneo, articolato nei tre segmenti geografici occidentale, centrale ed orientale, riferiti all'orizzonte temporale 1998-2010, e avendo conto della valutazione delle variabili suesposte e degli andamenti economico-sociali-demografici riferiti alla specifica area, dovrebbero raggiungere i volumi mostrati nella seguente tabella:

Previsioni di traffico per il bacino Mediterraneo (*TEUs*)

	1998	1999	2000	2005	2010
Transhipment					
Med. Occidentale	1.950.900	2.155.700	2.382.100	3.419.800	4.685.400
Med. Centrale	2.468.600	2.789.500	3.068.500	4.204.100	5.626.000
Med. Orientale	1.574.300	1.747.500	1.887.300	2.525.600	3.300.900
Totale	**5.993.800**	**6.692.700**	**7.337.900**	**10.149.500**	**13.612.300**
Transito					
Med. Occidentale	2.748.000	2.995.500	3.211.000	3.854.500	4.951.100
Med. Centrale	3.819.600	4.055.900	4.316.700	5.636.400	7.223.100
Med. Orientale	4.996.500	5.492.800	6.010.600	7.724.700	9.807.600
Totale	**11.564.100**	**12.544.200**	**13.538.300**	**17.215.600**	**21.981.800**
Totale					
Med. Occidentale	4.698.900	5.151.200	5.593.100	7.274.300	9.636.500
Med. Centrale	6.288.200	6.845.400	7.385.200	9.840.500	12.849.100
Med. Orientale	6.570.800	7.240.300	7.897.900	10.250.300	13.108.500
Totale	**17.557.900**	**19.236.900**	**20.876.200**	**27.365.100**	**35.594.100**

Fonte: OSC, Mediterranean Container Market, 1998.

Come si può osservare, si prevede che i traffici raggiungeranno circa 35 milioni di *teus*, (di cui 21 milioni di *teus* di traffici di transito a fronte dei circa 13 milioni di *teus* di traffico di *transhipment*). Nel periodo considerato l'area del Mediterraneo dovrebbe essere, quindi, interessata da un sostenuto sviluppo del trasporto marittimo containerizzato. I porti italiani non si prevede facciano eccezione.

I dati sopra riportati possono essere letti anche in termini di tassi di crescita annua, come si evidenzia nella tabella che segue:

Saggi di crescita annui dei traffici containerizzati per area geografica

	1998	1999	2000	2001-2005	2005-2010
Transhipment					
Med. Occidentale	12,5%	10,5%	10,5%	7,50%	6,50%
Med. Centrale	21,0%	13,0%	10,0%	6,50%	6,00%
Med. Orientale	8,2%	11,0%	8,0%	6,00%	5,50%
Totale	**14,6%**	**11,7%**	**9,6%**	**6,70%**	**6,05%**
Transito					
Med. Occidentale	7,4%	9,0%	7,2%	3,72%	5,13%
Med. Centrale	4,8%	6,2%	6,4%	5,48%	5,09%
Med. Orientale	15,4%	9,9%	9,4%	5,15%	4,89%
Totale	**9,8%**	**8,5%**	**7,9%**	**4,92%**	**5,01%**
Totale					
Med. Occidentale	9,5%	9,6%	8,6%	5,40%	5,79%
Med. Centrale	10,6%	8,9%	7,9%	5,91%	5,48%
Med. Orientale	13,6%	10,2%	9,1%	5,35%	5,04%
Totale	**11,4%**	**9,6%**	**8,5%**	**5,56%**	**5,40%**

Fonte: OSC, op.cit.

Dall'esame della tabella si nota come la componente maggiormente dinamica del mercato sia rappresentata dalla funzione di *transhipment*. In ogni caso, appaiono evidenti la forte attrattività e le ottime prospettive di sviluppo di un mercato destinato a crescere a tassi comunque superiori al 6% annuo.

Alla luce di tali tendenze, le fonti più accreditate prevedono che l'offerta di strutture portuali disponibili nella regione mediterranea subirà un significativo incremento, sia per i piani di potenziamento degli scali esistenti, sia per l'attivazione di nuovi *terminals*.

Nella tabella che segue si riportano i piani di sviluppo per ciascun porto in termini di capacità produttiva ed all'anno di realizzazione previsto.

Incrementi di capacità produttiva di alcuni *terminal container* mediterranei

	Capacità Attuale	Opere previste o in corso di esecuzione	Capacità incrementale	Anno	Capacità finale	Var %
		Mediterraneo Occidentale				
Algeciras	1.477.440	Ampl. Terminal Isla Verde	350.000	1999	2.477.440	68%
		Ampl. Terminal Maersk 2000	650.000	2000		
Valencia	615.600	Completamento terminal Sud	700.000	1999	1.315.600	114%
Barcellona	1.108.080	Llobregat Delta	450.000	2005	1.558.080	41%
Marsiglia Fos	738.720	Miglioramenti operativi	180.000	1999	918.720	24%
		Mediterraneo Centrale				
Genova Voltri	984.960	Ampliamento Terminal VTE	500.000	2002	1.484.960	51%
La Spezia	738.720	Ampliamento terminal Ex-Messina	300.000	2002	1.038.720	41%
Cagliari	246.240	Espansione	250.000	1999	746.240	203%
		Espansione	250.000	2000		
Gioia Tauro	1.723.680	Acquisizione nuove gru	600.000	1999	2.923.680	70%
		Acquisizione nuove gru	600.000	2000		
TCT	-	Espansione Fase 1	492.480		2.216.160	-
		Espansione Fase 2	369.360			
		Espansione Fase 3	492.480			
		Espansione Fase 4	861.840			
Marsaxlokk	1.108.080	Apertura Terminal 2	250.000	1999	1.708.080	54%
		Completamento Terminal 2	350.000	2000		
		Mediterraneo Orientale				
Pireo	984.960	Venizelos Terminal	250.000	1999	1.234.960	25%
Limassol	738.720	Espansione	150.000	2002	888.720	20%
Larnaca	369.360	-			369.360	-
Alessandria	738.720	El Dekheila Fase 3	120.000	2000	858.720	16%
Damietta	738.720	Espansione piazzali	250.000	1999	988.720	34%
Port Said	369.360	-			369.360	-

A seguito degli incrementi previsti, le dimensioni complessive della capacità produttiva dei *terminals* considerati dovrebbero passare dagli attuali 12,68 milioni di *teus* a più di 23,8 milioni.

In particolare, per quanto riguarda i porti di *transhipment*, occorre fare una precisazione: il riferimento al solo dato della crescita dei traffici containerizzati possiede un relativo valore segnaletico rispetto ai piani di loro potenziamento. Questi ultimi vanno letti alla luce dalle politiche organizzative delle grandi compagnie di navigazione/clienti (e delle loro alleanze) e della strutturazione dei propri servizi di linea oceanici.

Nel quadro della riorganizzazione degli itinerari (*relay* e *hub and spoke*) e dei sistemi di produzione/distribuzione, il Mediterraneo appare rivalutato dal *management* degli operatori trasporti-

stici globali e sempre più viene visto come porta per i flussi di merce da/per il sud-Europa, il medio-Oriente e il nord-Africa. Se questi orientamenti sono concreti, e l'interesse degli operatori stranieri menzionati lo confermerebbe, anche l'allarme per l'attuazione dei piani di potenziamento delle capacità di manipolazione dei *containers*, peraltro il più delle volte legati alle acquisizioni dei traffici, andrebbe ridimensionato. Sempre più è il mercato a dettare l'entità e i tempi degli investimenti degli operatori terminalistici.

Con riferimento specifico ai porti di trasbordo italiani, nel 2000, oltre al porto di Gioia Tauro (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai), diverranno operativi il Taranto Container Terminal di Taranto, per la gestione del quale il gruppo Evergreen di Taiwan ha ottenuto una concessione cinquantennale e il *terminal container* di Cagliari (nel quale è significativa la quota di partecipazione al capitale sociale del gruppo australiano P&O Ports). È interessante notare come il porto di Cagliari sia situato ad una *diversion distance* dalla rotta ottimale delle portacontainer madre nel Mediterraneo simile a quella di Gioia Tauro. Peraltro quest'ultimo scalo può contare sul vantaggio localizzativo, al pari di Taranto, di non essere ubicato su di un isola e, dunque, di poter potenzialmente usufruire dei vantaggi dell intermodalità mare-ferrovia-gomma. Va notato come Taranto, a fronte di una *diversion distance* più elevata rispetto agli altri due scali, ricopra una posizione più baricentrica nel bacino mediterraneo e sia meglio in grado di servire l'area adriatico-balcanica.

Riferendoci, più in generale, all'intera portualità "del *container*" si dovrebbero studiare in modo approfondito le strategie dei soggetti-clienti/operatori trasportistici globali, per meglio comprendere gli andamenti tendenziali delle capacità produttive dei *terminals*. Com'è noto, il mercato del trasporto marittimo di *container* è un mercato concentrato: le prime venti compagnie offrono il 56% della capacità di trasporto complessiva. La tendenza è quella dell'ulteriore crescita del grado di concentrazione del mer-

cato, del gigantismo navale con l'obiettivo della realizzazione delle economie di scala e di scopo e del miglioramento delle *performances*. La crescita della competizione impone la razionalizzazione dei servizi via mare, la ricerca di sinergie, l'offerta di servizi logistici ed intermodali. Non stupiscono, quindi, i fenomeni di crescita delle integrazioni verticali (controllo della catena trasportistica complessa del *container*) e di quelle orizzontali (fusioni ed acquisizioni).

Anche sul versante delle imprese terminalistiche si assiste ad operazioni di acquisizione. Di fronte alla crescita dimensionale e della diffusione di forme di cooperazione tra imprese trasportistiche, gli operatori portuali rispondono, a loro volta, con lo sviluppo dell'integrazione orizzontale con l'obiettivo di mantenere il loro potere di contrattazione nei confronti dei clienti, di acquisire più linee in vari gangli nodali dei traffici e, di conseguenza, attrarre volumi di merce pagante, realizzando le economie di scala attraverso lo sfruttamento ottimale degli impianti.

Come si osserva, emergono spinte regionali che, in presenza di scelte strategiche dei gruppi terminalistici globali e degli operatori trasportistici globali, si sono concretizzate in investimenti pubblico/privati che hanno portato alla nascita di nuovi *terminal container* o al potenziamento degli esistenti. Va osservato che le grandi imprese terminalistiche con interessi in Italia (PSA Corporation, ECT/Hutchinson, P&O Ports ed Eurokai) non sono strategicamente orientati sotto il profilo decisionale da interessi genuinamente nazionali; essi operano con strategie di internazionalizzazione e si prevede che, nell'ambito Mediterraneo, essi consolideranno la loro presenza con una serie di nuove fusioni/acquisizioni. Si evidenzia la difficoltà da parte del sistema economico nazionale e del decisore pubblico di poter esercitare un forte ruolo propositivo di orientamento nei loro confronti, anche se, va soggiunto, la presenza di investitori stranieri comporta l'acquisizione di *know-how* operativi e gestionali, nonché la diffusione di una moderna mentalità e cultura logistica.

La dinamica portualità italiana, ormai in larghissima parte privatizzata e che presenta (nella maggior parte dei casi) produttività e livelli tariffari allineati con quelli nord Europei, va salvaguardata, rafforzata e potenziata con scelte moderne e razionalizzatrici. In effetti, l'offerta portuale dell'Italia, supportata da ingenti investimenti pubblici, è destinata ad un potenziamento in grado di sollecitare una concorrenza più intensa tra i porti nazionali, concorrenza che, si auspica, non verrà sostenuta soltanto attraverso la guerra delle tariffe, bensì mediante la capacità di attrarre nuove linee. Un fattore di successo determinante potrebbe risultare l'efficienza delle politiche di *marketing* portuale delle imprese terminalistiche e, su di un altro piano, delle Autorità Portuali. I *terminals* portuali possono, inoltre, fortemente rafforzare la loro capacità concorrenziale attraverso il loro inserimento sistemico nell'ambito di una rete di servizi ad alto valore aggiunto di tipo logistico e di collegamenti organici e continuativi con gli *inland terminal/distripark/servizi intermodali*, tali da poter soddisfare al meglio sia le esigenze di rapidità ed economicità del trasferimento, sia i fabbisogni economico-produttivi-distributivi degli utenti, in specie delle imprese manifatturiere import(esport)atrici.

Tornando alle politiche, la *overcapacity* portuale può essere contrastata elaborando chiare linee-guida di politica dei trasporti in cui, appunto, si privilegino scelte mirate di allocazione della spesa pubblica per la modernizzazione ed il potenziamento delle strutture ed infrastrutture portuali secondo ipotesi di sviluppo ritenute prioritarie, commisurando gli investimenti ad una stima obiettiva della crescita del settore, cioè effettuando scelte strategiche selettive che non prescindano dal mercato e che si concretizzino rapidamente in misure incisive.

Alla luce delle considerazioni e dei dati esposti, le azioni di *policy* riferite alla portualità italiana elencate dal PGT appaiono quantomeno inadeguate se non ricondotte in contesti più ampi coerenti ed articolati che scontino la definizione di opzioni di

fondo sulle gerarchie e ruoli degli scali portuali, quali quelli sopra sinteticamente richiamati. Le azioni di *policy* che il PGT suggerisce sono quelle di "completare la privatizzazione dei porti e di diffondere il terziario marittimo nei porti", l'adozione di "misure per favorire la concentrazione di imprese in modo da permettere investimenti nei *terminals*", "la promozione di terminal attrezzati per i ro-ro", "il potenziamento dei collegamenti ferroviari" ed, infine, "l'adeguamento delle statistiche portuali alla privatizzazione".

In effetti, il PGT affronta la "questione" delle priorità degli interventi nel capitolo 7. In esso si specifica che tra gli obiettivi del Piano Generale Trasporti v'è quello di individuare un sistema di interventi prioritari realizzabili nel medio-lungo periodo finalizzati alla creazione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), cioè alla realizzazione di un insieme di infrastrutture e di servizi volto all'integrazione delle diverse reti modali e che favorisca l'efficienza economica, minimizzi il consumo delle risorse fisiche e ambientali, rispetti il territorio e promuova la sicurezza. Il PGT passa successivamente ad illustrare sinteticamente le varie componenti dello SNIT, quella ferroviaria, la stradale, la rete portuale e idroviaria, quella aeroportuale e quella delle infrastrutture logistiche.

In particolare, per quel che riguarda nello specifico la rete portuale italiana, dopo aver rilevato che essa ha riconquistato la *leadership* nel Mediterraneo, il PGT ne ribadisce i limiti: non completamento della privatizzazione, limiti di specializzazione (che favorisce concorrenze improprie), casi di eccesso di capacità e di carenze organizzative, attrezzature e spazi a terra (in specie per il traffico ro-ro), diffusi insufficienti strumenti di controllo del traffico, carenza di collegamenti terrestri e inadeguate catene logistiche.

Indi, il PGT ribadisce sia le proposte di intervento nei porti: "potenziamento delle strutture a mare, ampliamento e potenziamento degli spazi e delle infrastrutture a terra, collegamenti con

le principali reti ferroviarie e stradali, introduzione di sistemi di controllo avanzati del traffico marittimo", sia quelle sul piano infrastrutturale sulla rete logistica sono le seguenti: "nuovi interporti, realizzazione e potenziamento di terminali intermodali e di centri intermodali ferroviari, strutture logistiche di supporto alla rete degli interporti".

Come si può osservare si tratta, come peraltro quelle enunciate nei capitoli precedenti del PGT, di proposte potenzialmente estensibili, in misura maggiore o minore, a tutti gli scali nazionali. In tal modo non si risolve la questione della priorità degli investimenti e su quali scali. La metodologia proposta viene basata sulla possibilità di redigere ed esaminare diversi progetti al fine di poterli valutare comparativamente sulla base:

- del grado di soddisfacimento degli obiettivi generali stabiliti dal PGT (efficienza, ambiente, consumo di energia, sicurezza, riequilibrio del territorio e occupazione);
- della rispondenza all'analisi costi/benefici e alle "tecniche multicriteriali";
- del soddisfacimento dell'effetto rete e del suo grado di impegno nelle varie modalità (in vista del riequilibrio);
- della stima del fabbisogno finanziario per valutare il concorso dei capitali pubblici e privati.

Le fasi della metodologia sono articolate nella definizione degli scenari macroeconomici e demografici, della definizione degli scenari propri delle modalità trasportistiche, simulazioni sulla mobilità, analisi economiche e finanziarie e individuazione delle priorità temporali nella realizzazione degli interventi. Per effettuare le analisi comparative e per stabilire la priorità si prevede di utilizzare il Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti (SIMPT) presso il Ministero dei Trasporti.

In conclusione, avendo conto della portata degli indirizzi contenuti nel PGT, si riceve l'impressione che la ricerca, almeno per quel che concerne la portualità italiana, sia alle prime fasi e che le

proposte di intervento siano appena abbozzate. Ci si augura che nell'impegnativo lavoro che dovrà essere svolto, il Ministero possa, senza disperdere il patrimonio cognitivo e di elaborazione accumulato nei precedenti piani generali dei trasporti, contare sul contributo delle vaste competenze e professionalità esistenti nell'Università, nelle imprese, nelle associazioni imprenditoriali e negli organi istituzionali, al fine di elaborare, in tempi non storici, un Piano nazionale dei Trasporti in grado di corrispondere ai nuovi fabbisogni di mobilità delle merci indotti dalle trasformazioni strutturali della società e dell'economia del nostro paese.

MICHELE GRIGOLI
Prof. ord. di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Catania

PROFILI INNOVATIVI DI DEPENALIZZAZIONE NELLA REALTÀ NAUTICA

SOMMARIO. 1. Premessa. 2. Disposizioni generali 3. Disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione. 4. Disposizioni sull'ordinamento e sulla polizia dei porti e degli aerodromi. 5. Disposizioni sull'assunzione della gente di mare e del personale navigante. 6. Disposizioni sulla proprietà della nave e dell'aeromobile. 7. Disposizioni sulla polizia della navigazione. 8. Modifiche all'art. 5 l. 29 gennaio 1986, n. 32. 9. Autorità competenti all'applicazione delle sanzioni amministrative. 10. Valutazioni finali.

1. Il variegato aggiornamento del quadro normativo di diritto speciale annovera un incisivo intervento, vocato a definire la discussa materia della depenalizzazione delle contravvenzioni. Tema regolamentare che aveva alimentato un vivace dibattito,[1] attesa la contraddittorietà delle soluzioni prospettate. Emblematico, al riguardo, l'esempio offerto dalla qualificazione degli illeciti sanzionati dagli artt. 1166 e 1167,[2] che la l. 24 dicembre 1975, n. 706[3] aveva escluso dalla sua sfera applicativa perché configu-

1. Cfr., per tutti, CONCAS, *Le disposizioni penali e disciplinari del codice della navigazione*, in *Il cinquantenario del codice della navigazione*, (Cagliari, 28 - 30 marzo 1992), Cagliari, 1993, p. 444 ss.

2. Concernenti, rispettivamente, "il getto di materiali e interrimento dei fondali" e la "inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave".

3. Relativa al "sistema sanzionatorio delle norme che prevedono contravvenzioni punibili con l'ammenda".

rate fattispecie contravvenzionali, così come previsto dal regime codificato, e disciplinati, invece, alla stregua di illeciti amministrativi dalla l. 24 novembre 1981, n. 689.[4]

Per apprezzare debitamente la rilevanza della iniziativa segnalata, appare proficuo illustrare i principi ispiratori dei punti di delega, relativi al progetto riformatore del sistema sanzionatorio previsto dal codice della navigazione, inserito nello schema di disegno di legge recante delega al governo per emanare un nuovo codice della navigazione.[5] Come si evince dalla relazione illustrativa, nella scelta fra sanzione penale e sanzione amministrativa, il legislatore delegato doveva essere guidato, innanzitutto, dal principio di proporzione e doveva, pertanto, prendere in considerazione sia la rilevanza dell'interesse che si intendeva tutelare, sia la gravità dell'offesa recata a tale interesse dal fatto illecito prospettato per cui doveva essere affidata al sistema di prevenzione e repressione penale la tutela delle offese gravi ad interessi rilevanti. Tale scelta doveva, peraltro, essere anche condizionata dalla valutazione del grado di efficacia della sanzione penale e di quella amministrativa per cui doveva essere operato un attento riscontro comparativo delle possibilità che l'una e l'altra sanzione lasciavano, al riguardo, pronosticare, tenendo conto dei profili sostanziali e processuali della loro applicazione in relazione all'illecito considerato. Risulta, altresì, di palmare rilievo, anche ai fini di indagine,[6] la specificata individuazione nella sicurezza della navigazione dell'interesse sostanziale fondamentale alla cui tutela il legislatore speciale doveva mirare nella costruzione della disciplina sanzionatoria del nuovo codice.

4. In merito alle "modifiche al sistema penale".

5. Schema presentato al Ministro della Giustizia il 2 luglio 1986 (Cfr. *Dir. mar.*, 1986, p. 1101 ss.; *Foro it.*, 1986, V, p. 352 ss.; *Trasporti*, 39/86, p. 100 ss.).

6. Per una valutazione organica, cfr. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza nella sfera nautica*, I, Milano, 1989; II, 1990.

La recentissima iniziativa, mirata, precipuamente, alla depenalizzazione dei reati minori, segna, come cennato, una tappa decisiva per l'assetto della materia, oggetto di analisi.

In ragione di quanto previsto dall'art. 4 l. 25 giugno 1999, n. 205,[7] la specifica riforma del sistema sanzionatorio in materia di disciplina della navigazione doveva essere ispirata ai seguenti principi e criteri direttivi: *a*) trasformare in illeciti amministrativi le contravvenzioni contenute nel codice della navigazione, escluse quelle previste dagli artt. 1161 (abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza dei limiti alla proprietà privata), 1176 (inosservanza del divieto di mediazione) e 1117 (aggravanti), nonché dal capo VI del titolo III del libro I della parte III (contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione), prevedendo una sanzione amministrativa pecuniaria non superiore a lire sessanta milioni, graduata in rapporto alla gravità degli illeciti; *b*) prevedere la trasformazione in sanzioni amministrative accessorie delle pene accessorie già previste per le contravvenzioni trasformate in illeciti amministrativi ai sensi della lett. *a*).

Siffatto progetto di depenalizzazione, che rispecchia il prospettato disegno riformatore, appare, altresì, coerente sia con la finalità perseguita dal legislatore delegante di sottrarre dall'area penale una serie di condotte inidonee ad arrecare pregiudizio a beni giuridici primari,[8] che con una opportuna graduazione della sanzione correlata alla gravità dell'illecito. Profilo, quest'ultimo, debitamente sviluppato nel contesto del provvedimento esecutivo adottato con d.lg. 30 dicembre 1999, n. 507,[9] come chiariremo con le note che seguono. Invero, tenuto conto[10] dell'ampia "forbi-

7. Con delega al Governo per la depenalizzazione dei reati minori e modifiche al sistema penale e tributario (in *Gazz. Uff.* 28 giugno 1999, n. 149).

8. Cfr. rel. d.lg. n. 507/99.

9. In *Gazz. Uff.* 31 dicembre 1999, n. 306.

10. Cfr. rel. cit.

ce edittale", lasciata aperta dalla lett. *a*) dell'art. 4 l. n. 205/99 che, come acclarato, senza porre alcun limite, ha fissato in lire sessanta milioni il tetto massimo delle sanzioni amministrative pecuniarie che possono essere comminate in sostituzione di quelle penali, il decreto in esame ha integrato tale soluzione regolamentare con una congrua articolazione di fasce sanzionatorie in ragione della graduazione della gravità degli illeciti rapportata alla valutazione già effettuata dal legislatore speciale nell'ambito del codice della navigazione. Sono state, pertanto, individuate le seguenti fasce: 1) fascia "bassa": da cinquecentomila lire a tre milioni di lire; 2) fascia "medio-bassa": da due milioni a dodici milioni di lire; 3) fascia "media": da tre milioni a diciotto milioni di lire; 4) fascia "medio-alta": da cinque milioni a trenta milioni di lire; 5) fascia "alta": da trenta milioni a sessanta milioni di lire.

L'analisi del provvedimento consente, altresì, di enucleare ulteriori aspetti connotativi del predetto disegno normativo. In primo luogo, l'esclusione della facoltà di pagamento in misura ridotta, avvalendosi del disposto dell'art. 16, lett. *a*) della legge delega. Altresì, al fine di evitare che, nei casi in cui uno stesso fatto risulti punito da disposizioni penali ed amministrative, prevalga la disposizione amministrativa, in quanto speciale,[11] è stata riprodotta la clausola di "salvaguardia penale" tutte le volte in cui, per le contravvenzioni depenalizzate, il codice già prevedeva una clausola di salvezza per le ipotesi di reato più gravi.[12]

Infine, l'attuazione di un debito coordinamento con il pregresso panorama normativo, che ha evitato di estendere l'area di pertinenza del provvedimento in esame anche alle disposizioni abrogate o già depenalizzate in virtù di precedenti provvedimenti.

11. *Ex* art. 9 l. n. 689/81.
12. Cfr. rel. cit.

2. Iniziando l'esame della l. n. 507/99, il primo intervento innovatore, inserito nel titolo II,[13] concerne la previsione di sanzioni amministrative accessorie, quale logico corollario dei principi citati. Ai sensi, pertanto, dell'art. 9,[14] è stato disposto che, dopo l'art. 1083 cod. nav.,[15] devono essere inseriti i seguenti:

Art. 1083 *bis* (Sanzioni amministrative accessorie). Le sanzioni accessorie per le violazioni amministrative previste dal presente codice sono: 1) la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'art. 1082, primo comma , n. 1,[16] ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna; 2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'art. 1082, primo comma , n. 2,[17] ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna.

Art. 1083 *ter* (Effetti e durata delle sanzioni amministrative accessorie). 1. La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautica di cui all'art. 1083 *bis*, primo comma, n. 1, priva il soggetto del diritto di esercitare qual-

13. Pertinente alla "Modifica del sistema sanzionatorio in materia di disciplina della navigazione".

14. In merito alle "Disposizioni generali".

15. Relativo agli effetti e alla durata delle pene accessorie.

16. Ossia, persone fornite, rispettivamente, dei titoli previsti negli artt. 123 e 739 cod. nav. Sulla evoluzione della materia, cfr. GRIGOLI, *La nuova realtà del diritto della navigazione*, Bologna, 1999, p. 51 ss.

17. Ossia "gli altri appartenenti, rispettivamente, al personale marittimo o alla gente dell'aria". Indicazione che, secondo una corretta valutazione esegetica, deve essere intesa come specifico riferimento al personale addetto ai sevizi portuali ed al personale tecnico delle costruzioni navali, per quanto concerne il personale marittimo; invece, al personale addetto ai servizi di terra (escluso il personale addetto al servizio pubblico di informazione al volo), al personale tecnico direttivo delle costruzioni aeronautiche, al personale addetto al controllo del traffico aereo, in merito alla gente dell'aria.

siasi funzione o servizio per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli artt. 123, 124[18] e 739,[19] per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno[20] (comma 1). La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna di cui all'art. 1083 *bis*, primo comma, n. 2, priva il soggetto del diritto di esercitare la professione per la stessa durata di cui al citato primo comma (comma 2). Alle predette sanzioni si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del codice penale relative alla sospensione dall'esercizio di una professione (comma 3).

Si ricollega, poi, all'innovativo regime sanzionatorio la previsione di cui al punto 2 della disposizione in esame, secondo cui nel primo comma dell'art. 1086 cod. nav.[21] le parole: "a titolo di pene pecuniarie per i reati previsti dal presente codice" sono sostituite dalle seguenti: "a titolo di pene o di sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice".

3. Per quanto concerne, invece, le modifiche inerenti le disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione, l'art. 10, tenuto conto della richiamata eccezione, concernente l'esclusione dall'intervento di depenalizzazione della abusiva occupazione di spazio demaniale (art. 1161 cod. nav.), ha proceduto alla depenalizzazione degli illeciti penali relativi alla estrazione abusiva di arena o altri materiali (art. 1162), all'impianto ed esercizio abusivo di depositi o stabilimenti (art. 1163) e alla inosservanza di norme sui beni pubblici.

18. Concernente, com'è noto, i titoli professionali della navigazione interna.

19. V. *retro*, nota 16.

20. Durata che è stata ridotta, rispetto a quella biennale, prevista dal regime codificato (art. 1083, commi 3 e 4) per le pene accessorie conseguenti agli illeciti penali, secondando, in tal guisa, il disegno di graduare l'incidenza della sanzione in rapporto alla diversa natura e gravità delle violazioni (cfr. rel. cit.).

21. Circa la devoluzione di parte delle somme per pene pecuniarie.

In merito al primo illecito è stata, pertanto, comminata (comma 1) la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni sulla base di una valutazione di "media" gravità della violazione,[22] pregiudizievole per i beni demaniali, contemplati dalla norma.[23] Avviso valido anche per quanto concerne l'orientamento recepito dalla lett. *a*) del secondo comma della disposizione in esame che ha previsto la stessa sanzione per l'impianto e l'esercizio dei depositi o stabilimenti, indicati nel primo comma degli artt. 52 e 59 cod. nav.[24] senza la prescritta concessione o per la mancata osservanza di disposizioni di polizia ivi previste.

La rilevante gravità dell'illecito, regolato dalla lett. *b*) del secondo comma, giustifica, invece, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni per l'impianto o l'esercizio di uno stabilimento o di un deposito di sostanze infiammabili o esplosive senza l'autorizzazione prescritta nel secondo comma dell'art. 52, nel terzo comma dell'art. 59[25] e nel secondo e terzo comma dell'art. 723.[26]

Rispecchia, poi, appieno, la delineata logica ispiratrice del sistema sanzionatorio in esame, la riproduzione, nel testo del terzo comma dell'art. 10, della c.d. clausola di salvaguardia pena-

22. V. *retro*, par. 1.

23. Ossia, demanio marittimo, mare territoriale, ovvero zone portuali della navigazione interna. Sulla configurazione come bene demaniale del mare territoriale, cfr. GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995, p. 273.

24. Concernenti, rispettivamente, le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti, i quali siano situati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo o del mare territoriale ovvero siano comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o canali marittimi, nonché le concessioni per l'impianto e per l'esercizio di depositi e stabilimenti, situati anche soltanto in parte entro i confini delle zone portuali ovvero collegati alle vie navigabili di cui all'art. 56 (ossia laghi, fiumi e canali).

25. V. nota prec.

26. In merito al deposito di cose nell'aeroporto.

le; disposizione che ha provveduto a sanzionare l'inosservanza di norme sui beni pubblici, sostituendo le parole contenute nell'art. 1164 cod. nav., "se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino al lire quattrocentomila" con la seguente formulazione: "se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire sei milioni"; sanzione giustificata dalla modesta gravità della violazione.[27]

4. Un debito coordinamento con il regime pregresso ed una puntuale applicazione del criterio di graduazione della sanzione applicabile in ragione della gravità dell'illecito, caratterizzano il regime dell'art. 11, relativo alle disposizioni sull'ordinamento e sulla polizia dei porti e degli aerodromi. Sotto il primo profilo prospettato, la norma, considerata, da un lato, l'avvenuta depenalizzazione[28] degli artt. 1165, 1166, 1167, 1168 e 1173,[29] nonché, dall'altro, l'abrogazione[30] dell'art. 1172,[31] si è occupata della trasformazione degli illeciti disciplinati dagli artt. 1169, 1170, 1171, 1174 e 1175. È stata, pertanto, prevista (comma 1) la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni per l'uso di armi e accensione di fuochi senza l'osservanza delle disposizioni dell'art. 80 cod. nav.[32] (art. 1169);

27. E, come tale, rapportata ad una fascia intermedia fra quella "bassa" e quella "medio-bassa".

28. In virtù dei principi recepiti dall'art. 32 l. n. 689/81, in ragione del quale non costituiscono reato e sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro tutte le violazioni per le quali è prevista la sola pena della multa o dell'ammenda.

29. Disposizioni concernenti, rispettivamente, il deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate, il getto di materiali e interrimento dei fondali, la inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave, la pesca abusiva e la inosservanza di tariffe.

30. Ai sensi dell'art. 27, comma 8 l. 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dall'art. 3, comma 3 d.l. 8 agosto 1996, n. 430.

31. Circa l'inosservanza delle norme sull'impiego delle maestranze.

32. Norma che prevede, al riguardo, una specifica autorizzazione del comandante del porto.

sanzione comminata, in ragione dello stesso indice parametrico di entità della violazione, sia (comma 2) per l'inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota[33] (art. 1170), che (comma 3) per la inosservanza di norme di polizia (art. 1174), fatta salva, in quest'ultimo, la richiamata clausola di "salvaguardia penale".

Attesa, invece, la gravità dell'illecito relativo all'abusivo esercizio d'impresa portuale, di rimorchio o di pilotaggio (art. 1171), è stata prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni.

Costituisce, infine, un logico corollario dei principi enunciati la innovativa formulazione (comma 4) dell'art. 1175[34] secondo cui la violazione dei citati artt. 1170, 1173 e 1174 importa l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione.

5. Le precedenti valutazioni sistematiche sono valide per acclarare la logica ispiratrice del sistema sanzionatorio previsto dall'art. 12, relativo alle disposizioni sull'assunzione della gente di mare e del personale navigante. Invero, se, da un lato, siffatta disposizione non si è occupata degli artt. 1176 e 1177, coerentemente con quanto previsto dalla richiamata lett. *a*) dell'art. 4 l. 205/99,[35] e, dall'altro, si è conformata all'avvenuta depenalizzazione[36] dell'art. 1181,[37] risulta, in tal guisa, giustificata la pertinente previsione sanzionatoria, limitata agli artt. 1178, 1179 e 1180,[38] nonché caratterizzata da una significativa graduazione

33. Nei luoghi ove il pilotaggio è obbligatorio.

34. Disposizione relativa, secondo la norma codificata, alle pene accessorie, e, secondo la nuova stesura, alle sanzioni amministrative accessorie.

35. La specifica esclusione della depenalizzazione di tale reato è pienamente coerente con la disciplina sanzionatoria in materia di lavoro. Sulla evoluzione della materia, cfr. art. 1, l. 6 dicembre 1993, n. 499 e d.lg. 19 dicembre 1994, n. 758.

36. In ragione dell'art. 32 l. n. 689/81.

37. In merito allo sbarco all'estero di componente dell'equipaggio soggetto ad obblighi di leva.

38. Relativi, rispettivamente, alla irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio, all'assunzione irregolare di minori ed all'assunzione abusiva di minori.

dell'entità della somma che deve essere pagata in ragione della gravità della condotta illecita.

È stata, pertanto, prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire trecentomila a lire tre milioni per l'irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio (art. 1178 cod. nav.) (comma 1); da lire due milioni a lire dodici milioni per l'assunzione irregolare di minori (art. 1179) (comma 2);[39] da lire cinquecentomila a lire tre milioni per l'assunzione abusiva di stranieri (art. 1180) (comma 3).

6. Circa, poi, le disposizioni sulla proprietà della nave e dell'aeromobile, in ragione dell'avvenuta depenalizzazione[40] degli art. 1182, 1183 e 1185[41] l'art. 13 si è limitato a modificare l'art. 1184,[42] prevedendo, per la estrema gravità dell'illecito sanzionato, sia il pagamento di una somma da lire trenta milioni a lire sessanta milioni, sia l'esclusione della facoltà di pagamento in misura ridotta ai sensi dell'art. 16 l. n. 689/81, e conformemente al dettato dell'art. 16, comma 1, lett. *a*) l. n. 205/99.[43]

39. Disposizione che, come sottolineato nella relazione al decreto in esame, costituisce il solo presidio, esistente nella vigente realtà normativa rispetto a forme di sfruttamento del lavoro dei minori in grado di incidere sulla salute psicofisica del lavoratore, soprattutto in quei casi, presi espressamente in considerazione dallo stesso art. 1179, in cui il minore venga adibito ai servizi di macchina, che possono rivelarsi usuranti.

40. V. *retro*, nota 36.

41. In merito alle inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, ovvero al varo della nave; alla demolizione di nave o di aeromobile, alla iscrizione dell'aeromobile.

42. Concernente le inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile.

43. V. *retro*, par. 1. Si è in merito rilevato (cfr. rel. cit.) che il legislatore ha recentemente aggravato il trattamento sanzionatorio della fattispecie, in particolare innalzando la pena pecuniaria (art. 7, comma 1 *octies* l. 27 febbraio 1997, n. 30), stante l'incidenza della condotta su interessi di notevole rilevanza economica.

7. Le acclarate peculiarità del sistema sanzionatorio in esame caratterizzano anche la disciplina dell'art. 14, relativa alle disposizioni sulla polizia della navigazione, norma che ha provveduto alla trasformazione degli illeciti penali in illeciti amministrativi, pertinenti alle norme codificate che non sono state abrogate o depenalizzate in virtù di precedenti provvedimenti.

Per quanto concerne tale profilo normativo, è stato segnalato[44] che, in ragione di tali criteri sistematici, non è stata operata la trasformazione in illecito amministrativo della violazione prevista dall'art. 1188 cod. nav., in materia di abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo, in quanto la disposizione deve considerarsi implicitamente abrogata in forza della nuova formulazione dell'art. 791, secondo comma cod. nav.,[45] come sostituito dall'art. 5 l. 11 dicembre 1980, n. 862,[46] che ha sanzionato in via amministrativa tutte le inosservanze delle disposizioni contenute nel titolo VI, dedicato ai servizi aerei, comprese quelle prese in considerazione dalla predetta norma codificata. Argomentazione che è sembrata valida anche in merito all'art. 1190,[47] limitatamente alla previsione contenuta nel n. 1) del comma 1,[48] per cui, come verificheremo, fra breve, si è proceduto alla depenalizzazione della violazione prevista dal n. 2) del comma predetto.[49]

44. Cfr. rel. cit.

45. "Chiunque non osservi le disposizioni del presente titolo [VI, "Dell'ordinamento dei servizi aerei"], nonché del regolamento di attuazione del presente capo [II, "Dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio": cfr. d.m. 8 giugno 1981], è punito con la sanzione amministrativa da lire un milione a lire cinquanta milioni e inoltre, nei casi più gravi e limitatamente agli esercenti italiani, con la sospensione e, per i recidivi, con la revoca della licenza.

46. Concernente la "disciplina dei servizi aerei non di linea ed interpretazione di disposizioni del codice della navigazione".

47. Circa l'inosservanza di norme sulle scuole di pilotaggio.

48. Così formulata: "Chiunque esercita una scuola di pilotaggio aereo senza la licenza prescritta nell'art. 788".

49. Secondo tale disposizione, "chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo, che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisiologica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso dell'esercente la patria potestà o la tutela".

Se, poi, l'art. 1212 cod. nav.[50] è stato ritenuto ormai abrogato, essendo contrario ed incompatibile con le disposizioni specifiche[51] della l. n. 50/71, la disposizione del n. 1 del primo comma dell'art. 1201,[52] non è stata a ragione considerata in vigore[53] in quanto è stata abrogata e sostituita dalla corrispondente previsione[54] di cui al primo comma dell'art. 1201 *bis* dello stesso codice,[55] introdotto dall'art. 4 della l. 29 gennaio 1986, n. 32.[56]

In ragione, poi, dell'avvenuta depenalizzazione[57] degli artt. 1186, 1187, 1189, 1191, 1192, 1194, 1195, 1197, 1202, 1203, 1205, 1206, 1210,[58] il citato art. 14 ha proceduto alla trasformazione degli ulteriori illeciti pertinenti[59] alle disposizioni sulla polizia della navigazione.

Per una organica ricostruzione analitica di tale regime, abbiamo reputato coerente, con i criteri precedentemente enunciati,

50. Relativo alla inosservanza di disposizioni sulla navigazione da diporto.

51. Cfr. artt. 39, 55 l. n. 50/71.

52. Concernente le inosservanze relative alla partenza e all'approdo di aeromobile.

53. Cfr. rel. cit.

54. In merito alla inosservanza dell'ordine di approdo.

55. Cfr. art. 3 l. n. 32/86.

56. V. par. seg.

57. V. *retro*, nota 36.

58. Disposizioni concernenti, rispettivamente, la inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili, l'abusivo esercizio di servizi di navigazione interna, la inosservanza di norme sui servizi della navigazione interna, l'abusiva istituzione e cessazione dell'esercizio di aerodromi o impianti privati, la inosservanza di norme sull'uso della bandiera e del nome, la mancata rinnovazione di documenti di bordo, la inosservanza di formalità alla partenza o all'arrivo in porto o in aerodromo, il rifiuto di cooperare al ricupero, le inosservanze relative ad approdo fuori di un aeroporto, l'atterramento in aerodromo privato, l'inosservanza di norme di atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte, l'impedimento alla presentazione di reclami e, infine, l'inosservanza del divieto di asilo.

59. Il quadro organico del processo di depenalizzazione annovera, altresì, la trasformazione in illeciti amministrativi delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulle assicurazioni aeronautiche: ossia gli artt. 1233 e 1234, relativi, rispettivamente, alla omessa assicurazione di dipendenti ed alla omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie e di passeggeri.

articolare tale indagine in ragione delle diverse fasce sanzionatorie, all'uopo previste, muovendo dalla più "bassa" alla più "alta".

Alla luce di tali premesse, bisogna muovere dalla citazione del comma 11 secondo cui l'illecito di cui al primo comma dell'art. 1208[60] è sanzionato con il pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire tre milioni.

È stato, invece, previsto, il pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni per l'inosservanza da parte del comandante delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio (art. 1196) (comma 3); per la omissione di dichiarazioni in caso di urto (art. 1198) (comma 4); per l'abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti, da parte di chi non sia un componente dell'equipaggio[61] (art. 1200 commi 1 e 2) (comma 6, lett. *a*); per le inosservanze[62] relative alla partenza e all'approdo di aeromobile (art. 1200) (comma 7); per l'inosservanza dell'ordine di approdo limitatamente al primo periodo del primo comma dell'art. 1201 *bis*[63] (comma 8, lett. *a*); per l'inosservanza di norme di polizia di bordo (art. 1213) (comma 14).

La sanzione del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire quindici milioni è stata prevista (comma 6, lett. *b*) nei confronti del componente dell'equipaggio che non osserva le norme stabilite per il trasporto e per l'uso a bordo degli aeromobili di apparecchi fotografici o cinematografici ovvero trasporta ed usa

60. Ivi è stato punito il componente dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, che in un paese estero, potendo ricorrere alle autorità consolari, invoca la protezione delle autorità straniere.

61. Per quanto concerne l'illecito commesso dal componente dell'equipaggio, v. *infra* nel testo.

62. Sia pure nei limiti specificati precedentemente nel testo.

63. Ossia nel caso in cui il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, sorvolando il territorio dello Stato, non ottempera all'ordine di approdo previsto nell'art. 803, o, avendo sorvolato una zona vietata, omette di approdare nel più vicino aeroporto.

apparecchi radiotrasmittenti senza l'autorizzazione prescritta (art. 1200, comma 3).

La sanzione del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni è stata, poi, comminata[64] nei confronti: di chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso di chi esercita la potestà o la tutela (comma 1); del comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti o che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte (art. 1193) (comma 2); del comandante della nave che, fuori dai casi di urgenza, scarica le merci prima che sia stata verificata la relazione di eventi straordinari (art. 1207) (comma 10); del comandante di nave o di aeromobile, diretto a un porto della Repubblica[65] che, a richiesta dell'autorità consolare, si rifiuta, senza giustificato motivo, di trasportare, nei limiti prescritti dalla legge, condannati, imputati, corpi di reato o altri oggetti, atti e documenti riguardanti procedimenti penali (art. 1209) (comma 12); infine, del comandante della nave che non osserva le prescrizioni dell'art. 201 cod. nav.[66] (art. 1211) (comma 13).

Il pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni costituisce la sanzione di chiunque imbarca clandestinamente su una nave o su un aeromobile nazionale o straniero armi e munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose per la nave, per l'aeromobile, per il carico o per le persone (art. 1199, comma 2) (comma 5, lett. *b*). Occorre, in merito, sottolineare che in ragione della lett. *c*) di detto comma 5 dell'art. 14 nel caso richiamato,

64. In ragione della nuova stesura dell'art. 1190 cod. nav. (art. 14, comma 1).

65. Non deve essere trascurata, per inciso, la discutibile redazione della norma che ha omesso di citare, come luogo di destinazione, l'aeroporto.

66. Relative, com'è noto, all'inchiesta di bandiera.

come nei casi dei commi precedenti dell'art. 1199, oggetto di successiva analisi, è stato escluso, attesa la gravità dell'illecito, il pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 l. n. 689/81, nonché l'applicabilità delle disposizioni del comma 5, se il fatto è previsto come reato da altre disposizioni di legge. La sanzione in esame è stata estesa anche per punire il comandante di un aeromobile straniero che, al di fuori dei casi previsti nell'art. 794[67] sorvola il territorio della Repubblica oppure, senza giustificato motivo, omette di seguire nei casi previsti dall'art. 821,[68] le rotte ivi previste (art. 1204, commi 1 e 2) (comma 9, lett. *a* e *b*).

Anche in questi casi non è ammesso il pagamento in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 l. n. 689/81.

Infine la suddetta sanzione è prevista dal comma 11, lett. *b*) se la richiamata[69] richiesta di protezione ad autorità straniera è compiuta dal comandante della nave o dell'aeromobile (art. 1208, comma 2).

La sanzione più elevata del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni è prevista dal comma 5 che, provvedendo, com'è noto a modificare l'art. 1199, ha disposto che è ad essa soggetto sia il comandante che imbarca sulla nave o sull'aeromobile nazionali o stranieri, armi e munizioni da guerra, gas tossici o merci pericolose senza l'autorizzazione prescritta negli art. 193 e 816,[70] sia il componente dell'equipaggio che imbarca clandestinamente tali armi o esplosivi. Come già rilevato, è stato escluso, in tali casi, il pagamento in misura ridotta ed è stata estesa la applicabilità della clausola di "salvaguardia penale" (comma 5, lett. *c*).

67. Relativo al sorvolo del territorio della Repubblica da parte degli aeromobili stranieri.

68. Circa il passaggio del confine.

69. V. *retro*, nota 60.

70. Relativi, rispettivamente, alla effettuazione della caricazione sulla nave di armi e munizioni da guerra o di gas tossici e all'imbarco sull'aeromobile di armi, munizioni e gas tossici.

La stessa sanzione è, infine, prevista dal comma 8 nei confronti del comandante di un aeromobile adibito al trasporto di persone che non osserva l'ordine di approdo di cui al citato art. 1201 *bis* (secondo periodo, primo comma). Non è ammesso in tal caso, come per le ulteriori fattispecie previste dal primo e secondo comma dell'art. 1201 *bis*, il pagamento in misura ridotta.

In ragione, poi, di quanto previsto dal comma 15, l'art. 1214 cod. nav. è stato sostituito dal seguente: Art. 1214 (Sanzioni amministrative accessorie). "La violazione degli artt. 1193, 1198, 1199, 1204, secondo comma, 1207 e 1209 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione".

8. Un debito intervento di coordinamento[71] fra il sistema sanzionatorio illustrato ed il regime vigente è costituito dall'art. 15, secondo cui l'art. 5 della l. n. 32/86[72] è modificato con la trasformazione degli illeciti penali ivi previsti con le seguenti sanzioni amministrative: ossia sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni nei confronti del comandante di un aeromobile nazionale o straniero che, sorvolando il territorio dello Stato, non ottempera ad un ordine diverso da quello previsto nell'art. 1201 *bis*, primo comma cod. nav.,[73] impartitogli dalla competente autorità in conformità alle norme che regolano le intercettazioni aeree, pubblicate ai sensi dell'art. 3 *bis* della Convenzione sull'aviazione civile internazio-

71. Cfr. rel. cit. Ivi è stato rilevato che l'art. 5 detta una disposizione del tutto analoga a quella dell'art. 1201 *bis* cod. nav., introdotto dalla stessa l. n. 32/86 ed avente ad oggetto il medesimo bene giuridico, sicché la trasformazione in illecito amministrativo di una sola delle due violazioni si tradurrebbe in una scelta legislativa irragionevole, legittimando, come già avvenuto in analoghe circostanze, l'intervento della Corte Costituzionale al fine di estendere l'effetto della depenalizzazione.

72. Legge, com'è noto, concernente la ratifica ed esecuzione del protocollo relativo ad un emendamento aggiuntivo (art. 3 *bis*) alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, adottata a Montreal il 10 maggio 1984.

73. V. par. prec.

nale e per le ragioni indicate in detto articolo[74] (comma 1, lett. *a*). Quando si tratta di aeromobile adibito al trasporto di persone, il comandante predetto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni (lett. *b*). Nei casi previsti dai commi precedenti dell'art. 5 non è ammesso il pagamento in misura ridotta (lett. *d*).

9. Infine, ai sensi dell'art. 16, le autorità competenti ad applicare le sanzioni amministrative previste dall'illustrato sistema sanzionatorio sono, secondo le rispettive attribuzioni, il Ministero dei trasporti e della navigazione, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, le regioni e le provincie autonome.

10. L'analisi svolta palesa l'esigenza indifferibile che la materia sia affrancata dalla consueta frammentarietà di intervento, in virtù di un debito testo organico che provveda ad un congruo coordinamento delle disposizioni specifiche, contribuendo, in tal guisa, ad alleviare le angustie dell'interprete ed a corroborare la certezza del diritto.[75]

74. Secondo tale norma "gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato, nell'esercizio della propria sovranità, ha il diritto di esigere l'atterraggio, in un aeroporto designato, di un aeromobile civile che, senza averne titolo, sorvola il suo territorio oppure se vi sono dei motivi ragionevoli per indurre a pensare che esso è utilizzato per attività incompatibili con le finalità della presente convenzione; esso può, altresì, dare a questo aeromobile ogni altra istruzione per far cessare queste violazioni. A questo scopo, gli stati contraenti possono ricorrere a qualsiasi mezzo appropriato compatibile con i principi fondamentali del diritto internazionale, comprese le norme appropriate della presente convenzione, particolarmente quelle di cui alla lett. *a*) del presente articolo. Ciascuno Stato contraente concorda di pubblicare i suoi regolamenti in vigore per l'intercettazione degli aerei civili".

75. Per un auspicio conforme, cfr., da ultimo, GRIGOLI, *Sull'aggiornata regolamentazione di sicurezza della navigazione da diporto*, in *Trasporti, Diritto, Economia, Politica*, n. 81, 2000, pp. 119-147.

note e commenti

FRANCESCA TRAMPUS
Università degli Studi di Trieste

I PORTI FRANCHI NEL SISTEMA DEL DIRITTO MARITTIMO GENERALE *

SOMMARIO: 1. Connessione funzionale tra il ruolo dei Porti franchi e le forme giuridiche del commercio marittimo internazionale. 2. Tipicità e formalismo giuridico quali caratteri costitutivi del regime giuridico dei Porti franchi. 3. Il *munus internazionale* quale figura giuridica soggettiva esercente i Porti franchi a superiore garanzia di tutti gli operatori economici e degli altri soggetti interessati alla libera circolazione delle merci. 4. Strumentazione sanzionatoria. 5. Varietà di suscettività operative, di misure sovventive e provvidenziali ad aperta fruizione nell'ambito dei Porti franchi. 6. Identificazione della classe speciale dei c.d. "effetti immuni" quale fenomenica giuridica effettuale vigente in tutti i Porti franchi del mondo. 7. Rilievi finali.

1. L'affascinante tematica dei Porti franchi è stata oggetto di una profonda meditazione scientifica cristallizatasi in una monografia edita in lingua inglese (*Free Ports of the world,* Trieste, 1999, pp. 507) nella quale ho operato una ricognizione estesa, avente ad oggetto tutti i figurini giuridici costitutivamente più significativi dei Porti franchi cristallizzati o da leggi statuali apposite o da atti internazionali promulgati per territori di particolare significazione allocativa, e mi riferisco in questo caso al Porto franco di Trieste, internazionalizzato dall'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 10.2.1947.

* Relazione alla Conferenza-Dibattito *"Il caso ECT e la crisi del Porto di Trieste"*, tenutasi il 27 marzo 2000 presso l'Aula Bachelet dell'Università degli Studi di Trieste, ed organizzata da questa Rivista.

L'istituto internazionale del Porto franco abbisogna di una profonda reimpostazione che involga sia la struttura sia la funzione dello stesso nel più ampio contesto dei traffici marittimi internazionali, e soprattutto alla luce dell'esame comparato della struttura normativa dei principali Porti franchi del mondo (Hong Kong, Singapore, Panama, Emirati Arabi Uniti, Isole Mauritius, Cuba, solo per citare alcuni esempi).

Viene in forte emersione la stringente connessione che ha contraddistinto la sempre più capillare e massiva introduzione dell'istituto del Porto franco con l'evoluzione della politica marittimo-portuale mondiale in incessante mutamento.

Gli ultimi 20 anni sono stati caratterizzati da una vera e propria fioritura di Porti franchi, Punti franchi, Zone franche, Depositi franchi, Zone industriali franche (sono tutte specie queste di uno stesso *genus*). Da una manciata di sole 25 Zone franche negli anni '50 a 300 nel 1980 a ben 600 ai giorni d'oggi. Sebbene gli Stati Uniti d'America e l'America Latina hanno il maggior numero di Porti franchi (200 tra quelli già istituiti e quelli in fase di creazione, solo negli USA), l'Asia detiene di gran lunga la *leadership* per quanto riguarda il volume di attività (nel 1997, 44.000 navi sono transitate attraverso il Porto franco di Hong Kong, per un totale di 169 milioni di tonnellate di merci containerizzate).

Un altro dato interessante che attesta il successo mondiale della formula del Porto franco è costituito dalla percentuale di traffico internazionale attraverso i Porti franchi che in soli 5 anni è raddoppiato: dal 10% nel 1981 al 20% nel 1986. Dato destinato a crescere ulteriormente.

Per comprendere le ragioni sottostanti a questa massiva istituzione di Porti franchi bisogna innanzitutto saper investigare il ruolo e la struttura del commercio marittimo internazionale nella dinamica marittima e portuale mondiale. I meccanismi in cui si articola, sui mercati internazionali dei traffici marittimi, la proposta e la sfida marittima e portuale, le profonde trasformazioni che hanno caratterizzato lo *shipping*, i suoi giganteschi processi di

concentrazione, i mutamenti imposti dal sistema globale di distribuzione, i cicli industriali produttivi di *surplus* manifatturiero e di beni, sono tutti accadimenti questi che impongono la creazione di *zone speciali elette ad economia marittima* cioè di Porti franchi in cui sia libera la circolazione delle merci in cerca di destinazioni finali, quali *surplus* commerciali. Nelle aree delle Zone e Porti franchi, nei loro *terminals* e magazzini si determinano le condizioni favorevoli per il dominio del mercato mondiale, in quanto, in ordine al segnalato gigantesco *surplus* produttivo, si qualificano per l'estensione della loro organizzazione mercantile come centri "regolatori" del commercio marittimo internazionale, in virtù delle relazioni economiche e finanziarie che vi fanno capo, del potere e dell'ascendente che godono le loro istituzioni commerciali, mettenti capo a potenti *trading* e di materie prime e di prodotti finiti (Querci G.A.).

Un esempio in tal senso è la *Colon Free Zone*, nella Repubblica di Panama, istituita con Decreto Legge n. 18 del 17 giugno 1948, il quale prevede tutta una serie di vantaggi geografici, fiscali, monetari, per gli esportatori, gli importatori, i turisti.

La *Colon Free Zone* fu creata principalmente per risollevare l'economia della città di Colon, che uscì disastrata dalla Seconda Guerra Mondiale, e per importare merci in esenzione da dazi da tutte le parti del mondo con il fine di rivenderle ai prezzi tariffari ai paesi dell'America Latina. Con il venir meno delle barriere doganali latino-americane e davanti alla prospettiva di una zona franca emisferica il ruolo della *Colon Free Zone* è oggi quello di un centro di ridistribuzione, che è stato definito *"el corazon del comercio mundial"*. L'obiettivo precipuo della *Colon Free Zone Administration*, agenzia governativa autonoma che amministra la Zona franca, è quello di centralizzare nella *Colon Free Zone* tutti i prodotti dell'emisfero e ridistribuirli sugli altri mercati, nonchè importare prodotti dagli altri mercati e ridistribuirli nell'emisfero. Beni e prodotti di ogni genere possono essere importati, immagazzinati, assemblati, imballati e riesportati senza essere

soggetti a dazi doganali o altri controlli. Circa l'80% delle attività commerciali di Panama sono svolte nella *Colon Free Zone,* dove operano oltre 600 aziende.

2. Accennavo prima all'importanza dell'analisi comparatistica dei vari sistemi di Porto franco rinvenibili nel tessuto infrastrutturale mondiale portuale al fine analizzare tutte le suscettività operative offerte dagli stessi per attuare il loro ruolo nei confronti dell'affermazione e sviluppo del commercio marittimo internazionale.

Cercherò ora di dar conto, almeno nelle articolazioni più significative, ed in via compendiativa, della fisionomia complessiva della figura giuridica del *Free Port.*

Dei Porti franchi sono state date varie definizioni da un paese all'altro. La definizione più pittoresca di Porto franco è, a mio avviso, quella data negli anni '50 dal Congressista Americano E. Celler: *"A Free Trade Zone (free port) is a neutral, stockaded area where a shipper can put down his load, catch his breath and decide what to do next".*

Secondo la moderna dottrina americana (Frankel) i Porti franchi possono essere definiti, volendo rimanere nell'ambito di un'accezione atecnica, come **zone extraterritoriali** o come **zone di libera economia**, in quanto essi non sono sottoposti alle leggi dello Stato territoriale per quanto riguarda i dazi, i controlli sulla provenienza, destinazione, natura delle merci, le imposte sul reddito e sul valore aggiunto, le tasse locali e le spese non operative, il tasso di cambio estero, le barriere commerciali bancarie, le regole di lavoro, le leggi sull'attività industriale ed altre leggi economiche.

Questo speciale regime viene troppo spesso interpretato in dottrina come mera esenzione dai dazi doganali: l'extradoganalità è solo uno degli aspetti dello *status* internazionale del Porto franco.

L'area del Porto franco è destinata al libero traffico internazionale secondo i **principi consuetudinari** di uguaglianza, libertà e non onerosità.

Nel preambolo del primo Statuto del Porto franco di Singapore, emanato nel 1823, Sir Stamford Raffles dichiarava: "*The Port of Singapore is a Free Port and the Trade thereof is open to Ships and Vessels of every Nation free of duty equally and alike to all*".

Tutte le navi, a prescindere dalla bandiera, dalla provenienza o dalla destinazione, possono accedere al Porto franco in condizioni di uguaglianza e senza restrizioni; tuttavia, non sono generalmente ritenute discriminatorie quelle restrizioni relative a merci pericolose, petrolio ed esplosivi, che si concretano nell'adozione di particolari misure previste dai singoli statuti in ottemperanza agli obblighi imposti da convenzioni internazionali.

All'interno del Porto franco, tutte le operazioni di sbarco, introduzione, deposito, manipolazione, trasformazione, trattamento industriale, negoziazione e riesportazione per mare delle merci avvengono in esenzione dai dazi doganali e dal regime di formalità e di sorveglianza doganale ordinariamente applicabile sul territorio doganale.

Le operazioni portuali non sono, pertanto, ritardate dalle formalità doganali: le merci possono essere scaricate immediatamente dopo l'arrivo della nave nel porto; possono, poi, essere trasportate all'interno del Porto franco ed ivi depositate senza essere soggette a controllo doganale. Sono quindi evidenti i vantaggi economici che l'industria marittima trae dalla riduzione del costo di trasporto, riduzione attribuibile alla possibilità di contrarre i tempi delle operazioni di scaricamento e deposito, data l'assenza di interferenze amministrative.

Il regime giuridico del Porto franco incoraggia, più di qualsiasi altro istituto, l'*entrepôt trade:* le merci possono essere temporaneamente depositate nei magazzini del Porto franco per un periodo di tempo indeterminato e non sono soggette né a formalità documentali né a controlli doganali.

In quasi tutti i Porti franchi è consentita, in aggiunta all'immagazzinaggio, la possibilità di manipolazione delle merci: ciò consiste principalmente in alcune funzioni quali la classificazio-

ne, il reimballaggio, la pulizia, la miscela delle merci, ecc. All'interno dei Porti franchi, quindi, le merci possono essere trasformate in conformità con la domanda di mercato al fine di migliorare il loro aspetto e la loro qualità commerciale. Le merci possono, poi, essere esposte, negoziate, vendute e ridistribuite: non bisogna dimenticare l'importante ruolo svolto dai Porti franchi quali centri distributivi per il commercio internazionale.

In molti Porti franchi è consentito, infine, l'insediamento di stabilimenti industriali, che sono agevolati dall'esenzione doganale sulle materie prime e sulle merci (inclusi i macchinari) impiegate nella produzione, nonchè sui prodotti finiti riesportati per mare.

In linea di massima, gli statuti non permettono l'uso ed il consumo, in esenzione doganale, delle merci introdotte nel Porto franco da parte dei residenti, ad eccezione, naturalmente, dei consumi industriali.

Per operare all'interno di un Porto franco è necessaria una valida licenza commerciale, industriale o di servizi, rilasciata dall'*Authority* del Porto franco a chiunque soddisfi i requisiti formali e sostanziali previsti dallo statuto o dall'*Authority* stessa.

3. La zona del Porto franco può essere gestita ed amministrata da un ente governativo statale, regionale o locale, oppure da una società pubblica o privata, con o senza scopo di lucro.

L'unico Porto franco di rilevanza mondiale che non è gestito da un'autorità portuale è Hong Kong: dell'amministrazione del Porto si occupa il *Marine Department* del Governo di Hong Kong, mentre la maggior parte delle infrastrutture portuali sono di proprietà privata e sono gestite e finanziate da privati.

L'*Authority* svolge tutti i compiti connessi alla gestione del Porto franco in completa **autonomia** e nell'espletamento di un ***munus* internazionale** (Giannini M.S., Querci F.A.).

Il primo di tali aspetti, cioè l'**autonomia**, comporta che l'*Authority* del Porto franco non sia soggetta, nell'espletamento

delle sue funzioni, ad alcun intervento autoritativo dello Stato territoriale, né sotto il profilo dei controlli sulle merci e le operazioni, né relativamente all'organizzazione concreta del Porto franco. L'*Authority* può emanare ordinanze aventi ad oggetto svariati aspetti della vita del Porto franco (licenze, registro navale, sicurezza, etc.), procedere all'addestramento ed assunzione del personale portuale, regolare attività economiche ed industriali secondo principi diversi da quelli seguiti all'interno dello Stato sul cui territorio il Porto franco è situato.

Per quanto riguarda, invece, il concetto di ***munus* internazionale**, tutta l'attività dell'*Authority* del Porto franco, e quindi i suoi diritti, doveri e poteri, dev'essere preordinata alla *funzione internazionale*, in quanto l'*Authority* persegue un *fine alieno* che appartiene al Commercio marittimo internazionale, alla libera circolazione delle merci e, in ultima analisi, agli operatori commerciali contraenti delle varie transazioni aventi ad oggetto la libera circolazione delle merci.

4. Uno degli aspetti più salienti che caratterizzano il figurino giuridico del Porto franco è senz'altro costituito dalla previsione, da parte degli statuti, di una serie di **specifici illeciti** e delle **relative sanzioni**. Tra gli illeciti più frequenti ricordiamo la violazione, da parte dei licenziatari, delle condizioni previste dalla licenza, il rifiuto di fornire le informazioni richieste dall'autorità portuale, la produzione di documenti falsi, l'ostacolare un ufficiale dell'autorità portuale nello svolgimento dei suoi compiti, etc. Le sanzioni previste dagli statuti per gli illeciti sovrammenzionati vanno dall'ammenda alla reclusione. Tali sanzioni possono essere diverse da quelle applicabili alle fattispecie criminose corrispondenti nel territorio dello Stato sul cui territorio il Porto franco è situato, e certamente diversa è l'autorità giudicante: non più l'autorità giudiziaria, bensì un'autorità *ad hoc*, i cui componenti sono di solito nominati dall'autorità portuale che gestisce il Porto franco. Anche in quei porti franchi dove manca un'autorità giu-

dicante *ad hoc*, e quindi i giudici sono cooptati dalla magistratura ordinaria dello Stato territoriale, i magistrati devono comunque applicare le sanzioni previste dagli statuti, anche se in deroga alla giurisdizione ordinaria.

Esemplificamente si segnala il *Freeport Act* del 1992 istitutivo del Porto franco di St. Luis nelle Isole Mauritius, che all'art. 28 prevede tutta una serie di specifici illeciti collegati ai rapporti commerciali esistenti all'interno del Porto franco, mentre all'art. 29 attribuisce alla competenza di un apposito Magistrato gli illeciti previsti dallo Statuto e l'applicazione delle sanzioni previste dallo Statuto medesimo, in deroga al disposto dell'art. 114 del *Courts Act* e dell'art. 72 del *District and Intermediate Courts (Criminal Jurisdiction) Act*.

5. Un altro importantissimo elemento costitutivo della nozione di figurino giuridico del Porto franco è il regime di **agevolazioni ed incentivi fiscali** previsti dagli Statuti per le imprese commerciali, industriali e produttrici di servizi operanti nella zona del Porto franco. Tra i più comuni incentivi ricordiamo:
1) l'esenzione da dazi doganali;
2) l'esenzione da imposte all'importazione;
3) l'esenzione da imposte all'esportazione;
4) l'esenzione dalle imposte sui redditi personali e societari, o la consistente riduzione dell'aliquota;
5) l'esenzione da imposte sul valore aggiunto;
6) l'esenzione da tasse sui dividendi azionari di società estere;
7) l'esenzione da tasse locali;
8) l'esenzione da imposte su *royalties* o interessi maturati su operazioni esenti da tasse dalle società licenziatarie.
9) l'esenzione dal pagamento di imposte per il trasferimento di azioni in caso di morte dell'azionista possessore.

Svariati sono, poi, i **vantagi non fiscali** che i singoli statuti prevedono; tra questi ricordiamo:

1) gli adempimenti burocratici ridotti al minimo, soprattutto per quanto riguarda la procedura di concessione delle licenze;
2) il diritto di stabilimento per le imprese licenziatarie operanti nel Porto franco con possibilità per le società straniere di partecipazione azionaria al 100%. È il caso degli Emirati Arabi Uniti, delle Mauritius, di Cipro;
3) la *deregulation* bancaria ed assicurativa che involge il libero flusso dei capitali e guadagni, il segreto bancario, nessun controllo sui cambi e sul trasferimento dei capitali, nessuna tassa sui depositi vincolati e a risparmio, nessuna trattenuta sugli interessi, l'esenzione da qualsiasi imposta sui capitali trasferiti all'interno o all'esterno dello Stato territoriale, nessun intervento governativo sui tassi d'interesse bancari, nessun tipo di restrizione per la registrazione di banche estere o per l'apertura di filiali. Non si può non menzionare Hong Kong, uno dei più grandi centri finanziari del mondo, ma anche Singapore, Panama, Cipro, Malta;
4) l'istituzione di registri navali. Panama possiede il più grande registro navale del mondo, infatti più di 14,000 navi per un totale di 85 milioni di tonnellate sono registrate a Panama, la quale nel 1993 ha conquistato la *leadership* mondiale che era stata fino ad allora detenuta dalla Liberia. Se si considerano le agevolazioni fiscali, i bassi costi (gli armatori che registrano 3 o più navi godono di uno sconto del 20% sui costi di registrazione, mentre chi ha già registrato la propria nave con un'altra bandiera ma vuole passare a quella di Panama riceve uno sconto pari ai costi di registrazione pagati al registro straniero, semprechè la nave superi le 100,000 tonnellate e l'armatore garantisca di mantenere la bandiera panamense per almeno 4 anni), la semplicità delle procedure di registrazione e la flessibilità delle regole in tema di reclutamento del personale (nelle navi registrate a Panama possono essere reclutati membri dell'equipaggio provenienti da ogni parte del mondo) si capisce subito perchè la bandiera di Panama sia internazionalmente usata come *"flag of convenience"*.

Qualsiasi persona fisica o giuridica, a prescindere dalla nazionalità o dalla sede sociale, può registrare una o più navi sotto bandiera panamense (Non ci sono limiti per tonnellate, ma la registrazione delle navi più vecchie di 20 anni deve essere autorizzata da un ispettore panamense). La procedura di registrazione inizia con la richiesta di registrazione provvisoria da presentare, unitamente ai documenti richiesti, al Registro Navale a Panama o agli uffici consolari panamensi all'estero. Nel giro di un giorno l'Ufficio Registro o il Consolato emetteranno una patente provvisoria, mentre quella permanente verrà emessa dal Registro a Panama quando il titolo di proprietà della nave sarà stato registrato.

La legge n. 11 del 1973, emendata dalla legge n. 83 del 1973, prevede l'istituto della doppia registrazione, che consente alle navi estere locate a scafo nudo (*bare boat chartered*) di essere registrate a Panama per lo stesso periodo di tempo senza perdere la precedente registrazione. È richiesto un Certificato di Consenso rilasciato dal paese nel quale la nave è stata originariamente registrata. L'istituto della doppia registrazione giova soprattutto agli armatori europei, dati gli alti costi di registrazione della maggior parte delle bandiere europee;

5) l'istituzione di società armatoriali. Malta e Cipro assoggettano a particolari regimi fiscali non solo le banche e le società *offshore*, ma anche le società armatoriali;

6) le agevolazioni relative al pagamento dei canoni di locazione. In Giordania, per esempio, le società commerciali e industriali stabilizzate all'interno del Porto franco di Aqaba sono esentate dal pagamento del canone di locazione rispettivamente per uno e due anni, semprechè il contratto di locazione sia stato stipulato per un minimo di 10 anni;

7) la flessibilità delle regole in tema di reclutamento del personale e concessione di permessi temporanei di lavoro e di residenza per gli stranieri impiegati nel Porto franco. Negli Emirati Arabi Uniti può essere assunta manodopera anche non locale mentre

nelle Zone franche e parchi industriali di Cuba è richiesta perlomeno la residenza a Cuba tranne che per le posizioni tecniche o manageriali;
8) ulteriori prestazioni effettuate dall'*Authority* del Porto franco, quali la consulenza legale-amministrativa, la fornitura d'acqua e di energia elettrica e non solo: la *Malta Freeport Authoriy* rilascia certificati di origine e di non-manipolazione; la *Port of Singapore Authority* offre poi tutta una serie di facilitazioni come unità d'ufficio modulari, servizi di riparazione e manutenzione, servizio di sicurezza, ecc., facilitazioni tutte protese a consentire che le operazioni d'immagazzinaggio, di cernita, di classificazione, d'imballaggio di campionatura e di ridistribuzione regionale delle merci si svolgano il più rapidamente ed efficientemente possibile.
11) Infine, l'accesso a moderne ed efficienti reti di trasporto (stradali, marittime ed aeree), di telecomunicazione e telematiche; ecc. L'affermazione di Hong Kong quale importante centro finanziario mondiale è dovuta sia alla sua strategica posizione geografica, sia alla sua eccellente rete di telecomunicazioni: già nel 1871 il telegrafo la collegava a Shangai e all'Europa.

6. In ultima analisi, si può sostenere che gli Statuti dei più importanti Porti franchi del mondo contemplano un nucleo centrale di attribuzioni, di servizi, di suscettività e di strumentazioni giuridiche, un piano di diritti e di potestà in capo agli utenti del Porto franco, situazioni giuridiche soggettive tutte protese alla razionalizzazione ed all'affermazione del libero transito e della **libertà di circolazione delle merci** (stoccaggio, deposito, movimentazione, manipolazione, trasformazione, entrata/uscita da magazzini e dagli stabilimenti, riqualificazione e consolidamento merceologico, lavorazioni di qualsiasi ordine, ecc.), che costituisce il sostrato verace della natura giuridica del Porto franco. Il principio della libera circolazione delle merci non è altro che l'estrinsecazione tipizzata di un complesso di **regole immunitarie**, cioè che rendono **"immuni"** gli atti di commercializzazione delle

merci in transito e in trasformazione nei Porti franchi da qualsivoglia sindacato statuale, interstatuale, giurisdizionale, amministrativo, doganale, tributario, che non rinvenga il suo fondamento e le sue ragioni di eventuale esercizio direttamente dallo statuto normativo istitutivo del Porto franco. Derivativamente, il principio della libera circolazione delle merci viene ulteriormente a specificarsi e a puntualizzarsi essenzialmente nel divieto di sindacare, da parte di qualsivoglia soggetto pubblico e privato, la provenienza delle merci, la loro destinazione, la loro quantità, la loro qualità, contrassegni giuridici quest'ultimi che toccano ed interessano solo ed esclusivamente, nell'ambito e nell'esercizio dell'operatività del Porto franco, i contraenti delle varie transazioni aventi ad oggetto la libera circolazione delle merci.

Come ognun vede, siamo di fronte ad uno speciale regime che viene troppo spesso immiserito in una concezione "daziaria". Dai "considerando" premessi alla trattazione del Regolamento CEE n. 2504/88, praticamente trasfuso nel Codice doganale comune del 1992, si può ravvisare tutta la filosofia del legislatore comunitario: i Porti franchi sono solamente uno strumento di politica commerciale dell'Unione Europea, diretto essenzialmente a favorire le esportazioni. Non ha quindi respiro internazionale e di apertura verso i popoli del mondo; non svolge quel ruolo fondamentale per l'attuazione del principio consuetudinario della libertà del commercio internazionale, del diritto di transito delle navi e delle merci, e del diritto di accesso al mare per gli Stati sprovvisti di litorale marino.

Si sottraggono alla normativa comunitaria gli statuti dei Porti franchi istituiti con accordi internazionali, in quanto l'art. 234 del Trattato di Roma fa salvi i diritti derivanti da convenzioni concluse, anteriormente all'entrata in vigore del trattato stesso, tra uno o più Stati membri da una parte e uno o più Stati terzi dall'altra.

All'interno del Porto franco di Trieste unica normativa applicabile è quella dell'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947 e di conseguenza tutto quel **regime di libertà** configurate

dalle norme di tale Allegato, la cui corretta applicazione, unita al vantaggio geografico e dei fondali profondissimi, situerebbe il Porto di Trieste all'altezza della sfida del mercato dei traffici marittimi internazionali.

7. Concludendo, va ribadito che i Porti franchi sono importanti strumenti di una politica marittimo-portuale che da "offerta statica dei servizi" si sta evolvendo verso una **"politica di organizzazione dinamica della domanda"** dei servizi portuali presenti e soprattutto futuri.

Il Porto franco è uno strumento di politica marittimo-portuale internazionale, un meccanismo di attuazione del commercio marittimo internazionale, nonché strumento di liberalizzazione delle merci nell'ambito della globalizzazione ed internazionalizzazione dei mercati, una vera e propria categoria giuridica fondamentale del diritto marittimo generale (Querci E.O., Volli E., Semama P., Righetti G.).

Non a caso il mantenimento del regime giuridico di Porto franco è stato uno dei cardini della *Sino-British Joint Declaration* prima e della *Basic Law*, dopo, che hanno configurato per Hong Kong un regime speciale basato sul principio del *"one country, two systems"* che impegna la Repubblica Popolare Cinese al mantenimento dell'esistente sistema legislativo, amministrativo e giurisdizionale per almeno 50 anni dopo il 1997, anno in cui Hong Kong è stata restituita dagli Inglesi alla Cina.

Il regime giuridico di Porto franco è sempre stato considerato uno dei fattori principali dell'ascesa economica di Hong Kong, come scriveva un corrispondente del *Canton Register* nel 1942:*"If the lion's paw is to be put down on any part of the south side of China, let it be Hong Kong; let the lion declare it to be under his guarantee a free port, and in ten years it will be the most considerable mart east of the Cape. The Portuguese made a mistake: they adopted shallow water and exclusive rule. Hong Kong, deep water, and a free port for ever!"*.

giurisprudenza annotata

CORTE D'APPELLO DI MILANO - SEZ. III. CIV.

Dott. A. Margadonna - Presidente -
Dott. C. D'Agostino - Consigliere -
Dott. P. Oggero - Cons. estensore -

Sentenza n. 2351 Cron.n. 2050 Rep. 8.VI.199 - 17.IX.1999

Magniarredo S.p.A. c. La *Neuchateloise* Soc. Svizzera di Assicurazioni Generali - Rappresentanza Generale per l'Italia.

Vendita di cose da trasportare da un luogo ad un altro - Distinzione tra "vendita su documenti" e "vendita contro documenti" - Portata e interpretazione delle clausole *CIF* e "Pagamento contro documenti" - Assicurazione "per conto di chi spetta" - Legittimazione a pretendere l'indennizzo assicurativo per perdita della merce in caso di naufragio della nave vettrice: non spetta al venditore che, pur rientrato in possesso dei documenti rifiutati dall'acquirente, cui erano stati messi a disposizione, non abbia preventivamente agito per la risoluzione del contratto di vendita per inadempimento del compratore.

FATTO

Nel giugno 1987 la Magniarredo SpA vendeva alla ditta cipriota *Akak Trading* di Limassol tessuti per arredamento per un importo di circa lire 800 milioni; la vendita veniva pattuita *CIF-Limassol*, con pagamento contro documenti. La Magniarredo assicurava la merce "per conto di chi spetta" per lire 1.008.000.000 con la compagnia La *Neuchateloise*; la merce, consegnata ad uno spedizioniere e spedita da questi via mare, periva in occasione del naufragio della nave che la trasportava. La ditta estera acquirente non ritirava i documenti inviati dalla venditrice (polizza di carico,

certificato di assicurazione, fattura) e non pagava la merce. Si aprivano procedimenti penali contro spedizionieri, armatore della nave, etc, in quanto si dubitava che l'affondamento fosse doloso. La *Neuchateloise* contestava la risarcibilità del sinistro e la Magniarredo otteneva un decreto ingiuntivo per l'ammontare del massimale ma il provvedimento veniva revocato dal Tribunale di Milano che respingeva la domanda indennitaria della venditrice Magniarredo per difetto di legittimazione attiva; la Corte d'Appello ha confermato la sentenza di prime cure.

DIRITTO (Massime non ufficiali)

1.- Secondo il consolidato orientamento della Suprema Corte (Cass. S.U. 1990/5713) nella "vendita su documenti" la confezione del titolo rappresentativo della merce (art. 1996 c.c.) precede la stipulazione del contratto; tale contratto presuppone che il terzo (depositario, vettore), detentore della cosa in nome del venditore, abbia già rilasciato il titolo rappresentativo; ciò vale a dire che la vendita su documenti ha esclusivamente ad oggetto cose o in deposito (magazzini generali) o in viaggio ovvero da trasportare ma, pure in tale ultimo caso, sempre se il titolo rappresentativo già preesisteva.

2.- Solo nella vendita su documenti, a norma dell'art. 1527 c.c. (secondo cui il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo al compratore il titolo rappresentativo della merce e gli altri documenti stabiliti dal contratto e dagli usi) il trasferimento della proprietà delle cose compravendute si perfeziona con la consegna all'acquirente dei documenti rappresentativi della merce, sicchè deve ritenersi che, prima di tale momento, il venditore conservi la proprietà e mantenga a proprio carico il rischio di perimento della merce stessa.

3.- Nella vendita "contro documenti" invece (art. 1510 comma 2 c.c.) se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo ad un altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al

vettore o allo spedizioniere. In sostanza, come è regola nelle vendite con effetti reali, l'acquirente, con la conclusione del contratto, acquista immediatamente la proprietà e il possesso giuridico delle cose compravendute e la consegna allo spedizioniere o al vettore costituisce il mezzo tecnico con cui il venditore si libera dalla relativa obbligazione prevista a suo carico.
Nella "vendita contro documenti", in caso di naufragio, il possesso da parte del venditore di un documento rappresentativo della merce, perdutasi insieme alla nave, non è determinante ai fini della legittimazione sostanziale, in quanto la polizza di carico è stata formata non perché su di essa si perfezionasse la compravendita o per il verificarsi dell'effetto traslativo ma ai soli fini dell'accessorio contratto di trasporto e per rendere operativo il pattuito pagamento contro documenti.
Nè da tale circostanza può dedursi che il venditore fosse, all'atto del naufragio, ancora proprietario della merce perita: con la consegna di questa allo spedizioniere, con l'affidamento al vettore - ausiliari ex-lege *del compratore - e il caricamento di questa a bordo della nave, la proprietà si era definitivamente trasferita in capo all'acquirente e, insieme alla proprietà, erano passati anche tutti i rischi connessi al perimento delle cose compravendute.*

4.- La clausola CIF non costituisce patto derogatorio della disciplina di cui all'art. 1510 comma 2 c.c., in quanto si riferisce esclusivamente agli effetti economici del contratto e non attiene al suo perfezionamento e al verificarsi dell'effetto traslativo né influisce sul passaggio al compratore del rischio del perimento della merce. Tale clausola (Cass. S.U. n. 490 del 21.2.1974; Cass. S.U. n. 2605 del 15.7.1969) ha l'effetto di esonerare il compratore dal pagamento delle spese di trasporto e di assicurazione della merce, ma non deroga al precetto secondo il quale il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo le cose al vettore.

5.- Nell'assicurazione stipulata "per conto di chi spetta" di merce consegnata allo spedizioniere per essere trasportata da un luogo ad un altro, i ruoli del contraente e dell'assicurato si scindono e legittimato

all'indennizzo non è colui che si è fatto carico del premio assicurativo o che appare come titolare del contratto o che è in possesso della polizza. Secondo il costante insegnamento del Supremo Collegio, legittimato è colui che è titolare dell'interesse assicurato al momento del verificarsi del sinistro.
Nell'ipotesi di contratto di assicurazione per conto di chi spetta (art. 1891 cod. civ.) di cose mobili da trasportare da un luogo ad un altro, la titolarità dell'interesse tutelato dalla garanzia assicurativa, nell'ipotesi di perdita delle cose consegnate al vettore, va ravvisata in capo all'acquirente-destinatario della merce (Cass. Sez. 3 n. 6644 dell'8.7.1998) e non in capo al mittente-venditore; ciò in applicazione dell'art. 1510 cod. civ., in forza del quale il venditore mittente, rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose oggetto della vendita, non solo si libera dall'obbligazione della loro consegna e dei rischi connessi al loro perimento, ma trasferisce all'acquirente, salvo patto contrario, anche la loro proprietà, con la conseguenza che la qualità di assicurato con detta consegna si trasferisce dal venditore all'acquirente; ancor più esplicitamente, la Suprema Corte ha affermato che "se il venditore di una merce di genere da piazza a piazza stipula un contratto di assicurazione del trasporto per conto di chi spetta (art. 1891 cod. civ.) la proprietà del carico si trasferisce al destinatario nel momento della consegna al vettore (art. 1378 e 1510 cod. civ.) e pertanto, nel caso di sinistro durante il trasporto, il venditore ***non*** *è legittimato ad agire nei confronti dell'assicurazione" (Cass. Sez. 3.n. 484 del 20.1.1998).*

6.- È irrilevante il mancato ritiro dei documenti da parte dell'acquirente che non è parte in causa; il venditore che ha eseguito la prestazione consegnando la merce allo spedizioniere, trasferendone proprietà e rischi alla compratrice, ma non ha agito nei suoi confronti per il pagamento del prezzo né ha chiesto la risoluzione del contratto, non ha fatto così maturare le condizioni per ritornare nella (virtuale) proprietà della merce perita e riavere titolo per pretendere il risarcimento e quindi non è legittimato ad agire contro l'assicuratore."

CENTRALITÀ ED UNITARIETÀ DELLA VENDITA MARITTIMA; PERSISTENTE ATTUALITÀ DEL RUOLO DELLA POLIZZA DI CARICO*

I - Questa sentenza, impeccabilmente motivata, affronta la problematica legata alla vendita da piazza a piazza, contenente le clausole CIF "pagamento contro documenti": la decisione si impernia sulla distinzione tra "vendita di cosa da trasportare da un luogo all'altro", inquadrabile nella vendita con rispedizione, e "vendita su documenti", in cui gli effetti traslativi di proprietà e rischi, a differenza di quanto avviene nella prima, anziché perfezionarsi in capo all'acquirente fin dal momento della consegna allo spedizioniere o al vettore, si trasferiscono al compratore solo con la consegna del titolo rappresentativo della merce.

Si tratta di concetti basilari ed istituzionali ben noti, ma l'organica trattazione offertane dalla corte milanese, anche per quanto attiene ai profili assicurativi, fa risaltare il carattere unitario della vendita marittima, alla quale accedono i contratti (accessori) di trasporto e di assicurazione, senza alterarne la fisionomia uniforme per quanto attiene alla titolarità (sostanziale) dei rapporti e conseguentemente alla legittimazione (processuale) ad agire.

Il principio dell'ambulatorietà del diritto all'indennizzo assicurativo, funzionale al trasferimento dell'interesse assicurato[1]

* Angelo Boglione, eminente avvocato marittimista di consolidato e primario profilo internazionale, ha recato preziosi contributi agli studi del diritto marittimo, con insistito e particolare riguardo all'istituto della "vendita marittima", al ruolo antico e moderno conservato dalla polizza di carico, rettamente inscrivendosi, entrambi, nell'ambito della dinamica giuridica marittima, in una posizione affatto centrale. La dottrina, la più autorevole (Righetti), quella recente (Carbone S.M., Lopez di Gonzalo), e quella recentissima (Querci G.A.), in una con la giurisprudenza, che qui di seguito si riporta, danno sostegno e ragione alla tesi di fondo, da tempo, coltivata dal Boglione, e sulla quale si auspica, per il gioco irradiante delle "presupposizioni e delle implicazioni", un fecondo dibattito nelle aule universitarie finalizzato al progresso della ricerca scientifica.

1. Nell'assicurazione per conto di chi spetta beneficiario dell'assicurazione sarà il soggetto che al momento del sinistro sia titolare dell'interesse assicurato; anche se egli sia incerto al momento della conclusione del contratto o muti

nell'assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta (art. 1891 cod.civ.) va di pari passo col trasferimento della proprietà delle merci, realizzabile o prima dell'emissione dei documenti rappresentativi (e siamo allora in presenza di vendita con rispedizione ex art. 1510 c.c.) oppure, a formazione dei titoli avvenuta, con il trasferimento della polizza di carico o di altro titolo[2] rappresentativo (e allora solitamente ci troviamo di fronte ad una vendita su documenti ex art. 1527 c.c.).

Nella vendita *CIF* i contratti (accessori) di trasporto e di assicurazione, stipulati dal venditore nell'interesse dell'acquirente, operano in sintonia, strettamente legati e interpendenti tra loro: ciò postula una perfetta sincronia tra passaggio di proprietà e rischi, da un lato, e trasferimento dell'interesse assicurato, dall'altro; l'uno e gli altri saranno acquisiti contestualmente dall'ac-

durante la vita del rapporto (*Cass.*, 13 ottobre 1976, n. 3425) titolare dell'interesse assicurato è colui che al momento dell'evento dannoso, risulta proprietario della cosa, o titolare di un diritto reale limitato o di un diritto di garanzia: non è tale, invece il vettore o lo spedizioniere o chi abbia in custodia la cosa (*Cass.*, 3 febbraio 1995, n. 1993).

2. La polizza di carico, in quanto titolo rappresentativo della merce, ha natura di titolo di credito causale che rivela un negozio cartolare, il cui oggetto è l'accertamento dei diritti ed eventualmente degli oneri derivanti per una delle parti (l'armatore) dal rapporto fondamentale nei confronti del terzo possessore. Da tale collegamento tra negozio cartolare di accertamento della polizza di carico e contratto fondamentale - i quali possono anche coincidere nell'unico documento - deriva che la polizza stessa adempie ad una duplice funzione: quella di titolo di credito e quella di prova del contratto di trasporto; conseguentemente le enunciazioni in essa contenute segnano la misura dei diritti e degli oneri del terzo possessore nei confronti dell'armatore e nel contempo provano il rapporto fondamentale che non risulti diversamente regolato (*Cass.*, 27 ottobre 1961, n. 2438, in *Riv. dir. nav.*, 1962-II-45 con nota di Abate, in *Dir. mar.*, 1962, 540).
Il possessore della polizza di carico in base ad una serie continua di girate è legittimato a chiedere la riconsegna della merce a destinazione in buone condizioni o, in mancanza, il risarcimento dei danni; tale principio sussiste anche nel caso in cui possessore sia uno spedizioniere perché, essendo costui un mandatario senza rappresentanza che agisce in nome proprio sebbene per conto del mandante, acquista in nome proprio tale diritto (riconsegna delle merce o, in mancanza, il risarcimento dei danni) anche se i terzi hanno avuto conoscenza del mandato (Trib. Genova, 28 dicembre 1961, in *Dir. mar.*, 1963, 547).

quirente; (1) a partire dall'affidamento delle merci allo spedizioniere o al vettore, nella "vendita con pagamento contro documenti", oppure (2) dal momento della loro consegna al compratore, nel caso di "vendita su documenti", anche dopo la caricazione e/o la partenza della nave (è il caso tipico della vendita di merci viaggianti).

Salvo patto o usi contrari, il pagamento del prezzo e degli accessori deve avvenire nel momento e nel luogo in cui avviene la consegna dei documenti. Quando i documenti sono regolari, il compratore non può rifiutare il pagamento del prezzo adducendo eccezioni relative alla qualità e allo stato delle cose, a meno che queste risultino già dimostrate (art. 1528 cod. civ.). Inoltre, per l'art. 1529 cod. civ. "*se la vendita ha per oggetto cose in viaggio e tra i documenti consegnati al compratore è compresa la polizza di assicurazione per i rischi del trasporto, sono a carico del compratore i rischi a cui si trova esposta la merce dal momento della consegna al vettore. Questa disposizione non si applica se il venditore al tempo del contratto era a conoscenza della perdita o dell'avaria della merce, e le ha in mala fede taciute al compratore*".

Gli articoli citati si applicano (così si legge al paragrafo 4 della Sez. II del titolo III del libro IV del cod. civ.) tanto alla vendita "*su documenti*" quanto a quella in cui è previsto il "*pagamento contro documenti*". È merito della recente dottrina[3] aver posto in luce la

3. RIGHETTI (*Trattato di Diritto Marittimo* - Milano, 1990 - Parte II, Vol.II, paragr. 361, p. 4) riallacciandosi ad una tesi già affacciata in un precedente volume del suo pregevolissimo trattato, individua " un filo conduttore interattivo tra le condizioni pattuite (a monte) nei contratti di alienazione delle merci destinate ad essere, a seguito della compravendita, trasportate per via marittima, e le condizioni particolari alla cui stregua viene stipulato (sempre, per così dire, a valle) il contratto di trasporto marittimo delle cose oggetto dell'alienazione e regolato il periodo cronologico di responsabilità del vettore, nonché alla correlazione tra tali condizioni di vendita e (ancor più a valle) il soggetto committente le operazioni di spedizione, imbarco, sbarco ed eventuale deposito in itinere, eppertanto, in particolare, le operazioni portuali".

centralità della vendita marittima e la perdurante attualità della polizza di carico, nonostante gli inconvenienti che attualmente si lamentano in certi settori del commercio internazionale.

Il primato del diritto marittimo si giustifica storicamente ed è testimoniato dagli usi, continuamente aggiornati, cui le fonti del diritto della navigazione (art. 1 delle disposizioni preliminari al codice della navigazione) conferiscono priorità rispetto al diritto civile.[4] Nella vendita marittima internazionale assumono partico-

GABRIELE ALESSANDRO QUERCI, *Vendita marittima e credito documentario,* Trieste, 1999, fin dalla prefazione (pag. 12), con linguaggio avvincente dà risalto alla "funzione dell'ordinamento giuridico marittimo, per cui il c.d. intento empirico del soggetto che dà vita al negozio, assume rilevanza specifica e si formalizza come effetto giuridico. Sicchè il negozio giuridico (vendita marittima) è fonte di diritto, produce diritto; è fonte di norme e di precetti giuridici; così pure il negozio giuridico (contratto di trasporto marittimo), quelli di credito bancario, quelli di credito assicurativo; l'atto-fatto giuridico rilascio della polizza di carico, sono fonti di diritto, producono diritto, sono fonte di norme e di precetti giuridici, e di certezze legali. Ma, nell'ambito della complessa fenomenica giuridica sopra descritta, codeste formule vanno interpretate o come equivalenti, o come due a due differenti. Siccome le abbiamo esposte ed intese, la prima (vendita marittima) si riferisce al risultato; la seconda (trasporto marittimo) al mezzo; così pure, quelle di credito documentario, quelle del credito assicurativo, quella della polizza di carico, afferiscono al mezzo. In altri termini, si può o si deve parlare di un preminente aspetto programmatico del negozio di vendita marittima, in relazione agli effetti che esso è destinato a produrre in avvenire, e per i quali, al momento della sua costituzione, produce dei vincoli giuridici.....le norme o i precetti negoziali della vendita marittima rivestono un carattere principale e basilare, avendo essa, entro l'organizzazione del commercio marittimo internazionale e dei meccanismi che governano la sua dinamica attuattiva, come nucleo normativo, il concetto di autonomia da un lato e, dall'altro, quello di relazione, e di differenziazione rispetto agli altri concetti, quelli di trasporto marittimo, di credito documentario, di credito assicurativo, e di polizza di carico.... Di qui la subordinazione logico - concettuale, operativa rispetto alla vendita marittima, delle varie teorie dei contratti, in attuazione del superiore postulato normativo marittimo internazionale.

4. Art. 1 (Fonti del diritto della navigazione) "...*Ove manchino le disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*". "L'uso in materia" marittima, quando deroga alla legge sussidiaria civile, non può essere considerato "*contra legem*" appunto perché è nella sua natura di fonte di diritto speciale di derogare e innovare alla norma di diritto comune (App. Genova, 25.II.1972, in *Dir. mar.*, 1972, 389).

lare rilevanza gli INCOTERMS (Regole Internazionali approvate dalla Camera di Commercio Internazionale) che disciplinano specificamente altrettante sottospeci di compravendita di merci, create dalla feconda prassi del mercato internazionale.

Verso la fine del secolo scorso[5] essa ha provocato un radicale sovvertimento della concezione tradizionale in materia di sopportazione dei rischi in tema di vendita di merci viaggianti, distaccandosi dalla normativa del codice di commercio[6] e pervenendo poi all'attuale disciplina codicistica informata alla teoria consensualistica; nella vendita di cose da trasportare (art. 1510 c.c. Cod. Civ.), salvo uso o patto contrario essa addossa i rischi da trasporto al compratore, a partire dalla rimessione della cosa allo spedizioniere o al vettore, con contestuali effetti traslativi in capo all'acquirente.

5. G.A. QUERCI, *Vendita marittima e credito documentario,* cit., p. 152.

6. Art. 62 - "La vendita di merci che si trovano in viaggio, con designazione della nave che le trasporta o deve trasportare, è subordinata alla condizione del salvo arrivo della merce designata. Se il venditore si riserva di designare, entro un termine stabilito dalla convenzione o dall'uso, la nave che trasporta o deve trasportare le merci vendute, il compratore, trascorso il termine, ha diritto di domandare l'esecuzione del contratto o il risarcimento del danno. ...". Art. 63- "Se nella vendita di merci che si trovano in viaggio è fissato un termine per l'arrivo della nave designata nel contratto o posteriormente, e il termine scade senza che la nave sia arrivata, il compratore ha diritto di recedere dal contratto o di prorogare una o più volte il termine". Art. 64 - Se non fu stabilito alcun termine all'arrivo della nave, si intende convenuto il termine necessario al compimento del viaggio. Nel caso di ritardo, l'autorità giudiziaria può stabilire un termine secondo le circostanze, trascorso il quale senza che la nave sia arrivata il contratto debba aversi per risoluto. In nessun caso l'autorità giudiziaria può stabilire un termine maggiore di un anno dal giorno della partenza della nave dal luogo dove ha ricevuto a bordo le merci vendute. Art. 65 - "Se nel corso del viaggio la merce venduta è trasportata per effetto di caso fortuito o di forza maggiore dalla nave designata sopra un'altra nave, il contratto non è annullato e la nave sulla quale si è fatto il trasporto si intende sostituita alla nave designata per tutti gli effetti del contratto". Art. 66 - "Le avarie occorse durante il viaggio risolvono il contratto, se le merci sono talmente deteriorate da non poter più servire all'uso cui sono destinate. In ogni caso, il compratore deve ricevere le merci nello stato in cui si trovano al loro arrivo mediante adeguata diminuzione del prezzo".

II - L'introduzione della presunzione *iuris tantum* ex art. 1510 cod. civ. di "vendita con spedizione" in tutti i casi di "vendita da piazza a piazza",[7] parallelamente alla scomparsa della "vendita su nave designata" e della "clausola su imbarco", ha razionalizzato la materia, rimuovendo le incertezze e le incongruenze che minavano le citate norme del codice di commercio del 1882.

Gli usi internazionali, raccolti e approvati dalla Camera di Commercio Internazionale in materia di compravendita di merci viaggianti, i c.d. INCOTERMS, periodicamente aggiornati, prevedono, a carico dei contraenti, prestazioni accessorie tipicizzate e variamente configurate che conferiscono al contratto in cui sono incorporati (non necessariamente di vendita di merci viaggianti) una particolare caratterizzazione.

Nella vendita *CIF* (*cost-insurance -freight*) il venditore è tenuto a concludere due contratti accessori (di trasporto e di assicurazione) a favore dell'acquirente. La loro accessorietà al sottostante rapporto di compravendita è tipica della vendita marittima e tale strumentalità fa sì che la clausola *CIF* possa accedere ad una vendita non solo di merci viaggianti (come istituzionalmente previsto), ma anche di merci da trasportare (ancora da imbarcare) anche quando, come nel caso deciso dalla Corte milanese, sia stato previsto il "pagamento contro documenti", da presentare

7. "Nella vendita di cose mobili da trasportare da un luogo all'altro, ai sensi dell'art. 1510 c.c. (e dell'art. 19 della "legge uniforme" ammessa alla Convenzione dell'Aja del 1° luglio 1964, resa esecutiva con la l. 21 giugno 1971 n. 816, sulla formazione del contratto di vendita internazionale) l'obbligo del venditore della tradizione della cosa si esaurisce con il rimettere questa al vettore spedizioniere salvo che non ricorra patto o uso contrario" (*Cass.*, 21.V.1985, n. 3729; *Cass.*, 24.VI.1983 n. 4353; Sez., VII, 13.1.1978 n. 152, per la motivazione cfr. *Giust. civ.*, 1978-I-1506).
L'accertamento se sia stata conclusa una vendita su documenti o con pagamento contro documenti involge un apprezzamento riservato alla competenza del giudice di merito e, come tale, non suscettibile di sindacato in sede di legittimità, se sorretto da motivazione adeguata ed esente da vizi logici e giuridici (*Cass.*, 15.XII.1975, n. 4125).

alla banca designata nel luogo di destino dall'acquirente senza che ciò comporti modifiche o deviazioni dalla disciplina legale di cui all'art. 1510 cod. civ. L'insegnamento della Suprema Corte è nel senso che le clausole "franco stazione arrivo", "franco domicilio del compratore", *CIF* e simili sono dirette esclusivamente a regolare la ripartizione delle spese, addossando al venditore ulteriori aggravi finanziari, ricompresi nel prezzo, ma che non possono - di per sé sole e senza altre precise ed univoche manifestazioni di volontà - trasformare la vendita con spedizione in vendite con consegna all'arrivo; la dottrina è schierata con la giurisprudenza.[8]

8. Così testualmente si legge in *Giur. it.*, 1985.I.1., p. 1049 in nota a *Cass., I Sez. Civ.*, 15 gennaio 1985 n. 74, Cantina Sociale Manulla c.c. Eredi Polegato. In tal senso *Cass. S.U.*, 25 gennaio 1995 n. 892, in *Giust. civ. mass.*, 1995, 171; *Cass. S.U.* 25 ottobre 1993 n. 10600 in *Foro It.*, 1994, I, 2832; *Cass.* 24 maggio 1980, n. 3413, in *Mass.*, 1980, 684; *idem*, 6 maggio 1978, n. 2179, in *Mass.*, 1978, 500; *idem*, S.U. 21 febbraio 1974, n. 490, in *Giur. it.*, 1974, I,I, 1284, con nota di richiami; *idem*, 14 febbario 1966, n. 467, in *Foro it.*, 1966, I, 747; *idem*, 28 novembre 1964, n. 2838, in *Mass.*, 1964, 952; *idem*, 18 febbraio 1963, n. 359, in *Giust. civ.*, 1963, I, 726; *idem*, 21 marzo 1958, n. 934, in *Giur. it.*, 1958, I, (I, 1012).
Nella motivazione della sentenza n. 490 pronunciata a *Sezioni Unite* dalla *Corte di Cassazione* (Pres. Pece est. Leone, Soc. Nuova Birra Messina c. Soc. Locureur Frères, in *Foro it.*, 1975, I, I, 670) si legge "....la clausola '*CIF free out* Messina' specifica e completa l'indicazione del prezzo, in conformità appunto della normale portata della predetta clausola che è quella, ripetesi, di determinazione dell'incidenza di spese sul venditore senza riferimento al luogo di consegna come modalità di adempimento della relativa obbligazione del venditore".
"In tema di vendita di cose da trasportare da un luogo all'altro, e qualora il venditore, in applicazione dell'art. 1510 c.c. venga liberato dall'obbligo della consegna rimettendo le cose medesime al vettore ed allo spedizioniere, tale consegna implica il passaggio al compratore della proprietà e dei diritti che derivano dal contratto di trasporto o di spedizione, nonché dal contratto di assicurazione che sia stato stipulato dal venditore a copertura dei rischi del trasporto. Ne consegue, in caso di perdita o avaria durante il trasporto, che il diritto al pagamento dell'indennizzo assicurativo spetta al compratore, e che deve quindi negarsi all'assicuratore, il quale abbia invece indennizzato il venditore, la possibilità di surrogarsi nel credito risarcitorio verso il vettore o lo spedizioniere" (*Cass.*, 6. 12.1985, n. 641). Ancor più esplicitamente - come si legge nell'annotata sentenza - la Corte Suprema ha affermato che "se il venditore di una merce di genere, da piazza a piazza, stipula un contratto di assicurazione del trasporto per conto

Già la giurisprudenza di merito prevalente[9] escludeva che nella vendita *CIF* contro documenti i rischi incombano sul venditore fino alla consegna dei documenti al compratore, giacchè la consegna della merce avviene alla caricazione e da quel momento proprietà e rischi passano al compratore. Quanto sopra consegue all'accoglimento nel nostro ordinamento (art. 1376) del principio del trasferimento consensuale della proprietà (vendita con effetti reali in contrapposizione alla vendita meramente obbligatoria).[10]

Sviluppando ulteriormente tale concetto il Tribunale di Genova più recentemente ha ritenuto il venditore-caricatore non titolato a reclamare la perdita delle merci agli assicuratori nonostante se ne fosse riservata la proprietà attraverso una clausola di riservato dominio; ciò in considerazione dell'avvenuta emissione (come nel caso di specie) di polizza di carico nominativa a beneficio dell'acquirente prenditore, con cui il venditore si era spogliato definitivamente e irretrattabilmente anche della legittima-

di chi spetta (art. 1891 cod. civ.) la proprietà del carico si trasferisce al destinatario nel momento della consegna al vettore (artt. 1378 e 1510 cod. civ.) e pertanto, nel caso di sinistro durante il trasporto, il venditore non è legittimato ad agire nei confronti dell'assicurazione" (*Cass. Sez.* 3, n. 484 del 20.1.1998; in tal senso *Cass.*, 8 luglio 1998 n. 6644; *Cass.*, 13 marzo 1998 n. 2746; *Cass.*, 7 febbraio 1998 n. 1300). In dottrina veggansi BIANCA, *La vendita e la permuta*, in *Trattato Dir. civ.*, diretto da Vassalli, Torino, 1072, 452; DE MARTINI, *Profili della vendita commerciale e del contratto estimatorio*, Milano 1950, 203; GRECO E COTTINO, *Della vendita*, in *Commentario*, a cura di *A. Scialoja e G. Branca*, 1962, 1300; RUBINO, *La compravendita*, in *Trattato Dir. civ.*; e *Cass.*, diretto da Cicu e Messineo, Milano 1971, 537.

9. *Corte di Appello di Genova*, 24.9.1940, Unione Gerendi Marchino & C. c. Reek Esta, in *Foro it.* 1942-III-9 e in Riv. dir. nav., 1941-II-144.

10. DALMARTELLO, *La consegna della cosa*, Milano, 1950, p. 45; come scrive M. LOPEZ di GONZALO (*Consegna al compratore e consegna al vettore*, in *Dir. del com. int.*, 1991, p. 86) " In questa situazione di variazione (spaziale e temporale) tra la dismissione della cosa da parte del venditore e l'apprensione da parte del compratore, il momento rilevante per l'attivazione dell'obbligazione di consegna viene individuato nella dismissione della cosa (coincidente con la remissione al vettore) piuttosto che nell'apprensione della stessa (coincidente con la riconsegna a destino).

zione cartolare a disporre delle merci, descritte nel titolo rappresentativo, a favore del compratore.[11]

Per il principio consensualistico la volontà contrattuale è sufficiente non solo a far nascere un'obbligazione ma anche a trasferire o costituire un diritto in capo ad altri; si applica ai contratti

11. *Trib. di Genova,* 20.9.1988, fall. Costruzioni Termomeccaniche Srl. c. Lloyd Italico & L'Ancona, (*Dir. mar.*, 1989, p. 849. Nella sentenza si legge: "Sulla base dei suddetti elementi, deve escludersi che vi sia stato un trasferimento di proprietà della merce, per esistenza del patto di riservato dominio e dato il mancato saldo del prezzo. Ciò, comunque, non rileva ai fini del trapasso del rischio, dato che l'art. 1523 cod. civ. espressamente prevede che l'acquirente, in questi casi, assume i rischi dal momento della consegna. Con l'imbarco della merce a bordo della nave (per tacer del precedente trasporto terrestre) sicuramente vi fu la consegna al vettore, di cui all'art 1510 cpv, cod. civ. *(omissis).* Trattandosi di vendita di cose generiche la consegna al vettore avrebbe dovuto avere, oltre alle conseguenze previste dall'art. 1510 cpv cod. civ., quelle di cui all'art. 1378 cod. civ., vale a dire avrebbe dovuto consentire - con individuazione dei beni compravenduti - il prodursi dell'effetto traslativo della proprietà. Questo effetto, però, è stato escluso dalla previsione del patto di riservato dominio. Ne consegue che, con la caricazione a bordo della nave, il venditore si era liberato dell'obbligo di consegna, pur restando proprietario della merce. L'acquirente, ancora non proprietario di questa, era già esposto ai rischi gravanti sul carico in base sia all'art. 1510 che all'art 1523 cod. civ., ed era comunque tenuto a pagare il prezzo *(omissis).* Il compratore, pur non potendo a propria volta disporre di quell'ultima finché non gli sia stata consegnata la polizza, ha però ormai un diritto sulla merce che non può più essere definitivamente frustrato dal venditore e che, al massimo, dovrà aspettare ad esercitare finché venga meno - per decisione spontanea del caricatore o a seguito di accertamento giudiziale del diritto di entrare in possesso delle polizze - l'inadempimento del venditore o l'ostacolo da questi frapposto, all'esercizio del diritto da parte del compratore. In questo specifico caso di titolo nominativo - che è poi quello che qui interessa - la consegna della cosa deve ritenersi effettuata con l'affidamento della merce al vettore. Ne consegue che, anche sotto questa seconda prospettazione della fattispecie in esame, con l'imbarco della merce sulla nave il venditore si libera dell'obbligo della consegna, con conseguente trapasso del rischio, da quel momento, in capo al compratore. Ne consegue che, da tale momento, beneficiario dell'assicurazione era quest'ultimo. Solo il compratore perciò avrebbe potuto reclamare il pagamento dell'indennizzo da parte delle società assicuratrici, mentre nessuna veste per proporre tale domanda aveva la fallita società e, per essa, ora, la Curatela". Concorde, sul punto, G.A. QUERCI (*op-cit.*,-p. 174) il quale sostiene fondatamente che, in caso di polizza di carico emessa all'ordine dell'acquirente - ricevitore, il venditore non può più nemmeno compiere alcuna operazione di mobilizzazione del credito, ricorrendo al finanziamento bancario.

che hanno per oggetto il trasferimento tanto (art. 1376) di una cosa determinata quanto (artt. 1377) di una massa di cose; in quelli che hanno per oggetto il trasferimento di cose determinate solo nel genere, la proprietà si trasferisce con l'individuazione fatta d'accordo tra le parti o nei modi da essa stabiliti laddove (art. 1378) per le cose che devono essere trasportate da un da un luogo ad un altro, l'individuazione avviene anche mediante la consegna al vettore o allo spedizioniere.

In questo caso, a modifica dello schema tradizionale della consegna come trasferimento del potere di disposizione possessoria tra *tradens* e *accipiens* si registra l'inserimento del vettore tra venditore e compratore; in tal modo il vettore diviene detentore a termine del contratto di trasporto con obbligo di effettuare la consegna materiale a destino all'acquirente; questi però è considerato dal legislatore possessore, in senso giuridico e mediato, fin dal momento della consegna della cosa al vettore.

L'inserimento in contratto della clausola *CIF* non altera questa realtà.[12]

Anche qui l'acquirente viene soddisfatto non in via diretta, conseguendo immediatamente la disponibilità materiale della cosa vendutagli, ma solo indirettamente attraverso un comportamento negoziale del venditore, estrisecantesi nell'affidamento al vettore della cosa venduta, con l'obbligo per quest'ultimo di consegnarla all'avente diritto a destino; pertanto il paradigma della vendita con efficacia reale, quale la vendita marittima, consente all'acquirente di conseguire, fin dal momento della conclusione

12. "La clausola *CIF* ha l'effetto di esonerare il compratore del pagamento delle spese di trasporto e di assicurazione della merce, ma non deroga al precetto del comma 3 dell'art. 1510 c.c. secondo il quale il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore" (*Cass.*, 21.2.1974, n. 490, in *Giur. it.*, 1974-I,1,1284; *Riv. dir. Int. Priv. e Proc.*, 1974, 593; *Banca, Borsa e Titoli di Credito*, 1974-II-1218).

del contratto, la proprietà della cosa venduta e, dal momento dell'imbarco il possesso *"solo animo"*, restando l'apprensione materiale della cosa differita al tempo dello sbarco al porto di destino.

La consegna al vettore integra una previsione legislativa di individuazione unilaterale.

Il legislatore, sensibile all'esigenza pratica di dirimere anticipatamente il contenzioso in caso di sinistro avvenuto durante il trasporto addossa retroattivamente al compratore (in pratica all'assicuratore delle merci) i rischi del trasporto fin dal momento della caricazione.

In tal caso, condizione necessaria e sufficiente per la procedibilità dell'azione indennitaria dell'acquirente verso l'assicuratore, è che dal venditore gli sia pervenuta (o almeno gli sia stata offerta) la polizza di assicurazione, insieme agli altri documenti rappresentativi. La legittimazione attiva dell'acquirente deve considerarsi esclusiva potendo il venditore procedere nei confronti dell'assicuratore solo nell'ipotesi di cessione del diritto o di intervenuta risoluzione del contratto di compravendita a sensi dell'art. 1517 cod. civ. 2° comma per inadempimento dell'acquirente, ad esempio per suo rifiuto ingiustificato di ritirare i documenti rappresentativi regolarmente offertigli o per mancato pagamento del prezzo d'acquisto o per entrambe le ragioni.

L'art. 1517 cod. civ. prevede che la *"risoluzione di diritto ha luogo pure a favore del venditore se, alla scadenza del termine stabilito per la consegna, il compratore, la cui obbligazione di pagare il prezzo non sia scaduta, non si presenta per ricevere la cosa preventivamente offerta ovvero non l'accetta. Il contraente che intende valersi della risoluzione disposta dal presente articolo deve dare comunicazione all'altra parte entro otto giorni dalla scadenza del termine; in mancanza di tale comunicazione si osservano le disposizioni generali sulla risoluzione per inadempimento"*.

Ne consegue che fintanto che la vendita non sia risolta (giudizialmente o consensualmente) il venditore non ha azione nei confronti dell'assicuratore perché l'inadempienza dell'acquirente

non altera, in pendenza del contenzioso, la titolarità dei rapporti e delle relative azioni, retrocedendole al venditore.[13]

L'art. 1918 cod. civ. (che stabilisce il principio della continuità assicurativa con trasferimento automatico all'acquirente delle risorse indennitarie in caso di alienazione della cosa assicurata) e l'art. 517 cod. nav. (che ne fa applicazione alle assicurazioni marittime delle merci) suffragano quanto osservato in precedenza per quanto attiene alle polizze all'ordine e al portatore. In caso di emissione di polizza nominativa a nome dell'acquirente o di assicurazione per conto altrui o per conto di chi spetta quanto precede riposa sul disposto del 2° comma dell'art. 1891 cod. civ. ("I diritti derivanti dal contratto spettano all'assicurato e il contraente, anche se in possesso della polizza, non può farli valere senza espresso consenso dell'assicurato medesimo").[14]

È stato rettamente osservato[15] che la specificazione, coeva alla caricazione e attestata dalla polizza di carico, è (come il predetto titolo rappresentativo) strumentale alla vendita marittima ma nelle vendite *CIF* contro documenti abbisogna di essere apportata a conoscenza del compratore nei modi contrattualmente stabiliti o dagli usi.

13. "La risoluzione di diritto, prevista dall'art. 1517 c.c. a favore del contraente adempiente che abbia, nelle forme d'uso, offerto prima della scadenza la consegna della cosa o il pagamento del prezzo, comunicando poi, negli otto giorni, la propria volontà di avvalersi della facoltà di cui al predetto articolo, ha per presupposto necessario l'inadempimento dell'altra parte per quanto attiene alla propria obbligazione consegnando la cosa venduta; non può tuttavia parlarsi di *mora accipiendi* del compratore se non dopo la scadenza del termine contrattualmente all'uopo stabilito dalle parti o altrimenti determinato dalla legge, sempre che la consegna della cosa gli sia stata offerta dal venditore nei modi di legge, ovvero il compratore abbia compiuto quanto era necessario per mettere il venditore in condizioni di adempiere il proprio obbligo di consegnarli la cosa medesima" (*Cass.*, 7 ottobre 1955, n. 2896; *Cass.*, 16 maggio 1956, n. 1643, *Foro it.*, 1957, I. 306; *Riv. dir. comm.*, 1957, II, 431).

14. "Nell'assicurazione per conto di chi spetta beneficiario dell'assicurazione sarà il soggetto che al momento del sinistro sia titolare dell'interesse assicurato, anche se egli sia incerto al momento della conclusione del contratto o muti durante la vita del rapporto" (*Cass.*, n. 3435 del 1976).

15. G.A. QUERCI, *Vendita marittima e credito documentario*, cit., p. 165.

Più frequenti delle vendite di merci viaggianti, caratterizzate dalla preatta emissione della polizza di carico rappresentativa, sono le vendite concluse ben prima dell'inizio del viaggio. Abitualmente esse vengono assoggettate alla clausola *CIF* e ad altre che stabiliscono le condizioni e la data di pagamento e quella entro la quale deve avvenire l'imbarco (pattuizione quest'ultima rilevante per il funzionamento delle aperture di credito).

Come s'è visto, non si tratta di "*vendita su documenti*", in senso stretto, ma di vendita con rispedizione.

Infatti, per aversi vendita documentaria, il titolo rappresentativo delle merci deve essere già formato[16] e la cosa, al momento della stipulazione deve esser detenuta da un terzo (depositario o vettore) per conto del venditore al quale ha già rilasciato il titolo rappresentativo.[17] È ben vero che la clausola *CIF* obbliga il venditore a stipulare alle condizioni usuali (art. 2) un contratto di tra-

16. *Cass. S.U.* 12 giugno 1990, n. 5713, Silfe c. U.S. Pipe and Foundry Co., in *Foro it.*, 1990, 1, 2163. Nella motivazione si legge: "La vendita *de qua* non può essere qualificata *ex* art. 1527 c.c. poiché, come si evince dalla stessa denominazione usatavi, nella vendita su documenti la confezione di questi (o, almeno, fra di essi, del titolo rappresentativo della merce - art. 1996 c.c. - la cui presenza è necessaria per caratterizzare la vendita *de qua*) precede la stipulazione del contratto, nel senso che questa presuppone che il terzo (depositario, vettore) detentore della cosa in nome del venditore abbia già rilasciato il titolo rappresentativo; ciò che vale a dire che la vendita su documenti ha esclusivamente ad oggetto cose che al momento della conclusione del contratto sono o in deposito (magazzini generali) o in viaggio ovvero da trasportare (ma in tale ultimo caso sempre che il titolo rappresentativo preesistesse); che al contrario, nella specie è certo (in base alle risultanze degli atti che questa corte può direttamente consultare, vertendosi in questione di procedura) che la conclusione della vendita precedette la formazione del titolo rappresentativo della nave e degli altri documenti integraviti stabiliti nel contratto medesimo (polizza di carico, certificati di ispezione e prove di tensione, certificato di origine, tutti datati 24-25 settembre 1980 e quindi successivi alla vendita conclusa nel luglio precedente; che pertanto la vendita fu correttamente qualificata dal Tribunale vendita di cose da trasportare da un luogo ad un altro *ex* art. 1510/2 c.c.".

17. SANTINI, *Commercio e servizi*, Bologna, 1988, 385; CARPINO, *La vendita su documenti*, in *Trattato diretto da Rescigno*, II, Torino 1984, 329; RUBINO, *La compravendita*, Milano, 1952, 421.

sporto e (art. 7) a fornire senza ritardo a proprie spese, al compratore una polizza di carico netta e negoziabile per il porto di destinazione convenuto.

La prevista emissione (da parte del vettore per presentazione al venditore-caricatore) della polizza di carico che poi perverrà all'acquirente, attiene peraltro alla fase esecutiva della vendita, realizzativa della consegna materiale laddove il passaggio di proprietà e rischi, in omaggio al principio consensualistico (cardine della moderna contrattualistica) avviene con l'individuazione, fin dall'imbarco, al momento della consegna delle merci al vettore.

Non v'è dunque ragione di negare - in assenza di un patto esplicito in tal senso - che nella vendita *CIF* ordinaria il passaggio di proprietà e rischi avvenga, in conformità ai principi generali, fin dal momento della consegna delle merci al vettore senza attendere la trasmissione dei documenti rappresentativi che rileva solo agli effetti della consegna in senso materiale.

Quanto sopra vale tanto a maggior ragione nel caso in cui il venditore abbia procurato una polizza di carico nominativa intestata all'acquirente, con ciò spogliandosi irretrattabilmente dei suoi diritti in ordine alla merce venduta e trasportata.

Coerentemente con le premesse di cui sopra è stato deciso che, in un contratto di vendita di cose da trasportare da un luogo ad un altro, l'indicazione di quello di destinazione non ha l'effetto di differire la consegna al luogo di destinazione.[18]

18. *Trib. Torino,* 26 maggio 1990, Tranoboratra Roso S.A. c. SAFET SpA, in *Dir. mar.*, 1991, 1079: "Ma il fatto è che, nel caso di specie, dalla lettura del documento richiamato dalla società attrice quale quello contenente i patti intercorsi tra di lei e la SpA Safet (cioè la fattura proforma del 20 luglio 1977, doc. 1 attrice) non è dato di rinvenire la clausola di consegna all'arrivo (o altra equipollente) che, in quanto derogativa della regola posta dall'art. 1510 c. 2, cod. civ., avrebbe dovuto risultare in modo espresso e univoco (cfr. *Cass.*, 21 giugno 1985, n. 3179) ancorchè non in formule sacramentali. Nel testo indicato dall'attrice, invero, al punto "consegna" si specifica unicamente una modalità temporale e

III - Tornando al profilo assicurativo, corretta appare la decisione della Corte milanese secondo cui nelle vendite da piazza a piazza, legittimato a chiedere all'assicuratore delle merci il risarcimento del danno o della perdita subita durante il trasporto, è il proprietario delle merci in quanto vittima della lesione patrimoniale conseguente al sinistro.[19] Per effetto del principio consensualistico e della specificazione (che la legge considera realizzata con la consegna al vettore), l'acquirente, divenuto titolare dell'interesse assicurato, è l'unico legittimato a conseguire le indennità assicurative dovute a termini di polizza. Il principio della conti-

non vi è null'altro che possa far pensare al differimento della consegna stessa al luogo di destinazione mentre è palese che "destinazione Madagascar" e la menzione dei porti di Tamatave o Majunga sono indicazioni che hanno il solo scopo di consentire al vettore l'adempimento della sua prestazione (cfr. *Cass.*, 19 marzo 1986, n. 1912) enunciando il luogo terminale del trasporto. Né tale effetto di differimento della consegna ex vendita è derivabile dalla clausola *C.F.* (*Cout et Fret o Cost and Freigh*) o *C.N.* (Costo e Nolo) risultante dal documento contrattuale. Infatti, per costante interpretazione della giurisprudenza e della dottrina, ciò significa che il prezzo che deve pagare il compratore corrisponde al costo della merce nonché alle spese di trasporto, il cui onere è pattuito a carico del venditore. Esso, pertanto, deroga al regime legale delle spese del trasporto stabilito dall'art. 1510 c. 2 ult. parte, cod. civ. ma non posticipa al pervenimento della merce a destinazione l'esecuzione dell'obbligo di consegna gravante sul venditore.Tra le tante sentenze della Suprema Corte cfr. *Cass.*, 9 febbraio 1987 n. 1335 (nell'ipotesi dell'art. 1510 c. 2) "il venditore pertanto non risponde, salvo patto od uso contrario, dell'inadempimento del vettore, come dovrebbe secondo i principi generali dettati dall'art. 1228 cod. civ.; e non ne risponde neppure in presenza della clausola *C. & F.*, che attiene solo all'assunzione del costo del nolo da parte del venditore, salvo che sia provata la sua colpa per non aver scelto il vettore o lo spedizioniere secondo quanto contrattualmente convenuto, ovvero secondo le modalità e le regole imposte dalla comune diligenza" (nello stesso senso, per la clausola *C.I.F.* strettamente analoga, cfr. *Cass.*, 24 maggio 1980, n. 3412; *Cass.*, S.U. 28 ottobre 1974, n. 3205). È da confermare quindi che, in forza della regola legale posta dall'art. 1510 c. 2 cod. civ., non derogata dalle parti, la venditrice si liberava dall'obbligazione di consegnare fin dal momento dell'affidamento della merce al vettore, e non soltanto all'atto della riconsegna della stessa nel luogo indicato, alla società Tranobarotra Roso".

19. *Cass.*, 13 ottobre 1976, n. 3425, Soc. Agrippina Assicuraz. C. Ditta Gori, *Rep. Foro it.*, 1976, voce Assicurazione (contratto) 97, 150.

nuità assicurativa stabilito in generale in caso di alienazione delle cose assicurate, dall'art. 1918 cod. civ., è ribadito, in tema di assicurazione merci, dall'art. 517 cod. nav. il quale significativamente dispone che essa "continua a favore del nuovo assicurato". L'ambulatorietà della garanzia assicurativa, in caso di emissione di polizza all'ordine o al portatore, si realizza attraverso la tradizione o la girata della polizza; nelle assicurazioni per conto di chi spetta i diritti nascenti dal contratto appartengono al titolare dell'interesse sulla cosa assicurata nel momento del sinistro.[20]

La presunzione di vendita con rispedizione stabilita in diritto italiano dall'art. 1510 cod. civ. - in omaggio al principio consensualistico - quando le merci debbano essere trasferite da un luogo ad un altro, con pagamento contro documenti, al luogo di destino, non è inficiata dall'inserimento della clausola *CIF*; data la sua accessorietà, non viene alterata la fisionomia del rapporto, che non per questo si tramuta in vendita su documenti, con differimento del passaggio (di proprietà e rischi) al momento dell'arrivo della nave e della consegna dei documenti, a destino.

Gli effetti traslativi si compiono con l'individuazione della merce, fin dalla conclusione della vendita, e la specificazione documentata in polizza di carico, a seguito dell'avvenuto imbarco sulla nave vettrice, cristallizza il trasferimento del possesso, in senso giuridico, in capo all'acquirente, restando definitivamente acquisito a tale soggetto.

20. " A norma dell'art. 1891 comma 2 c.c., in caso di assicurazione per conto di chi spetta, i diritti derivanti dal contratto spettano all'assicurato e il contraente, anche se in possesso della polizza, non può farli valere senza espresso consenso dell'assicurato medesimo. Ne consegue, pertanto, che il contraente - che agisca nei confronti dell'assicuratore - non può invocare, quale titolo di legittimazione, l'esistenza di un mandato tacito, ricevuto dall'assicurato, o la ratifica, da parte di questi, dal proprio operato processuale" (*Cass. Sez. I*, 27 novembre 1991 n. 12680, in *Giust. civ.*, 1992, I, 351).

La sua inadempienza, concretatasi nel mancato ritiro dei documenti, non può sovvertire una situazione ormai consolidata, retrocedendo al venditore la titolarità della proprietà delle merci e del rapporto assicurativo da lui trasferita al compratore, che, come proprietario delle merci, è l'unico titolare dell'interesse assicurato.

Il venditore, salvo non sia divenuto nel frattempo cessionario dei diritti dell'acquirente, non ha azione nei confronti dell'assicuratore se non previa risoluzione del contratto di compravendita, in ciò favorito dalla possibilità di ottenerla in forza di legge (In caso di inadempimento dell'acquirente) *ex* art. 1517 cod. civ.

Angelo Boglione
Avvocato in Genova

CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

Plenum, 16 marzo 1999, nella causa C-159/97

Pres. Rodriguez Iglesias - Rel. Jann - *Avv. Gen.* Lèger

Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Corte di Cassazione italiana nella causa Trasporti Spedizioni Internazionali Castelletti S.p.A. c. Hugo Trumpy S.p.A. Interv.: Governi italiano (avv. Stato Fiumara e G. Aiello) e del Regno unito (ag. Lindsey Nicoll e Collins) e Commissione delle C.E. (ag. Buhiges e de March).

Comunità europee - Convenzione di Bruxelles sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale - Clausola attributiva di competenza - Forma ammessa dagli usi del commercio internazionale.

(Convenzione di Bruxelles 27 settembre 1968, e succ. mod. rat. in Italia con legge 21 giugno 1971, n. 804, art. 17).

L'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione 27 settembre 1968, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come modificata dalla Convenzione 9 ottobre 1978 relativa all'adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord deve essere interpretato nel modo seguente: 1) il consenso dei contraenti alla clausola attributiva di competenza si presume esistente se un siffatto comportamento corrisponde a un uso vigente nel settore del commercio internazionale in cui operano le parti di cui trattasi e se queste ultime conoscevano quest'uso o avrebbero dovuto conoscerlo; 2) l'esistenza di un uso, che deve essere accertata nel settore commerciale in cui i contraenti esercitano la loro attività, è dimostrata quando un determinato comportamento è generalmente e regolarmente osservato dagli operatori attivi in tale settore in sede di stipula di contratti di un determinato tipo. Non è necessario che sia dimostrata l'esi-

stenza di siffatto comportamento in determinati paesi, né, in particolare, in tutti gli Stati contraenti. Non si può sistematicamente esigere una determinata forma di pubblicità. Il fatto che un comportamento che presenti gli elementi costitutivi di un uso sia contestato in sede giudiziale non è sufficiente a fargli perdere detta qualità; 3) i requisiti concreti che implica la nozione di "forma ammessa" devono essere esclusivamente valutati con riferimento agli usi commerciali del settore considerato del commercio internazionale, senza tenere conto dei requisiti particolari che possano essere previsti dalle disposizioni nazionali; 4) la conoscenza dell'uso deve essere valutata in capo alle parti originarie della Convenzione attributiva di competenza, senza che ai fini di questo esame abbia rilevanza la loro nazionalità. Tale conoscenza è dimostrata, indipendentemente da qualsiasi forma specifica di pubblicità, allorché, nel settore commerciale nel quale operano le parti un determinato comportamento è generalmente e regolarmente osservato in sede di stipula di un certo tipo di contratti, così da poter essere considerato una prassi consolidata; 5) l'elezione del foro in una clausola attributiva di competenza può essere valutata solo in base a considerazioni che siano collegate ai requisiti previsti dall'art. 17 della Convenzione 27 settembre 1968. Considerazioni relative ai collegamenti tra il foro prescelto e il rapporto controverso, alla fondatezza della clausola e alle norme sostanziali in vigore dinanzi al foro prescelto sono estranee a tali requisiti.

(*Omissis*)

1. - Con ordinanza in data 24 ottobre 1996, pervenuta alla Corte il 25 aprile 1997, la Corte Suprema di Cassazione ha proposto, a norma del Protocollo 3 giugno 1971 relativo all'interpretazione da parte della Corte di Giustizia della Convenzione 27 settembre 1968, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, quattordici questioni relative all'interpretazione dell'art. 17 della Convenzione 27 settembre 1968, cit. (GU 1972, L 299, 32), come modificata dalla Convenzione 9 ottobre 1978 relativa all'adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran

Bretagna e Irlanda del Nord (GU L 304, 1, e - testo modificato - 77; in prosieguo: la "Convenzione").

2. - Tali questioni sono state poste nell'ambito di una controversia, relativa al risarcimento di un danno asseritamente provocato in occasione delle operazioni di scarico di merci trasportate sotto diverse polizze dall'Argentina in Italia, che vede opposte la Trasporti Castelletti Spedizioni Internazionali SpA (in prosieguo: la "Castelletti"), con sede in Milano, alla quale sono state consegnate le merci, e la Hugo Trumpy SpA (in prosieguo la "Trumpy"), con sede in Genova, nella qualità di agente raccomandatario della nave e del vettore Lauritzen Reefers A/S (in prosieguo: la "Lauritzen"), avente sede in Copenaghen.

La Convenzione

3. - L'art. 17, primo comma, prima e seconda frase, della Convenzione dispone: "qualora le parti, di cui almeno una domiciliata nel territorio di uno Stato contraente, abbiano convenuto la competenza di un giudice o dei giudici di uno Stato contraente a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza esclusiva spetta al giudice o ai giudici di quest'ultimo Stato contraente. Questa clausola attributiva di competenza deve essere conclusa sia per iscritto, sia verbalmente con conferma scritta, sia, nel commercio internazionale, in una forma ammessa dagli usi in questo campo e che le parti conoscevano od avrebbero dovuto conoscere".

4. - Si deve rilevare che tale redazione è stata modificata, successivamente ai fatti all'origine della causa *a qua*, dalla Convenzione 26 maggio 1989 relativa all'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese (GU L 285, 1). L'art. 17, primo comma, dispone attualmente: "qualora le parti, di cui almeno una domiciliata nel territorio di uno Stato contraente, abbiano convenuto la competenza di un giudice o dei giudici di uno Stato contraente a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza esclusiva

spetta al giudice o ai giudici di quest'ultimo Stato contraente. Questa clausola attributiva di competenza deve essere conclusa:
a) per iscritto o verbalmente con conferma scritta, o;
b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra loro, o;
c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale campo, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato" (*omissis*).

(*omissis*).

13. - Si deve, in via preliminare, ricordare che la Corte ha stabilito nella sentenza 14 dicembre 1976, causa 24/76, Estasis Salotti (*Racc.*, 1831, punto 9), che, mentre il semplice fatto che a tergo del contratto redatto su moduli predisposti da una delle parti sia stampata una clausola attributiva di competenza non soddisfa i requisiti stabiliti dall'art. 17, la situazione è diversa nel caso in cui nello stesso contratto firmato da entrambe le parti siano espressamente richiamate condizioni generali contenenti una clausola attributiva di competenza.

14. - Va pure ricordato che, tenuto conto della ripartizione delle competenze nel contesto del procedimento pregiudiziale previsto dal Protocollo 3 giugno 1971, relativo all'interpretazione da parte della Corte di Giustizia della Convenzione, spetta esclusivamente al giudice nazionale definire l'oggetto delle questioni che egli intende sottoporre alla Corte. Infatti, secondo la costante giurisprudenza, spetta esclusivamente al giudice nazionale adito, che si assume la responsabilità della decisione, valutare, alla luce delle peculiarità di ciascuna causa, tanto la necessità di una pronuncia pregiudiziale ai fini del giudizio quanto la rilevanza delle questioni sottoposte alla Corte (v. sentenze 27 febbraio 1997, causa C-220/95, Van den Boogaard, *Racc.*, I-1147, punto 16; e 20 marzo 1997, causa C-295/95, Farrell, *Racc.*, I-1683; punto 11).

15. – Come risulta dalla formulazione delle questioni poste, il giudice *a quo* chiede esclusivamente che vengano precisati quattro elementi che condizionano la validità di una clausola attributiva di competenza stipulata in una forma ammessa dagli usi, terza ipotesi dell'art. 17, primo comma, della Convenzione, vale a dire:

- il consenso delle parti riguardo alla clausola (prima questione);
- la nozione di uso del commercio internazionale (nona, quarta, quinta e ottava questione);
- la nozione di forma ammessa (seconda, undicesima e decima questione); e
- la conoscenza delle parti riguardo all'uso (tredicesima, quattordicesima e dodicesima questione).

16. – Da tali questioni risulta del pari che il giudice *a quo* si interroga circa l'esistenza, riguardo all'art. 17 della Convenzione, di eventuali limiti quanto all'elezione del foro (terza, settima e sesta questione).

Sulla prima questione, relativa al consenso delle parti riguardo alla clausola attributiva della competenza

17. – Con la prima questione il giudice *a quo* chiede, in sostanza, se l'art. 17 della Convenzione, nella sua redazione risultante dalla Convenzione d'adesione 9 ottobre 1978, nella parte in cui si riferisce alla nozione di "usi" impiegando nel contempo il termine "conclusa", presupponga necessariamente che venga accertato il consenso delle parti alla clausola attributiva di competenza.

18. – Al riguardo, si deve ricordare che la formulazione iniziale dell'art. 17 subordinava la validità di una clausola attributiva di competenza all'esistenza di una convenzione scritta, o di una convenzione orale confermata per iscritto; e che, al fine di tener conto degli usi particolari e delle esigenze del commercio internazionale, la Convenzione di adesione 9 ottobre 1978 ha introdotto nell'art. 17, primo comma, seconda frase, della Convenzione, una terza ipotesi, la quale prevede, nel commercio

internazionale, la valida stipulazione di una clausola attributiva di competenza in una forma ammessa dagli usi in questo campo che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere (sentenza 20 febbraio 1997, causa C-106/95, MSG, Racc., I-911, punto 16).

19. - Nella sentenza MSG, cit., punto 17, la Corte ha stabilito che, nonostante la semplificazione introdotta nell'art. 17, il consenso degli interessati resta sempre uno degli scopi di tale disposizione, giustificato dall'esigenza di tutelare il contraente più debole, evitando che clausole attributive di competenza, inserite nel contratto da una sola delle parti, passino inosservate.

20. - La Corte ha tuttavia aggiunto che la modifica apportata all'art. 17 consente di presumere che l'esistenza di tale accordo sia dimostrata quando esistono al riguardo usi commerciali nel settore considerato del commercio internazionale che le medesime parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere (sentenza MSG, cit., punti 19 e 20).

21. - Occorre quindi rispondere al primo quesito che l'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione deve essere interpretato nel senso che il consenso dei contraenti alla clausola attributiva di competenza si presume esistente se un siffatto comportamento corrisponde a un uso vigente nel settore del commercio internazionale in cui operano le parti di cui trattasi e se queste ultime conoscevano quest'uso o avrebbero dovuto conoscerlo.

Sulle questioni nona, quarta, quinta e ottava, relative alla nozione di uso del commercio internazionale

22. - Con tali questioni il giudice *a quo* chiede, in sostanza, quali siano i paesi nei quali debba essere constatata l'esistenza di un uso, come si formi il consenso su quest'ultimo, di quali forme di pubblicità esso debba essere oggetto e quali siano le conseguenze da ricavare, riguardo all'esistenza di un uso in tale campo, da azioni che contestano la validità di clausole attributive di competenza inserite in polizze.

23. - Nella sentenza MSG, cit., punto 21, la Corte ha indicato che spetta al giudice nazionale, in primo luogo, valutare se il contratto di cui trattasi rientri nell'ambito del commercio internazionale e, in secondo luogo, verificare l'esistenza di un uso nel settore del commercio internazionale in cui gli interessati operano.

24. - Riguardo al primo punto, è pacifico che, nella causa *a qua*, il contratto rientra nell'ambito del commercio internazionale.

25. - Riguardo al secondo punto, la Corte ha precisato nella sentenza MSG, cit., punto 23, che l'esistenza di un uso non dev'essere determinata in riferimento alla legge di uno degli Stati contraenti e non deve essere accertata in rapporto al commercio internazionale in generale, ma con riguardo al settore commerciale in cui i contraenti esercitano la loro attività.

26. - La Corte ha del pari stabilito nella sentenza MSG, cit., punto 23, che esiste un uso nel settore commerciale interessato quando, segnatamente, un determinato comportamento è generalmente e regolarmente osservato dagli operatori in tale settore in sede di stipula di contratti di un determinato tipo.

27. - Ne consegue che non è necessario che sia dimostrata l'esistenza di siffatto comportamento in determinati paesi né, in particolare, in tutti gli Stati contraenti. La circostanza che una prassi sia generalmente e regolarmente osservata dagli operatori attivi nei paesi che occupano una posizione preponderante nel settore del commercio internazionale di cui trattasi può costituire un indizio che agevola la dimostrazione dell'esistenza di un uso. Il criterio decisivo resta tuttavia quello di accertare se il comportamento di cui trattasi sia generalmente e regolarmente osservato dagli operatori nel settore del commercio internazionale nel quale sono attivi i contraenti.

28. - Non contenendo l'art. 17 della Convenzione alcuna indicazione riguardo alle forme di pubblicità, si deve considerare, come ha fatto l'avvocato generale nel paragrafo 152 delle sue conclusioni, che non si può esigere, per dimostrare l'esistenza di un

uso, l'eventuale pubblicità che possa essere data presso associazioni o organismi specializzati ai formulari prestampati nei quali compaia la clausola attributiva di competenza, pur essendo tale pubblicità idonea ad agevolare la prova di una prassi generalmente e regolarmente osservata.

29. - Un comportamento che presenti gli elementi costitutivi di un uso non perde tale qualità per il fatto di essere oggetto di contestazioni dinanzi ai tribunali qualunque sia la portata di tali contestazioni, fintantoché continui, ciò nonostante, ad essere generalmente e regolarmente osservato nel settore di attività considerato per il tipo di contratto di cui trattasi. Così, la circostanza che numerosi caricatori e/o giratari di polizze di carico abbiano contestato la validità di una clausola attributiva di competenza agendo in giudizio dinanzi a giudici diversi da quelli designati non sarebbe idonea a far perdere all'inserimento di tale clausola in detti documenti la qualità di uso, fintantoché sia dimostrato che corrisponde ad una prassi generalmente e regolarmente osservata.

30. - La nona, la quarta, la quinta e l'ottava questione vanno quindi risolte dichiarando che occorre interpretare l'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione come segue: l'esistenza di un uso, che deve essere accertata nel settore commerciale in cui i contraenti esercitano la loro attività, è dimostrata quando un determinato comportamento è generalmente e regolarmente osservato dagli operatori attivi in tale settore in sede di stipula di contratti di un determinato tipo; non è necessario che sia dimostrata l'esistenza di siffatto comportamento in determinati paesi né, in particolare, in tutti gli Stati contraenti; non si può sistematicamente esigere una determinata forma di pubblicità; il fatto che un comportamento che presenti gli elementi costitutivi di un uso sia contestato in sede giudiziale non è sufficiente a fargli perdere detta qualità.

Sulle questioni seconda e decima, relative alla nozione di forma ammessa

31. - Con la seconda questione il giudice *a quo* si interroga sui requisiti concreti che implica la nozione di "forma ammessa" ai sensi dell'art. 17 della Convenzione. Si chiede più in particolare se la clausola attributiva di competenza debba essere necessariamente contenuta in un atto scritto recante la sottoscrizione della parte che l'ha prevista, sottoscrizione a sua volta corredata di un riferimento alla clausola, se quest'ultima debba essere messa in evidenza rispetto alle altre clausole e se la lingua nella quale la clausola è redatta debba avere un nesso con la nazionalità delle parti.

32. - Con l'undicesima questione il giudice *a quo* si interroga sulle condizioni in presenza delle quali l'inserimento della clausola in questione su un modulo predisposto e non sottoscritto dalla parte non predisponente possa considerarsi eccessivamente oneroso per quest'ultima, ovvero abusivo.

33. - Con la decima questione il giudice *a quo* si chiede se si possa ammettere che, nell'ambito dell'art. 17 della Convenzione, venga invocato un uso che derogherebbe alle disposizioni legislative imperative adottate da taluni Stati contraenti riguardo alla forma delle clausole attributive di competenza.

34. - Si deve ricordare, a tale proposito, che nella sentenza 24 giugno 1981, causa 150/80, Elefanten Schuh (*Racc.*, 1671, punto 25), la Corte ha giudicato che l'art. 17 stabilisce esso stesso, per garantire la certezza del diritto ed assicurare il consenso delle parti, i requisiti di forma che le clausole attributive di competenza devono possedere.

35. - Ne consegue che la validità di una clausola attributiva di competenza può essere subordinata al rispetto di un particolare requisito di forma solo se questo si ricolleghi ai requisiti di cui all'art. 17.

36. - Spetta al giudice nazionale riferirsi agli usi commerciali nel settore considerato del commercio internazionale per stabili-

re se, nella causa della quale è investito, il modo in cui materialmente si presenta la clausola attributiva di competenza, ivi compresa la lingua nella quale essa è redatta, e il suo inserimento in un modulo prestampato non sottoscritto dalla parte non predisponente siano conformi alle forme ammesse da tali usi.

37. - Nella sentenza Elefanten Schuh, cit., punto 26, la Corte ha stabilito che gli Stati contraenti non hanno la facoltà di prescrivere requisiti di forma diversi da quelli previsti dalla Convenzione.

38. - Gli usi ai quali si riferisce l'art. 17 non possono pertanto essere vanificati da disposizioni legislative nazionali che prescrivano il rispetto di ulteriori requisiti di forma.

39. - Occorre quindi risolvere la seconda, l'undicesima e la decima questione dichiarando che l'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione deve essere interpretato nel senso che i requisiti concreti che implica la nozione di "forma ammessa" devono essere esclusivamente valutati con riferimento agli usi commerciali del settore considerato del commercio internazionale, senza tener conto dei requisiti particolari che possano essere previsti dalle disposizioni nazionali.

Sulle questioni terza, quarta e dodicesima, relative alla conoscenza delle parti riguardo all'uso

40. - Con tali questioni il giudice *a quo* chiede in sostanza, anzitutto, quale delle parti debba essere a conoscenza dell'uso e se la sua nazionalità svolga un ruolo al riguardo; inoltre quale livello di conoscenza tale parte debba avere circa il detto uso e, infine, se debba essere data pubblicità, e semmai in quale forma, ai formulari prestampati contenenti clausole attributive di competenza.

41. - Quanto al primo aspetto, la Corte ha stabilito nella sentenza Tilly Russ, *cit.*, punto 24, che, qualora la clausola attributiva di competenza inserita in una polizza di carico sia valida, ai sensi dell'art 17 della Convenzione, nel rapporto tra il caricatore

ed il vettore, essa può essere invocata nei confronti del terzo portatore della polizza di carico, dal momento che questi subentra al caricatore nei suoi diritti ed obblighi in forza del vigente diritto nazionale.

42. - Poiché la validità della clausola alla luce dell'art. 17 dev'essere accertata nei rapporti tra le parti originarie, ne consegue che la conoscenza dell'uso deve essere valutata in capo alle parti, senza che la loro nazionalità abbia rilevanza ai fini di questo esame.

43. - Quanto al secondo aspetto, dalla sentenza MSG, cit., punto 24, risulta che la conoscenza effettiva o presunta di un uso da parte dei contraenti può essere provata, in particolare, dimostrando che essi, avevano in precedenza stretto rapporti commerciali tra di loro o con altre parti operanti nel settore considerato, o che, nell'ambito di quest'ultimo, un determinato comportamento è sufficientemente noto, per il fatto di essere generalmente e regolarmente osservato in sede di stipula di un certo tipo di contratti, da poter essere considerato come una prassi consolidata.

44. - Per quel che concerne il terzo aspetto, si deve considerare, tenuto conto del silenzio della Convenzione riguardo ai mezzi di prova che possono essere addotti per dimostrare la conoscenza di un uso, che l'eventuale pubblicità data ai formulari prestampati contenenti clausole attributive di competenza presso associazioni o organismi specializzati, pur essendo atta ad agevolare la prova richiesta, non può costituire un mezzo di prova indispensabile a questo effetto.

45. - Occorre quindi risolvere la tredicesima, la quattordicesima e la dodicesima questione dichiarando che l'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione va interpretato nel senso che la conoscenza dell'uso deve essere valutata in capo alle parti originarie della Convenzione attributiva di competenza, senza che ai fini di questo esame abbia rilevanza la loro nazionalità. Tale conoscenza è dimostrata, indipendente-

mente da qualsiasi forma specifica di pubblicità, allorché, nel settore commerciale nel quale operano le parti, un determinato comportamento è generalmente e regolarmente osservato in sede di stipula di un certo tipo di contratti, così da poter essere considerato una prassi consolidata.

Sulle questioni terza, settima e sesta, relative all'elezione del foro competente

46. - Con tali questioni il giudice *a quo* si interroga sull'esistenza, riguardo all'art. 17 della Convenzione, di eventuali limiti quanto all'elezione del foro competente. Chiede se sia necessario che le parti eleggano un foro avente un qualsiasi nesso con la causa, se il giudice adito possa controllare la fondatezza della clausola nonché l'obiettivo perseguito dalla parte che l'ha inserita e se la circostanza che le disposizioni sostanziali vigenti dinanzi al foro prescelto rechino una limitazione della responsabilità di tale parte possa avere un'incidenza sulla validità della clausola.

47. - Occorre al riguardo ricordare che la Convenzione non riguarda le norme di diritto sostanziale (sentenza 13 novembre 1979; causa 25/79, Sanicentral, *Racc.*, 3423, punto 5), ma persegue l'istituzione di regole uniformi di competenza giurisdizionale internazionale (sentenza 3 luglio 1997, causa C-269/95, Benincasa, *Racc.*, I-3767, punto 25).

48. - Come la Corte ha più volte rilevato, è conforme allo spirito di certezza del diritto che costituisce uno degli scopi della Convenzione la possibilità per il giudice nazionale adito di pronunciarsi agevolmente sulla propria competenza in base alle regole della Convenzione, senza essere costretto a procedere all'esame della causa nel merito (sentenze 22 marzo 1983, causa 34/82, Peters, *Racc.*, 987, punto 17; 29 giugno 1994, causa C-288/92, Custom Made Commercial, *Racc.*, I-2913, punto 20, e Benincasa, *cit.*, punto 27). Nella sentenza Benincasa, cit., punti 28 e 29, la Corte ha precisato che tale esigenza di garantire la certezza del diritto grazie alla possibilità di prevedere con sicurezza il

foro competente è stata interpretata, nell'ambito dell'art. 17 della Convenzione, imponendo l'osservanza di rigorosi requisiti formali, essendo tale disposizione diretta a designare, in modo chiaro e preciso, il giudice di uno Stato membro contraente che abbia la competenza esclusiva conformemente alla volontà delle parti.

49. - Ne consegue che l'elezione del foro competente può essere valutata solo alla luce di considerazioni che siano collegate a requisiti previsti dall'art. 17.

50. - Per tali motivi la Corte ha più volte stabilito che l'art. 17 della Convenzione prescinde da qualsiasi legame oggettivo tra il rapporto giuridico controverso e il giudice designato (v. sentenze 17 gennaio 1980, causa 56/79, Zelger *Racc.*, 89, punto 4; MSG, *cit.*, punto 34, e Benincasa, *cit.*, punto 28).

51. - Per le medesime ragioni, in una situazione come quella di cui nella causa *a qua*, si deve escludere un ulteriore controllo della fondatezza della clausola nonché dell'obiettivo perseguito dalla parte che l'ha inserita e non può essere accordata rilevanza, riguardo alla validità della detta clausola, a norme sostanziali di responsabilità in vigore dinanzi al foro prescelto.

52. - La terza, la settima e la sesta questione devono pertanto essere risolte dichiarando che l'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione va interpretato nel senso che l'elezione del foro in una clausola attributiva di competenza può essere valutata solo in base a considerazioni che siano collegate ai requisiti previsti dall'art. 17 della Convenzione. Considerazioni relative ai collegamenti tra il foro prescelto e il rapporto controverso, alla fondatezza della clausola e alle norme sostanziali in vigore dinanzi al foro prescelto sono estranee a tali requisiti (*omissis*).

NOTAZIONI IN TEMA DI CLAUSOLA ATTRIBUTIVA DELLA COMPETENZA NELLE POLIZZE DI CARICO

1.- Nella decisione della Corte di giustizia CEE 16 marzo 1999 nella causa C - 159/97 e nella domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Corte di Cassazione italiana vengono adoperati, con mano ferma e sicura, gli strumenti di quella giurisprudenza superiore idonea a mostrare come sia fondato - allorché si profili una necessità pratica prima ancora che una necessità teoretica - dover far ricorso all'ipostatizzazione della struttura medesima dell'ordinamento giuridico marittimo generale (cfr., per questa nozione, Querci E. O., *Analisi del diritto marittimo*, Trieste, 1999, Cap. II, p. 152 e ss.).

In altri termini, sia pure in guisa intuitiva e sintetica, ove si voglia penetrare la fine essenza dell'esperienza giuridica marittima (cfr., su questa nozione, Querci E. O., *Evoluzione nel diritto marittimo*, Trieste, 1999, p. 218 e ss.), o si debba conseguire la conoscenza specifica delle sue interne od esterne articolazioni tecniche, sia la Corte di Giustizia CEE, sia la Corte di Cassazione italiana non hanno potuto evitare di fare ricorso all'idea di un sistema giuridico marittimo, al concetto della totalità del sistema, ai metodi generali in quanto applicabili ad un dato ordinamento giuridico, quello marittimo internazionale, al meccanismo del commercio internazionale, all'osservanza delle correlative sue regole oggettive: il tutto non può non culminare nello strumento teorico "della costruzione" (Pugliatti, Messina, Betti).

Come è noto, abbiamo tentato nelle già richiamate sedi di suggerire all'interprete l'adozione di una metodologia, e di impostare un discorso nuovo validi sul piano della teoria generale del diritto marittimo in funzione del suo complesso diritto positivo comune. Orbene, questa metodologia, questo nuovo discorso vengono osservati e tenuti in debito conto, o meglio confermati dai criteri di interpretazione sistematica seguiti nella riportata decisione della Corte di giustizia CEE.

Se si vogliono risolvere i problemi pratici reali posti dal meccanismo del commercio marittimo internazionale, secondo le direttive esplicitamente o implicitamente poste dal diritto positivo, allora, per identificare le regole giuridiche da applicare, non si può non fare ricorso all'idea che il diritto marittimo sia un ordinamento giuridico generale, di irretrattabile dimensione spaziale e temporale, un insieme di norme organizzato e prodotto da fonti normative plurali, non gerarchizzate, ma legate solo da un vincolo di competenza (Modugno). I chiarimenti a suo tempo esplicati sulla scienza del diritto marittimo, l'elaborazione teoretica del sapere giuridico marittimo erano appunto volti a fissare i criteri generali per l'interpretazione dei fatti normativi che disciplinano il vario atteggiarsi del commercio marittimo internazionale, pur rientrando nella più vasta riflessione che il giurista marittimista deve condurre sulla metodologia dell'interpretazione, sulla ricerca dei principi generali, sulla fissazione e individuazione mediale degli *standards* valutativi.

La Corte di Giustizia CEE, in questa mirabile pronuncia (efficacemente commentata da Aiello G., *La clausola attributiva della competenza nelle polizze di carico*, in *Rassegna Avv. dello Stato*, n. 1-2, 1999, pp. 71 a 77) reca un significativo apporto a quella interpretazione sistematica applicata, "che rientra in quella complessa e multiforme attività interpretativa di tipo recettivo o dichiarativo", rispetto ad un ordinamento giuridico dato, quello marittimo internazionale: "l'applicazione dei criteri metodologici nell'interpretazione dei fatti normativi di un diritto positivo dato, compreso il criterio dell'interpretazione sistematica, è tecnica interpretativa o, se si vuole, scienza ermeneutica applicata"..... "restando ben chiaro e decisivo l'ammaestramento di base, che l'interprete, per identificare le regole giuridiche, è vincolato all'apparato formale dei fatti normativi, che costituisce un limite invalicabile di ogni processo interpretativo, ma deve nello stesso tempo attingere alla realtà della vita sociale per identificare i problemi di vita dei quali la società si è assunta il carico e la soluzione ponendo in essere i fatti normativi" (Falzea).

2. Orbene, la nostra accettazione di questo limpido atteggiamento metodologico, con forte accentuazione assiologica, ci serviva per comprendere e far comprendere la fecondità del percorso logico-giuridico espresso dalla Corte di Giustizia CEE, per risolvere la questione devoluta dalla Corte di Cassazione, questione peraltro franta in ben quattordici quesiti: essa, nel ricorrere ai metodi generali per la conoscenza del sistema normativo del diritto marittimo, all'ermeneutica metodologica (alla metodologia dell'ermeneutica giuridica), ha guardato bene agli aspetti sostanziali della relativa fenomenologia giuridica al suo esame, e ha svuotato il guscio dagli antichi pregiudizi implicati dalla dottrina marittimistica c.d. derivata, quella poi impigliata nelle panie dell'empiria; ha fondato su basi incontestabili la nostra intuizione dell'esistenza nella legislazione marittimistica complessiva della "categoria generale del commercio marittimo internazionale", identificata come "figura generale oggettuale del diritto marittimo", con la sua forza normativa innovatrice e con la sua tendenza espansiva nel diritto positivo di oggi, pur celando una molteplicità di situazioni differenti.

L'ampiezza e insieme la concretezza della "categoria del commercio marittimo internazionale" hanno spezzato tutti i nessi tra il pubblico e privato esistenti nel diritto marittimo generale; hanno reso ininfluente l'invasione del pubblico nel privato, e, viceversa, hanno messo in evidenza il significato sostanziale e finalistico dei fenomeni diretti alla tutela degli interessi di soggetti che operano nelle formazioni sociali portuali e marittime, l'esaltazione del loro agire giuridico ed economico nello spazio globale.

È stato autorevolmente riconosciuto che l'apporto più significativo dell'additata revisione metodologica sta anche nella fecondità dell'introdotta teoria delle formazioni marittime e portuali nel loro agire marittimo ed economico, quella stessa che ne è un classico dogmatico. A condizione di intendere il "classico" non, naturalmente in modo retorico e vagamente sociologico, come

metafisica immutabilità giuridica, ma piuttosto dalla sua capacità di evolvere che non dalla sua immutabilità. Infatti, la onnitemporalità delle formazioni marittime e portuali non risiede affatto in un assetto perenne od eterno, ma nella possibilità che esso possa costantemente essere riattivato, riattualizzato, ossia ripensato e riformulato, anche profondamente in virtù degli elevati elementi di visibilità e di intelligibilità che possiede (Querci F.A.).

3. Questa lunga digressione, a guisa di premessa, mette in evidenza la **generalità** del diritto marittimo (Volli) e il torto dello specialismo: "speciale è ogni concetto scientifico in quanto non è già in anticipo universale. Con che si riconosce che l'esperienza positiva, in quanto è da osservare volta per volta e non può essere conosciuta una volta per tutte, è fatta di fenomeni speciali e di campi speciali di fenomeni. Ma ciò non vuol dire che l'esperienza positiva non possa presentare aspetti di estrema generalità o che la loro conoscenza sia preclusa allo scienziato" (Falzea).

Viceversa, il giurista marittimista, se è tale, deve preoccuparsi di inquadrare i dati particolari che egli visualizza in un sistema universale riflettente, per quanto possibile, il quadro completo dei fenomeni marittimi mondiali. Lo scienziato deve solo attenersi al principio metodico della esperienza giuridica marittima; deve cioè formare questo quadro universale non mediante principi e presupposti assunti *a priori*, ma sulla base di osservazioni di fatto: tenuta ferma questa cautela metodica, specialità e generalità sono determinate in concreto dallo stesso contenuto di esperienza. Il mondo giuridico marittimo presenta campi speciali in un panorama generale.

"Nessuno può pretendere di arrivare a questa visione panoramica, senza passare attraverso quei campi. Ma, d'altra parte, altrettanto infondata è la pretesa di chiudersi metodicamente all'interno di un campo, ignorando e trascurando le sue relazioni sistematiche col resto della realtà. I piani dell'esperienza positiva sono molteplici e svariati e danno luogo a accertamenti, procedi-

menti e orientamenti diversi, peculiari alle diverse materie scientifiche, ma lo spirito della scienza deve rimanere unitario. Ciò vale per il giurista, come per ogni altro scienziato" (Falzea).

4. Ordunque, questi principi si palesavano indeclinabili ed idonei a fissare il punto centrale del problema affrontato dalla Corte di Giustizia CEE, sollecitato dalla Corte di Cassazione, ed a fondare lo schema teorico servente all'inquadramento dei dati positivi.

L'art. 17, primo comma, seconda frase, terza ipotesi, della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968, riguardante la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, come modificata dalla Convenzione del 9 ottobre 1978 relativa all'adesione del Regno di Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, e successivamente da quella di San Sebastian - Convenzione del 26 maggio del 1989 relativa all'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese -, riconosce anche la validità delle clausole attributive della competenza (e quindi anche in regime di circolazione della polizza di carico) in quanto stipulate per e nel commercio internazionale: "in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano od avrebbero dovuto conoscere e che, in tale campo, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato".

In una parola, con la modifica introdotta nel 1978, è stata ammessa la possibilità di inserire nel contratto una clausola di "attribuzione della competenza", indipendentemente da un'effettiva adesione volontaria della parte che non ha predisposto tale clausola.

Il giudice remittente, chiamato a pronunciarsi sull'opponibilità al terzo ricevitore della merce in forza di una polizza di carico emessa dal comandante della nave e consegnata al caricatore contenente la clausola attributiva della competenza del giudice

inglese a conoscere delle controversie relative all'esecuzione del contratto di trasporto, ma sicuramente anche di quelle relative alla vendita marittima che ha originato l'occasione del viaggio marittimo, ha formulato ben quattordici quesiti. La Corte di Giustizia CEE ha proceduto partitamente all'esame degli stessi, rimanendo astretta, correttamente, ai limiti del proprio sindacato, nella cui orbita rimaneva del tutto estranea qualsivoglia delibazione valutativa delle norme di diritto interno rilevanti nella materia *de qua* e dei correlativi presupposti della situazione di fatto da cui ha acquistato consistenza e si è attualizzata la controversia radicata presso il giudice italiano.

5. Procediamo attraverso le guise tematizzate proprie della decisione, ma che permettono di risalire, in termini di significativa conferma, ai punti fondamentali della proposta scientifica da noi approntata ed elaborata in una serie di opere, già citate, sulla scientificizzazione del diritto marittimo, e sulla costruzione scientifica dell'ordinamento giuridico marittimo generale.

Anzitutto, la Corte di Cassazione - è bene subito sottolinearlo - rettamente eleva a rango di fonte l'uso "normativo" da cui discende la scaturigine genetica della clausola derogatoria della competenza, in quanto lo stesso pone in essere una normativa efficace di per se stessa, a prescindere dall' "ordine delle volizioni delle parti" pattiziamente cristallizzato nei vari titoli contrattuali (vendita marittima; trasporto marittimo; polizza di carico).

Ognun vede che simile riconoscimento del rango di fonte dell'uso commerciale marittimo implica altresì, oltre la cennata prescissione dell'ordine delle volizioni delle parti, la definizione e il valore della polizza di carico siccome strumento di pagamento internazionale, al servizio sì del trasporto marittimo, ma piuttosto intersecato nel ricco strumentario attuativo della vendita marittima, che annovera appunto il sistema bancario, il credito documentario, il sistema assicurativo (cfr. Querci G. A., *Navigazione e commercio, Vendita marittima e credito documentario,* Trieste,

1999): i principi del formalismo giuridico importano l'oggettivazione della circolazione dell'ordine delle certezze legali materializzato nella polizza di carico; classificano la polizza come titolo astratto già al momento del suo rilascio da parte del comandante della nave, portatore e investito di un *munus* internazionale, che dà luogo ad un rapporto distinto da quello di cui, non solo al trasporto marittimo, ma anche da quello derivante dalla stessa vendita marittima (cfr., per questi limpidi e fondamentali chiarimenti, Querci G. A., *op. cit.*, pp. 304-320). Fuoriuscito dagli ambiti dei soggetti originari, siano essi il venditore, il compratore (vendita marittima), siano essi il caricatore-vettore (trasporto marittimo), il titolo-polizza diventa ad ogni effetto, come è stato persuasivamente dimostrato (Querci G. A.), un'espressione programmatica in sé rigorosamente compiuta del formalismo giuridico, una forma altamente tipizzata.

Di qui il rapporto di implicazione tra l'uso commerciale marittimo e il titolo formale puro polizza di carico. Norme fondamentali dell'ordine giuridico marittimo generale disciplinano l'uso commerciale marittimo siccome fonte vera e propria, autonoma nell'ambito del sistema delle fonti, con un vincolo di competenza propria, e la polizza viene classificata, prima come titolo astratto nel primigenio segmento della sua circolazione, e negli altri segmenti siccome titolo formale puro inattaccabile sotto ogni profilo (Querci G. A.).

Vengono così a frantumarsi o a dissolversi gli schemi e i vecchi gusci dogmatico-empirici di cui si trovano infarcite e sovraccariche certe pronunce giurisprudenziali di merito e anche talune della stessa Suprema Corte, e di molti commentatori, che non danno ragione delle fondamentali partiture generali in cui vanno iscritte la teoria delle fonti dell'ordinamento giuridico marittimo generale, tra cui spicca anche l'uso commerciale marittimo, e l'operatività attuosa normativamente contemplata della "categoria generale del commercio marittimo internazionale".

6. Questa è la positività costituita dal fatto giuridico commerciale marittimo, una realtà in cui la sua esperienza si trova già preliminarmente inserita nell'ordine giuridico marittimo: i concetti che possono ricevere una significazione positiva, suscettibile, almeno in astratto, di controllo nel mondo dei dati giuridici, sono quelli di ordinamento giuridico marittimo generale, di fonti plurali e non gerarchizzate - inclusivo dell'uso e delle convenzioni internazionali - di commercio marittimo internazionale, di formalismo giuridico delle vendite marittime, e di strumenti documentali delle certezze pubbliche commerciali collegati alle stesse, di cui un giurista marittimista si può servire per la soluzione dei problemi da noi qui discussi e per la costruzione di una teoria idonea a inquadrare sistematicamente tutti i dati positivi.

Di qui discendono la nozione di convenzione internazionale come fonte autonoma nell'ambito della teoria delle fonti del diritto marittimo; la nozione di uso marittimo commerciale come fonte autonoma del diritto marittimo; la categoria generale del commercio marittimo internazionale normativizzata; la nozione di polizza di carico quale strumento di pagamento internazionale (atto astratto produttivo di un distinto rapporto da quello scaturente sia dalla vendita marittima sia da quello derivante dal trasporto marittimo, in un ordine seriale primigenio nel circuito di utilizzazione e di circolazione del titolo, e quale titolo formale nei successivi segmenti utilizzativi e circolativi); la nozione di ordine di volizioni delle parti materializzate ed espresse nei titoli contrattuali (vendita marittima, trasporto marittimo, polizza di carico); la nozione di formalismo giuridico, da cui scaturisce la legittimità della fissazione delle regole oggettive del commercio marittimo internazionale, che offre una disciplina che si sovraordina all'espressione delle volizioni delle parti; la nozione di nazionalità irrilevante nei confronti delle parti originarie; la nozione di disposizioni nazionali interne irrilevante ai fini dei requisiti particolari dalle stesse previsti in riferimento agli usi commerciali marittimi generalmente e regolarmente osservati in

sede di stipula delle vendite marittime e dei contratti di trasporto marittimo, e di rilascio delle polizze di carico.

7. In conclusione, la Corte di Giustizia CEE ha accortamente impostato un itinerario di conoscenza in ordine ai quesiti formulati dalla Corte di Cassazione, muovendo, nelle risposte offerte, da basi sicure, ed avvicinandosi al diritto positivo marittimo: le domande della Corte hanno sempre trovato una coerente risposta, allargando lo sguardo ai rapporti di diritto marittimo generale, e, soprattutto, superando i confini dello spazio giuridico segnato dalle relazioni tra le parti originarie viste e configurate nel recinto chiuso degli ordinamenti nazionali, delle disposizioni statuali interne, ma facendo intravedere un terreno verso le altre comunità marittime e portuali, con la progressiva intensificazione di piani di interessi interstatuali, che non possono non postulare forme di regolamentazione giuridica della medesima latitudine.

Per un siffatto compito sono state appunto formalizzate la Convenzione di Bruxelles 27 settembre 1968 (e successivamente modificata e ratificata in Italia con legge 21 giugno 1971, n. 804), e le già citate Convenzioni del 9 ottobre 1978 e del 26 maggio 1989 cit., i cui principi vigono e si applicano in tema di competenza giurisdizionale e per l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, a causa della loro più estesa generalità, piuttosto che le norme statuali ordinarie di diritto interno, la cui generalità è astretta nell'ambito di situazioni di interesse in varia guisa circoscritte.

Beninteso, oramai, è sui principi che si va primieramente costruendo l'unità giuridica del sistema marittimo globale, una vera e propria unità giuridica planetaria, che reca in sé e per sé l'*humus* fondante dei diritti e "del diritto del mare".

Elena Orsetta Querci
Università degli Studi di Trieste

LODO ARBITRALE 9 GIUGNO 1998
(Giudice unico Giorgio Righetti)

G. Righetti, Presidente
G. Vincenzini e F. Siccardi, Membri

F.LLI NERI S.a.s. (avv. L. Canepa),
SOC. RIMORCHIATORI SPEZZINI A.R.L. (avv. F.S. Lauro),
COOPERATIVA ORMEGGIATORI E BATTELLIERI
PORTO DI MARINA DI CARRARA S.r.l. (avv. E. Longhi)
c. NUOVI CANTIERI APUANIA (avv. P. Cugurra).
Costruzione n. 1.160 - nave "Splendid"

Nave in costruzione - Nave varata in avanzato corso di allestimento - Acquisizione della *destinatio ad navigandum* - Accertamento di fatto - Oggetto di salvataggio in acque portuali.

Assistenza e salvataggio - Soccorso per ordine dell'autorità - Danni causati a beni di terzi nell'adempimento di ordini dell'autorità - Risarcimento dei danni - Rimborso da parte del titolare del bene soccorso.

Il 24/12/1993 nel corso di un violento fortunale la costruzione n. 1.160, poi m/n "Splendid", in avanzato allestimento, rompeva gli ormeggi della banchina antistante il bacino di costruzione nel porto di Marina di Carrara e, ruotando sotto l'azione del vento, investiva, distruggendoli, due pontili del vicino Circolo Nautico, danneggiandone altri nonché numerose imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate, per poi incagliarsi, mentre arretrando con la poppa provocava danni alla stessa banchina ed a una costruzione del Cantiere. La Capitaneria di Porto mobilitava piloti, ormeggiatori, due rimorchiatori *in loco*, ed assumeva la dire-

zione delle operazioni, mentre le direzioni dei Compartimenti di La Spezia e Livorno, inviavano sul posto altri tre rimorchiatori.

Le operazioni di riaccosto dell'unità sbandata duravano circa 10 ore, e, nell'esecuzione degli ordini specifici dell'autorità dirigente, venivano arrecati danni ad altre imbarcazioni da diporto. Le parti demandavano ad un Collegio arbitrale come in epigrafe composto, la determinazione del compenso dovuto ai soccorritori nonché la questione relativa al risarcimento dei danni subiti dai terzi, e al loro rimborso da parte del titolare dell'unità assistita.

L'accertare se una costruzione galleggiante già varata e in avanzato stadio di allestimento abbia o meno acquisito la destinazione alla navigazione (ancorché non ancora l'elemento intrinseco, di natura concreta e al tempo stesso relativa, della c.d. "navigabilità", sia pure motu alieno*) e, come tale, possa essere oggetto di salvataggio, integra una questione di fatto da risolversi caso per caso.*[1]

È oggetto di salvataggio una nave varata in corso di avanzato allestimento, sprovvista di personale, che abbia rotto gli ormeggi ed abbia investito, distruggendoli o danneggiandoli gravemente, numerosi pontili e le imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate e stia arrecando danni ad altri impianti portuali.[2]

Nel caso in cui i soccorritori, eseguendo un ordine specifico sotto la direzione dell'autorità marittima, arrechino danni ad altre imbarcazioni per effetto del vortice provocato dalle eliche ruotanti a tutta forza, i detti soccorritori, nel sistema previsto dall'art. 491 c. nav., hanno diritto al rimborso, da parte del titolare del bene soccorso, degli ammontari risarcitori da essi corrisposti o comunque dovuti ai terzi danneggiati.[3]

1., 2. In questo senso si è orientata la dottrina richiamata nella motivazione del lodo: BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino 1929, pagg. 293-298; BERLINGIERI F., *I diritti di garanzia sulla nave*, Padova 1966, pagg. 120-121; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I (2), Milano 1967, pagg. 927- 929, nonché la giurisprudenza citata a sostegno.

3. Non esistono precedenti giurisprudenziali sul punto.

MOTIVI IN FATTO E IN DIRITTO DELLA DECISIONE

La materia del contendere, nella presente fattispecie, assume una particolare rilevanza, e di qui l'importanza e la delicatezza della decisione, in relazione alla principale e fondamentale questione dibattuta tra le parti: quella che impinge nella definizione della natura dell'oggetto rappresentato da una costruzione ancora iscritta nello speciale registro delle navi in costruzione ma già destinata alla navigazione (ossia a spostarsi sulle acque trasportando persone e/o cose), dopo che tale costruzione è stata assoggettata all'operazione tecnica che va sotto il nome di "varo" (sia nella sua forma di attuazione tradizionale, cioè mediante scivolamento da uno scalo in un ambiente acqueo, che nelle forme più moderne di allagamento del bacino di costruzione o di assemblaggio sull'acqua di sezioni o tronconi della sua struttura precostruiti altrove) e prima che la stessa costruzione venga completata in tutte le sue parti, collaudata e poi iscritta nel registro delle navi (maggiori o minori e/o galleggianti). Il problema che si agita è quello appunto che si impernia nel quesito se e quando, nel periodo che corre dal varo al perfezionamento dell'opera con pedissequa iscrizione nel registro definitivo, tale costruzione possa già considerarsi una "nave", ai sensi del diritto della navigazione, e se ad essa possano applicarsi le normative previste per le navi, in quanto compatibili con il suo stato attuale, o, comunque uno degli istituti tipici del diritto marittimo, e specificamente, nel caso che qui interessa, l'istituto dell'assistenza e salvataggio, ovverosia del soccorso (*salvage*) in mare o nelle acque interne. Questo problema ha, da tempo, affaticato la dottrina, in particolare quella italiana, più sensibile agli aspetti dommatici della problematica giuridica. Comunque, sia in Italia che all'estero, uniformità di vedute vi è sempre stata nel non poter considerare "nave" in pieno senso tecnico-giuridico, quella al momento in costruzione *prima* del varo (RIPERT; PAPPENHEIM, BRUNETTI). Quanto allo stadio della costruzione successivo al varo, si è

affacciata dapprima una tendenza a considerare "nave" l'*opus perfectum* [KENNEDY; *The Andalusian* (1878)], e non quello *unfinished*. O addirittura si è pretesa la condizione che, per poter essere considerata nave, essa debba esser già iscritta al registro (NISIO, SCERNI, QUERCI). Questo indirizzo è stato oggetto di acuta critica di un autore (GAETA) che ha posto in evidenza come non possasi circoscrivere la nozione di nave alle sole navi registrate, ed è stato poi condiviso da chi si è soffermato sul problema ancor più a monte, puntualizzando che non v'è necessaria coincidenza tra varo e compimento dell'*opus* (PESCATORE). Così anche la Cass. n. 319 del 17/2/1962. Ancora va ricordato come la dottrina in ultimo citata abbia del pari chiaramente posto in luce (seguendo le orme del BRUNETTI) che, ai fini della definizione di "nave", l'autopropulsione non costituisca affatto un elemento necessario. Anche le navi destinate a navigare *motu alieno*, ovverosia a rimorchio (o quelle fluviali, mediante tonneggio), sono navi in senso proprio, come i galleggianti mobili. E tali rimangono le costruzioni che hanno perduto la propria capacita di locomozione, a causa di incidente o avaria, così come possono considerarsi tali anche quelle che tale capacita non hanno ancora acquisito. Sotto un altro aspetto, la stessa dottrina critica ha posto in evidenza la confusione affacciatasi alla stregua di un'altra tendenza già profilatasi all'estero (RIPERT, WAHL) e radicatasi anche in Cass. n. 4096 del 31/10/1956 (con nota, peraltro adesiva, di ALBANO), secondo cui l'attitudine a navigare, elemento intrinseco della *destinatio ad navigandum*, si sarebbe identificato con la c.d. "navigabilità" della nave, ossia nella sussistenza delle condizioni necessarie perché la nave possa intraprendere la navigazione in condizioni di sicurezza. Orbene, la detta dottrina critica (GAETA), condivisa poi da altri autori (BONDUA', LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE, SPASIANO, MANCA), ha invece fermamente opposto che la cosiddetta "navigabilità" non è che l'estrinsecazione di un concetto assolutamente relativo (all'impiego della nave e alle condizioni di tempo e di luogo in cui si

svolge il viaggio della stessa), estraneo alla qualifica della nave come tale (tant'è vero che la stessa rimane tale, anche se menomata per incidenti, avarie, danneggiamenti, fino a quando non perisce, perdendo la sua identità strutturale). Su tale posizione si è allineata anche la giurisprudenza della Suprema Corte italiana. V. la Cass. n. 6134 del 1 giugno 1995, la cui massima recita: "Ai fini della definizione di nave, la destinazione al trasporto per acqua non va confusa con la navigabilità in atto".

La problematica in oggetto è stata poi analizzata da successiva dottrina (RIGHETTI) allineata con gli autori in ultimo citati, la quale, scendendo ancor più in profondità sotto il profilo fattuale, ha confermato, da una parte, che la nave in costruzione, sullo scalo o in bacino secco, non può considerarsi nave se non dopo che è avvenuto il suo varo (per scivolamento o allagamento). Dall'altra parte, la nave varata può essere considerata tale ancor prima che l'allestimento sia completato (e la nave consegnata al committente, e/o iscritta nelle matricole).

Certamente, in via di massima, la nave diviene tale prima dell'esecuzione delle prove in mare. Il giudizio sul "quando" non può, peraltro, secondo tale ultima dottrina, che rendersi caso per caso.

Questi i risultati conseguiti ad oggi dall'indagine teorica. Le particolarità della fattispecie in esame rendono allora necessario un approfondimento specifico dell'indagine che va, infatti, portata ad esplorare in dettaglio l'intero periodo di allestimento intercorrente tra il varo (con qualunque metodo sia avvenuto) e lo stadio finale dell'*opus* nel periodo precedente le prove in mare e il collaudo, per pervenire ad un giudizio *ad hoc*.

Va ancora tenuto presente che, secondo la tecnica piu moderna, buona parte dell'allestimento (e cioè il c.d. pre-allestimento) viene effettuato prima che la nave venga varata (mediante allagamento del bacino dove è costruita).

In proposito, nel dibattito innanzi questo Collegio, sono state sostenute tre tesi in fatto e in diritto. La prima (dei reclamanti)

mira a considerare, alla data del 24/12/1993, la Costruzione 1.160, poi immatricolata come motonave "SPLENDID", come nave ai sensi dell'art. 136 Cod. nav. e/o dell'art. 1 (lett. g della Convenzione *Salvage* 1989, r. es. in Italia con L. 2/4/1995 n. 129, e ad applicare ai servizi resi alla stessa, come dalla ricostruzione del fatto che precede, la disciplina degli artt. 491 e segg. C. nav. e/o degli artt. 12 e segg. della detta Convenzione.

La seconda (pure avanzata dai reclamanti, in via alternativa oppure subordinata) sostiene che ad una costruzione già avanzata e in allestimento che abbia raggiunto un grado di perfezionamento quale quello della Costruzione n. 1.160, poi "SPLENDID", vadano comunque applicate in via analogica le normative surrichiamate, ove il Collegio ritenga di non applicare le stesse norme in via diretta.

La terza (avanzata dalla parte reclamata, fin dalle sue prime difese) sostiene l'inapplicabilità delle dette normative speciali alla fattispecie, che dovrebbe essere regolata alla stregua delle norme sull'istituto dell'appalto, e in specie dall'art. 1657 Cod. civ., o, ancor più precisamente, in base alle tariffe vigenti in Marina di Carrara per i servizi portuali dei rimorchiatori congruamente maggiorate a prudente discrezione del Collegio.

Come s'è detto in precedenza, i reclamanti, in base alla prima o alla seconda soluzione, hanno concluso per la determinazione del compenso nell'ammontare globale di Lit. 7.150.000.000= (settemiliardicentocinquantamilioni di lire). La parte reclamata, in base alla caldeggiata terza soluzione, ha instato per la determinazione del compenso nella misura meglio vista del Collegio ma comunque non superante l'ammontare globale di alcune centinaia di milioni di lire.

Il Collegio, all'unanimità, ritiene di dover considerare, in base alle considerazioni che seguono, la Costruzione in oggetto n. 1.160, poi immatricolata come M/n "Splendid", quale nave assoggettata, in particolare, alla applicazione della normativa speciale sul soccorso in mare.

In punto di puro diritto, il Collegio condivide, infatti, la tesi secondo cui, dopo il varo e prima ancora delle prove in mare e del collaudo, una costruzione navale in allestimento puo raggiungere un grado di avanzamento tale da far ritenere raggiunta quell'attitudine virtuale e potenziale alla navigazione che configura l'elemento essenziale della *destinatio ad navigandum.*

D'altronde, sostanzialmente, a tale conclusione, sul piano teorico, prima del RIGHETTI, erano giunti altri esimi autori nazionali come il BRUNETTI [*"Dir. maritt. priv. italiano"*] e il BERLINGIERI F. [*"I diritti di garanzia sulla nave"*] dei quali si va qui, per la perspicua pertinenza dei loro elaborati, a riportare doverosamente i testi.

[BRUNETTI, pag. 594] "L'unica difficoltà..... consiste nel precisare il momento nel quale la costruzione assumerà le caratteristiche della nave. Se l'obbietto dell'ipoteca non è una nave compiuta, deve essere tuttavia una nave incominciata *e non un mero complesso di materiali nel quale non si possa scorgere anche in embrione la struttura della nave.....* Com'è ovvio, un criterio assoluto non è opportuno fissare, ne si riuscirebbe a fissare".

[BERLINGIERI F., pag. 120 ss.) "Dopo il varo, pur non essendo la costruzione ancora terminata poiché ad esso segue il periodo dell'allestimento [(in nota):"la cui durata varia a secondo del tipo di nave e dei sistemi di costruzione usati dal cantiere..."] sembra invece che la nave possa essere oggetto dei privilegi speciali marittimi o, almeno, di alcuni di essi. Alcuni dei rapporti considerati nell'art. 552 C. nav. *possono infatti sorgere nel periodo intercorrente tra il varo e la fine dell'allestimento.* Basti pensare..... ai crediti *per eventuale assistenza o salvataggio* ed a quelli per indennità dipendente da urto [(in nota): *"La nave durante l'allestimento è normalmente ormeggiata ad una banchina del cantiere costruttore ed è ipotizzabile che essa, a seguito della rottura degli ormeggi, possa correre pericolo di perdersi* ovvero possa recare danno a terzi"]. "La nave può, di fatto, navigare anche se non iscritta nei pubblici registri e non abilitata..... sembra debbasi tener conto del fatto della [desti-

nazione alla] navigazione, indipendentemente da ogni altro elemento. Quindi è sufficiente che la costruzione, dopo il varo, possa essere qualificata come nave, ai sensi dell'art. 136 C. nav..... *Che la nave in costruzione dopo il varo sia* [*recte*, a giudizio di questo Collegio: *"possa n.d.e. essere considerata"*] una *nave ai sensi dell'art. 136 C. nav. non sembra possa essere revocato in dubbio poiché della nave presenta le caratteristiche essenziali* in quanto si tratta di un corpo galleggiante, capace di spostarsi sull'acqua, sia pure a rimorchio [(in nota): "L'esistenza dei propri mezzi di propulsione non è infatti uno dei requisiti che distinguono la nave dal galleggiante"]. Essa presenta anche l'elemento della *destinazione* al trasporto in quanto questa è appunto la funzione per cui è stata costruita e varata. D'altra parte, la legge richiede come elemento per l'individuazione della nave non tanto la capacita *attuale* di trasporto, ma la *destinazione*, cosicché, come non perde la qualifica di nave.....[quella] temporaneamente incapace di trasportare perché in riparazione, tale qualifica acquista.....[quella] che tale capacita ancora non possiede, come la nave dopo il varo. [In nota: "*Dopo il varo* la nave in costruzione *acquista* la sua capacita di navigare e trasportare, *gradatamente* e *prima ancora della iscrizione nelle matricole e nei registri* ....."]. L'orientamento dottrinale di cui sopra merita di essere seguito, vieppiù oggi con l'affermarsi della tecnica del varo per allagamento del bacino di costruzione di unità già in avanzato stadio di allestimento. Versandosi, peraltro, come è stato da altri *ut supra* puntualizzato, in materia di giudizio da emanarsi caso per caso, occorre por mente alla situazione di fatto in cui trovavasi la Costruzione in oggetto alla data dell'avvenimento. È stato pacificamente assodato, prima mediante la documentazione versata dalla stessa parte reclamata e poi mediante la scrupolosa indagine del C.T.U., che la "1.160" addì 24/12/1993 si presentava come qui di seguito specificato (v. supplemento alla consulenza tecnica di ufficio, pag. 6/9).

- *Stato di avanzamento dello scafo:* 97%
- *Stato di avanzamento del montaggio*: 95%
- *Stato di avanzamento dell'allestimento, in dettaglio,* come segue:
- Stato di avanzamento macchinari di coperta: 25%
- Stato di avanzamento macchina timone: 70%
- Stato di avanzamento propulsore trasversale: 80%
- Stato di avanzamento porte stagne: 10%
- Stato di avanzamento porte di compartimentazione: 90%
- Stato di avanzamento *covers*: 80%
- Stato di avanzamento rampe: 50%
- Stato di avanzamento tubolature: 80%
- Stato di avanzamento forza scafo: 70%
- Stato di avanzamento motori principali: 70%
- Stato di avanzamento generatori elettrici e relative tubazioni: 90%
- Stato di avanzamento caldaia e ausiliari: 90%
- Stato di avanzamento pompe e macchine ausiliarie: 95%
- Stato di avanzamento condotte gas: 45%
- Stato di avanzamento quadri elettrici: 90%
- Stato di avanzamento impianti luce: 70%
- Stato di avanzamento consolle sala controllo: 60%
- Stato di avanzamento cavi automazione: 65%

In buona sostanza, anche se gli apparecchi e i motori non erano funzionanti perché ancora scollegati, l'unità aveva assunto una completezza strutturale e dotazionale tale da farle assumere, inconfutabilmente, i connotati fondamentali di nave, e da lasciar apparire, altrettanto indiscutibilmente, come acquisita la *destinatio ad navigandum alias* l'attitudine virtuale e potenziale a navigare, ancorché ancora a rimorchio e solo in istato di necessita. Previa chiusura della rampa poppiera e tamponamento col materiale disponibile dell'apertura di servizio sotto il ponte principale a circa 2 metri sopra la linea di galleggiamento, l'unità (pag. 13 del supplemento di relazione del C.T.U.) avrebbe potuto, in condizioni meteo non sfavorevoli, essere rimorchiata, ad es., a La Spe-

zia, senza correre grave rischio di sua perdita o di danni alle sue strutture, macchinari etc.

Ultima ma significativa circostanza: come appare dalle fotografie prodotte in causa, l'unità portava già sulle sue fiancate iscritto a grosse lettere il proprio nome "SPLENDID", e, sotto, l'indicazione del suo futuro compartimento "PALERMO".

Nessun dubbio quindi che essa potesse considerarsi già nave secondo il dettato dell'art. 136 C. nav. che designa tale "ogni costruzione destinata al trasporto per acqua....".

Ovvero, secondo la definizione della Convenzione SALVAGE 1989, resa esecutiva in Italia come surriportato, che considera tale "ogni bastimento di mare, nave lacuale o fluviale, o altro manufatto o struttura atti a navigare". Alle operazioni di soccorso descritte supra deve quindi applicarsi, in via diretta, senza necessità di invocare l'analogia *ex* art. 1 C. nav., la disciplina speciale prevista dagli artt. 69, 70, 491 a 495 C. nav. e/o degli artt. 12 e segg. della Convenzione *Salvage* 1989.

(*Omissis*)

DANNI SUBITI DA PROPRIETÀ DI TERZI A CAUSA DELLE OPERAZIONI DI SOCCORSO

Il Circolo Nautico di Marina di Carrara e i proprietari delle imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate hanno proposto azioni giudiziali di risarcimento danni avverso il Cantiere N.C.A. che, a sua volta, ha chiamato in causa le società convenute esercenti i rimorchiatori. Ciò è avvenuto perché i danni dei medesimi pontili e imbarcazioni sono in gran parte stati provocati dal loro investimento da parte della massa della costruzione in via di sbandamento dopo la rottura degli ormeggi, e, solo in parte, provocati dal turbine delle eliche in movimento dei rimorchiatori, specie quando agivano da spintori sulla fiancata di sinistra della "1.160".

I danni direttamente causati da investimento da parte della nave assistita non interessano, ovviamente, questa procedura arbitrale. Altrettanto è a dirsi dei danni da investimento con sbrecciatura della banchina e dello spigolo di una costruzione del Cantiere che sono di sola pertinenza degli assicuratori dello stesso Cantiere. E, ancora, di quelli che, ove potessero distinguersi, fossero stati causati direttamente alle attrezzature o alle imbarcazioni da diporto, dal maltempo.

Rientrano invece nell'oggetto del contendere dibattuto innanzi questo Collegio, i danni sia volontariamente inferti dagli ormeggiatori sia involontariamente ma scontatamente provocati dal vortice delle eliche dei rimorchiatori alle unita da diporto, in esecuzione di consapevoli (ma al contempo ritenuti necessari) ordini impartiti dall'Autorità marittima che ha diretto l'operazione nelle sue varie fasi (v. *supra*).

Trattasi, pertanto, dei danni a terzi c.d. "necessitati", cioè causati in istato di necessita e qui, addirittura, per ordine dell'autorità, dai soccorritori.

È chiaro che di tali danni devono rispondere, *in primis*, verso i terzi danneggiati, i soccorritori che li hanno arrecati, e che essi hanno diritto di richiedere alla parte assistita, in via separata, la rifusione di quanto esborsato ai terzi in sede di risarcimento.

L'art. 491 C.nav. dispone infatti che (nel c.d. sistema italiano) l'assistenza o il salvataggio di una nave dà diritto (entro il limite del valore dei beni soccorsi, *in primo luogo e in ogni caso* ma a condizione che i beni soccorsi siano stati salvati anche solo in parte o per opera di altri o della buona sorte) al risarcimento dei *danni* subiti e al rimborso delle spese incontrate dai soccorritori, in via separata appunto dal compenso loro spettante.

Orbene, i danni subiti, a giudizio del Collegio, comprendono non solo quelli direttamente sofferti dalle persone o dai mezzi impiegati dai soccorritori, bensì anche quelli da essi causati a terzi in istato di necessita (o per ordine dell'autorità) ai fini del conseguimento dell'utile risultato, e dai soccorritori dovuti risar-

cire ai terzi danneggiati. Per tali danni, che siano stati risarciti ai terzi, i soccorritori hanno diritto di rivalsa verso il titolare del bene soccorso. Ciò non toglie che i terzi possano agire direttamente contro il titolare del bene soccorso esercendo un'azione surrogatoria *ex* art. 2900, nel solo caso però in cui i soccorritori trascurino di agire per la rifusione di quanto dovuto ai danneggiati. Nella presente fattispecie, invece, i danneggiati hanno agito verso il titolare dei beni soccorsi perché il danno alle loro proprietà appariva essere stato almeno in parte causato dall'investimento diretto da parte del bene oggetto del soccorso, piuttosto che dall'azione dei soccorritori.

In questo particolare caso, il giudice o gli arbitri devono accertare parimenti l'ammontare dei danni arrecati dai soccorritori e dichiarare che, rispetto ad essi, il titolare dei beni soccorsi, convenuto dai danneggiati, deve parimenti accollarsene il risarcimento e manlevare i soccorritori da eventuali azioni che i terzi, com'è loro diritto di danneggiati, proponessero eventualmente avverso i soccorritori.

Sulla base della documentazione contenziosa allegata dalle parti e dall'indagine specifica del C.T.U., il Collegio ritiene che i Cantieri Nuova Apuania, quali titolari del bene soccorso, debbano accollarsi (ed eventualmente manlevare i soccorritori da) i danni da questi ultimi inferti, in istato di necessita determinato dall'adempimento dell'ordine dell'autorità che dirigeva le operazioni, mediante il vortice provocato dalle eliche in moto a tutta forza dei rimorchiatori, alle seguenti unità da diporto di pertinenza dei nominativi sottosegnati o loro assicuratori, negli importi in appresso indicati:

(*Omissis*)

DETERMINAZIONE DEL COMPENSO

Tenuto conto de:

A) la gravità della situazione di emergenza e di preoccupante *distress* in cui si è venuta a trovare la nave in oggetto, sprovvista di personale a bordo e incapace totalmente di prestare qualsiasi cooperazione avendo rotto tutti gli ormeggi (molti dei quali usati e non affidabili) di prua, sotto l'azione del fortunale (vento da SW forza 7/8 con punte maggiori), ed avendo investito con la fiancata sinistra, dopo aver effettuato una rotazione di 36, distruggendoli e/o danneggiandoli gravemente, 3 dei 5 pontili dell'attiguo Circolo Nautico, nonché avendo affondato alcune e continuando a danneggiare altre numerose imbarcazioni da diporto ivi ormeggiate o alla fonda, nonché avendo risalito con il fondo della volta di poppa la banchina del Cantiere N.C.A., sbrecciandola e danneggiando con la rampa di dritta uno spigolo di una costruzione dello stesso Cantiere;

B) il complesso delle prestazioni fomite, sotto la direzione della locale Autorità marittima, dai cinque rimorchiatori che hanno provveduto in cinque fasi, ad effettuare ripetuti tentativi di disincaglio mediante trazioni o spinte a tutta forza, per la durata complessiva di circa 10 ore, sempre lottando contro le avverse condizioni meteo, in uno specchio d'acqua ristretta, cosparso di relitti di imbarcazioni o di natanti semiaffondati e di frantumi di pontile, cavi, anche elettrici, al bando, correndo almeno due di questi rimorchiatori (L'"Oreste Neri" e il "Pluto") anche rischi per l'incolumità dei mezzi e delle persone; tenuto altresì conto che due di essi rimorchiatori ("Pluto" e "Tuono") si sono portati sul posto da La Spezia e un altro ("Tito Neri V") da Livono, affrontando alla massima velocità possibile una difficile traversata di mare in burrasca; e che uno (il "Tito Neri V") ha prestato assistenza con cavo incocciato alla nave riormeggiata per un'intera notte;

C) tenuto conto che alle operazioni dirette dall'Autorità marittima hanno preso parte anche otto ormeggiatori su tre imbarcazioni, prestando con abnegazione e coraggio e abilità un'opera perigliosa e indispensabile, mollando cavi dalla nave, ripulendo lo specchio d'acqua da relitti e cavi, salvando e spostando numerose imbarcazioni;

D) che alle stesse operazioni hanno efficacemente partecipato, in via di cooperazione esterna e di coordinazione degli interventi, sempre sotto la direzione dell'Autorità marittima, i due piloti del porto di Marina di Carrara;

E) che il valore dei mezzi tutti impiegati è di otto miliardi di lire, e che uno dei detti rimorchiatori (il "Tuono") è armato ed equipaggiato per il soccorso;

F) che la nave allo sbando, del valore concordemente stimato in cento miliardi di lire, ha corso il rischio di subire danni all'opera viva per un ammontare indeterminabile con i relativi pregiudizi economici per committente e per il Cantiere, nonché di arrecare ulteriori danni ad altri beni immobili e/o imbarcazioni di terzi;

G) che il successo è stato pieno e completo;

H) tenuta in evidenza l'ormai copiosa giurisprudenza nazionale ed estera in tema di assistenza portuale a nave che ha rotto gli ormeggi e provoca (o corre il pericolo di provocare) danni a se stessa, alle opere portuali e ad altre navi, il Collegio Arbitrale come in epigrafe composto, pronunziando all'unanimità come da mandato nel compromesso in atti,

DETERMINA il compenso globale dovuto ai soccorritori (cinque rimorchiatori, otto ormeggiatori, due piloti e relativi mezzi), comprensivo delle spese da essi sopportate, nell'importo di lire italiane UN MILIARDO E NOVANTA MILIONI, con gli interessi di legge dal dì della messa in mora, e cioè dal 19/1/1994, al dì dell'effettivo pagamento;

DICHIARA altresì tenuta la stessa soc. N.C.A. a manlevare i soccorritori dalle domande di risarcimento dei danni, incoate e incoande dai proprietari o loro assicuratori agenti in rivalsa delle

tredici imbarcazioni sopra elencate con relativa indicazione dei loro aventi diritto, affondate o danneggiate dal vortice delle eliche dei rimorchiatori operanti a tutta forza su ordine consapevolmente emanato in istato di necessita dall'Autorità dirigente le operazioni, danni che sono stati liquidati o transatti nell'ammontare complessivo di Lit. 136.585.000= che resteranno così a carico definitivo del Cantiere N.C.A.;

considerata la delicatezza in diritto e la complessità della fattispecie, e ritenuto che a termini della decisione che precede, si delinea chiaramente una reciproca soccombenza delle parti, avendo i reclamanti richiesto un compenso settuplo di quello sopra loro riconosciuto ed essendosi la reclamata riconosciuta debitrice di un importo pari alla meta circa di quello liquidato *ut supra*, nonché avendo instato per il rigetto della domanda dei reclamanti concernente i danni a terzi, sostenendo che essi sarebbero derivati da colpa personale dei soccorritori;

DICHIARA interamente compensati, in via definitiva, tra le parti le spese e gli onorari del presente procedimento arbitrale nella misura in cui sono stati anticipati dalle medesime.

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONE PRIMA CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:
Dott. Michele CANTILLO - Presidente -
Dott. Alfio FINOCCHIARO – Consigliere -
Dott. Vincenzo FERRO - Consigliere -
Dott. Alessandro CRISCUOLO - Consigliere-
Dott. Salvatore DI PALMA – Rel. consigliere

Ha pronunciato la seguente SENTENZA

Sul ricorso proposto da:
MINISTERO DELLE FINANZE, in persona del Ministro *pro tempore*, domiciliato in ROMA VIA DEI PORTOGHESI 12, presso l'AVVOCATURA GENERALE DELLO STATO, che lo rappresenta e difende *ope legis*; - ricorrente –

contro

PAGAN DINO, RIGHETTI CARLO, elettivamente domiciliati in ROMA CIRCONVALLAZIONE CLODIA 80, presso l'avvocato ROMANO VACCARELLA, che li rappresenta e difende, giusta delega a margine del controricorso; - controricorrenti –

avverso la sentenza n. 366/96 della Corte d'appello di BOLOGNA, depositata il 14/03/96;
udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 03/12/97 dal Consigliere Dott. Salvatore DI PALMA;
udito per il resistente, l'Avvocato Vaccarella, che ha chiesto il rigetto del ricorso; udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott. Dario CAFIERO che ha concluso per il rigetto del ricorso.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

1.1 In data 15 luglio 1983, la Guardia di Finanza-Sezione operativa navale di Rimini contestò a Dino Pagan, comandante della M/N "Tritone Primo", di stazza lorda pari a t. 48,75, la violazione delle norme sulle tasse automobilistiche, in quanto l'imbarcazione, destinata a servizio pubblico di trasporto passeggeri e non soggetta all'obbligo del ruolo dell'equipaggio, navigava senza aver corrisposto la tassa di circolazione relativa al primo e secondo quadrimestre in corso. Esperiti inutilmente i rimedi amministrativi, Dino Pagan, quale comandante della Motonave, e Carlo Righetti, quale rappresentante e socio della "Fratelli Righetti Carlo e Gilberto" S.n.c., proprietaria del mezzo, impugnarono dinanzi al Tribunale di Bologna la decisione definitiva dell'Intendente di Finanza di Forlì e la conseguente ingiunzione dell'Ufficio del Registro di Rimini che ordinava il pagamento della somma di £. 4.359.580 per tassa di proprietà, soprattassa e interessi, sostenendo, fra l' altro, che, siccome la motonave era obbligatoriamente tenuta ad avere, fra le carte di bordo, anche "il ruolino di equipaggio", facente parte integrante della licenza, il natante era escluso dall'ambito di applicazione della tassa di circolazione ai sensi dell'ultimo comma della Tariffa E, come modificato dall'art. 1 l. n. 153 del 1978, allegata al d.P.R. n. 39 del 1953.

In contraddittorio con l'Amministrazione delle Finanze - che instò per la reiezione delle domande - il Tribunale di Bologna, con sentenza del 9 dicembre 1993, dichiarò non dovuta la tassa di circolazione.

1.2 Proposto appello dal Ministero delle Finanze dinanzi alla Corte di Bologna, questa - in contraddittorio con il Pagan ed il Righetti, i quali instarono per la reiezione del gravame e per la conferma della sentenza impugnata - con sentenza n. 366 del 14 marzo 1996, respinse l'appello.

I giudici d'appello - dopo aver premesso che la Tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953 esclude dall'ambito di applicazione

del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolo di equipaggio - hanno così argomentato la decisione: a) - se il legislatore avesse inteso escludere dal tributo le sole navi maggiori - le cui carte di bordo sono l'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio - avrebbe utilizzato questa espressione, semplice e chiara; sicchè, "l'uso di una formula diversa mostra come l'esonero riguardi una più ampia classe di bastimenti, comprensiva necessariamente anche di navi minori in possesso di determinati requisiti"; b) - i bastimenti marittimi minori i quali superino, come la motonave Tritone, le dimensioni di cui all'art. 1287 cod. nav. - "sono soggetti all'obbligo di tenuta di un documento che, comunque denominato, equivale, nelle caratteristiche e nella funzione al ruolo di equipaggio"; c) - "....la licenza per navi minori rilasciata ...alla M/N "Tritone"...prescrive l'equipaggiamento 'col numero di persone necessario' e impone di tenere a bordo, durante l'esercizio, il ruolino di equipaggio. La licenza è corredata poi del 'Ruolino di equipaggio' n. 11006 A che ne fa 'parte integrante'"; d) - la soggezione all'obbligo di tenuta del "Ruolino" comporta l'esonero dal tributo. Avverso tale sentenza il Ministero delle Finanze ha proposto ricorso per Cassazione, deducendo due motivi di censura.

Resistono, con controricorso, Dino Pagan e Carlo Righetti, nelle predette qualità.

MOTIVI DELLA DECISIONE

2.1 Con il primo motivo (con cui deduce "violazione e falsa applicazione della tariffa allegata tabella E al d.P.R. 5.2.1953 n. 39, come modificata dall'art. 1 della legge 20.4.1978 n. 153, in relazione all'art. 14 delle disposizioni preliminari cod. civ."), la amministrazione finanziaria sostiene che, in base alla interpretazione restrittiva della disposizione tariffaria - imposta dalla natura di norma tributaria derogatoria - l'esclusione dal tributo si appli-

cherebbe unicamente alle navi maggiori, per le quali soltanto sussisterebbe l'obbligo di tenuta del ruolo di equipaggio.

Con il secondo motivo (con cui deduce "violazione e falsa applicazione degli artt. 172 e 1287 cod. nav. e dell'art. 357 del regolamento della navigazione marittima"), il Ministero delle Finanze sostiene che, anche se il "ruolino di equipaggio" potrebbe essere equiparato al "ruolo di equipaggio" per determinati effetti (ad es., assicurazioni sociali e previdenza), non potrebbe esserlo certamente agli effetti tributari.

2.2 Il ricorso merita accoglimento.

2.2.1 Costituisce qualificazione giuridica, operata dalla sentenza impugnata ed incontestata fra le parti quella secondo cui la nave in questione - di stazza lorda pari a t. 48,75; abilitata, con "licenza", alla navigazione litoranea per trasporto passeggeri; e (quindi) munita del c.d. "ruolino d'equipaggio" - è annoverabile fra quelle "minori".

È noto che, ai sensi del combinato disposto degli artt. 136 comma 2 terzo periodo cod. nav. e 302 commi 2 e 3 reg. es. cod. nav. (navigazione marittima), "sono minori le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e le navi addette alla navigazione interna"; che "si considerano navi costiere tutte le navi che per caratteristiche, per dotazioni e per sistemazioni riservate all'equipaggio siano atte soltanto a navigazione costiera"; e che "per navigazione costiera si intende la navigazione lungo le coste continentali e insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia".

2.2.2 Il problema sottoposto, per la prima volta, a questa Corte consiste nello stabilire se le "navi minori", munite del c.d. "ruolino d'equipaggio", siano assoggettate o non alla tassa di circolazione ai sensi dell'ultimo comma della nota alla Tariffa E, allegata al d.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39 (t.u. delle leggi sul- le tasse automobilistiche), sostituito dall'art. 1 l. 20 aprile 1978 n. 153, secondo il quale "sono escluse; dall'ambito di applicazione del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio".

La risposta - contrariamente a quanto ritenuto dalla decisione impugnata - non può che essere positiva, alla luce dell'analisi storico-sistematica della disposizione ora riprodotta, ovviamente con riferimento all'anno 1983, tenuto conto della fattispecie in esame.

2.2.3 Nella sua formulazione originaria, l'ultimo comma della predetta nota stabiliva che "sono soggetti alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutti i natanti a propulsione meccanica destinati a navigare sui laghi, fiumi e canali, e quelli destinati alla navigazione in acque soggette a giurisdizione marittima, ma esenti dall'obbligo del ruolo d'equipaggio".

È evidente che, con siffatta formulazione, si faceva riferimento, assoggettandole alla tassa di circolazione, alle navi "minori" destinate alla navigazione interna ed a quella costiera: infatti, soltanto le navi minori sono "esenti" dall'obbligo del ruolo d'equipaggio (sostituito dalla "licenza") - che, unitamente all'atto di nazionalità, abilitante alla navigazione, costituisce una delle carte di bordo indispensabili per le navi "maggiori": cfr. artt. 136 comma 2 seconda proposizione, 169 commi 1 e 3 e 172 cod. nav. e 349 ss. reg. es. cod. nav. cit. - e sono strutturalmente destinate alla navigazione interna e/o costiera, come dianzi definite, e, quindi, alla "navigazione" (e non già al mero "transito", proprio delle navi maggiori) nelle "acque pubbliche" (soggette alla sovranità dello Stato), che, fino al 31 dicembre 1982, costituiva il presupposto per l'assoggettamento degli autoscafi alla tassa di circolazione (art. l d.P.R. n. 39 del 1953 cit.; mentre, a far data dal 1° gennaio 1983 - per effetto di quanto stabilito dall'art. 5 commi 31 e 32 d.l. n. 359 del 1982, convertito, con modificazioni, nella legge n. 53 del 1983 - il presupposto medesimo è costituito dalla mera iscrizione dell'autoscafo nelle matricole o nei registri, a seconda che si tratti di nave maggiore o minore, giusta quanto disposto dall'art. 146 cod. nav.).

2.2.4 A seguito dell'introduzione nell'ordinamento della disciplina della "navigazione da diporto" (prevista dalla legge 11

febbraio 1971 n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto, così come modificata ed integrata dalle leggi nn. 51 del 1976 e 193 del 1986) che, prevedendo, per le diverse unità da diporto l'iscrizione in appositi registri ed il rilascio di licenza di abilitazione a seconda del tipo di navigazione cui le stesse sono idonee (d'altura o costiera), ha esonerato le medesime dall'obbligo della tenuta del ruolo d'equipaggio (cfr. art. 8 l. n. 50 del 1971) si determinò, sulla base di una certa interpretazione (restrittiva) dell'ultimo comma della predetta nota alla Tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953, l'assoggettamento di tutte le unità da diporto alla tassa di circolazione, indipendentemente dal tipo di navigazione cui le stesse erano destinate. Sicché, il legislatore (legge 6 marzo 1976 n. 51, recante modifiche ed integrazioni alla legge n. 50 del 1971), per un verso - sostituendo, con l'art. 16, l'ultimo comma della più volte citata nota - assoggettò alla tassa di circolazione "tutte le navi e imbarcazioni da diporto....abilitate a navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a sei miglia dalla costa", nonché "le navi e imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, abilitate alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa, qualora effettuino la navigazione nelle acque interne"; e, per l'altro, istituì, a far data dal 1° gennaio 1976, per le unità da diporto nazionali, "abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa", che stazionassero in porti marittimi nazionali, la "tassa di stazionamento", l'abbonamento alla quale determinava l'esonero dal pagamento della tassa di circolazione, anche nell'ipotesi in cui le unità stesse effettuassero la navigazione nelle acque interne (principio della "alternatività" fra tassa di stazionamento e tassa di circolazione: cfr. art. 17 commi 1, 2 e 5 l. n. 51 del 1976).

2.2.5 Ambiguità, veri e propri errori materiali e disparità di trattamento tributario fra unità da diporto nazionali ed estere indussero il legislatore (legge 20 aprile 1978 n. 153, recante modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 mazzo 1976 n. 51, in materia di navigazione da diporto) a corregge e la precedente

disciplina tributaria. L'art. 1 della legge sostituì (nuovamente) il testo dell'ultimo comma della nota alla tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953, introducendo due distinte disposizioni (commi) costruite, invertendo la tecnica legislativa utilizzata in precedenza, come norme di "esenzione" dalla tassa di circolazione - aventi rispettivamente ad oggetto le navi ed imbarcazioni da diporto e le altre navi. La prima disposizione - che "esentava" dal pagamento della tassa di circolazione "le navi e le imbarcazioni *da* diporto a motore ed a vela con *mo*tore ausiliario"(quali definite dall'art. 1 l. n. 50 del 1971), "abilitate alla navigazione oltre sei miglia dalla costa, salvo che effettuino la navigazione nelle acque interne e non siano abbonate alla tassa di stazionamento" - è stata definitivamente sostituita dall'art 12 della legge 5 maggio 1989 n. 171 (Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971 n. 50, 6 marzo 1976 n. 51 e 26 aprile 1986 n. 183, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto), il quale, modificando, appunto, il penultimo comma della Tariffa E più volte citata, statuisce che le "unità da diporto", come definite dall'art. 1 della legge n. 50 del 1971 e successive modificazioni, non sono soggette alle tasse stabilite dalla tariffa (tassa di circolazione; le unità stesse sono attualmente assoggettate alla tassa di stazionamento: cfr. art. 17 della legge n. 51 del 1976 nel testo risultante a seguito delle modificazioni ed integrazioni apportate dall'art. 3 d. l. n. 378 del 1994, convertito, con modificazioni, nella legge n. 498 del 1994).

La seconda disposizione "esclude" dall'"ambito di applicazione" della tassa di circolazione "le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio".

2.2.6 Al termine della descritta evoluzione legislativa, appare evidente che mentre le unità da diporto sono state definitivamente escluse dall'ambito di operatività della tassa di circolazione (penultimo comma della nota alla Tariffa E allegata al d.P.R. n. 30 del 1953), essendo assoggettate alla tassa di stazionamento, la tassa di circolazione è astrattamente riferibile soltanto agli altri "natanti" non destinati a "navigazione da diporto" (quale sem-

pre definita dall'art. l comma 2 della legge n. 50 del 1971 - sia nel testo vigente nel 1983, sia in quello attualmente in vigore, risultante dalle modifiche introdotte dall'art. 1 d.l. n. 378 del 1994, convertito nella legge n. 498 del 1994 - siccome "effettuata a scopi sportivi e ricreativi, dai quali esuli il fine di lucro"). A ben vedere,è, altresì, evidente che, per quanto riguarda i "natanti", astrattamente assoggettabili alla tassa di circolazione, il concreto discrimine fra la sottoposizione e l'esenzione è stato sempre costituito, rispettivamente, dall'esonero o dal dovere di tenuta del ruolo d'equipaggio: infatti, come già rilevato (cfr., *supra,* n. 2. 2. 5), nella formulazione originaria del testo dell'ultimo comma della nota predetta, costruito come norma impositiva (cfr., *supra,* n. 2. 2. 3), è mutata soltanto (non senza conseguenze, peraltro, sul piano dell'interpretazione) la tecnica legislativa di costruzione del testo medesimo, strutturato, ora, come norma di "esenzione", al pari, del resto, di quello del penultimo comma, riguardante le unità da diporto.

2.2.7. Che l'esenzione, dalla tassa di circolazione, prevista dall'ultimo comma della nota alla Tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953, riguardi unicamente le navi "maggiori", quali definite dal combinato disposto degli artt. 136 comma 2 secondo periodo cod. nav. e 302 comma 1 reg. es. cod. nav., si trae dalle concorrenti considerazioni che seguono:

A) - Il "ruolo di equipaggio" - disciplinato dagli artt. 169-171 cod. nav. e 349-361 reg. es. cod. nav., e la cui fondamentale funzione (accanto ad altre: quali, ad es., la iscrizione nello stesso degli atti dello stato civile compilati a bordo delle navi, secondo quanto previsto dagli artt. 171 comma 2, 205 cod. nav. e 386 reg. es.) consiste nella documentazione, consistenza, qualifica e retribuzione dell'equipaggio, come sottolineato anche dalla dottrina - è una delle "carte di bordo" che soltanto le navi maggiori debbano tenere (art. 169 comma 1).

B) - Il c.d. "ruolino di equipaggio" è un "documento di bordo" non previsto da alcuna disposizione né del codice, nè del

relativo regolamento di esecuzione, tenuto conto che le indicazioni contenute e le annotazioni ed iscrizioni effettuate, per le navi maggiori, nel ruolo di equipaggio sono inserite, per le navi marittime minori, nella "licenza" (art. 172 la quale, oltre a costituire l'atto di abilitazione di tali navi alla navigazione, rappresenta anche l'unica carta di bordo che le navi medesime sono obbligate a tenere sulla base delle norme codicistiche. Il "ruolino" è stato, invece, istituito dall'art. 17 (che reca la rubrica "ruolino d'equipaggio delle navi minori") del D.M. (lavoro e previdenza sociale e marina mercantile) 6 luglio 1974 (Norme per l'esecuzione delle disposizioni di cui all'art. 8 della legge 22 febbraio 1973 n. 27, sulla previdenza marinara), il quale stabilisce che alla licenza delle navi minori è annesso un ruolino di equipaggio conforme al modello approvato con decreto del Ministro per la Marina Mercantile. Che siffatto "ruolino" sia equiparato al "ruolo di equipaggio" esclusivamente nella parte in cui questo, assolvendo la sua principale funzione di documentare consistenza, qualifica e retribuzione dell'equipaggio (dianzi sottolineata *sub* A), adempie anche quella di documentare la posizione dei singoli membri dell'equipaggio ai fini delle leggi per le assicurazioni sociali e la previdenza, è dimostrato dalla *ratio* che sta a fondamento dell'art. 8 della legge n. 27 del 1973 (v. anche art. 18 l. 26 luglio 1984 n. 413, sul riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi): quella, cioè di tutelare compiutamente, ai predetti fini, anche "i marittimi di prima e seconda categoria, imbarcati sulle navi definite minori dall'art. 136 cod. nav., munite di licenza ed aventi le caratteristiche indicate nell'art. 1287 dello stesso codice" (cfr. artt. 8 comma 1 della legge e 2 D.M. cit.), i quali debbono essere "obbligatoriamente iscritti alla gestione marittimi della Cassa nazionale della previdenza marinara" (art. l D.M. cit.). Deve aggiungersi, su un piano più generale, da un lato, che - siccome tale decreto ministeriale, emanato, come già detto, ai sensi dell'art. 8 comma 6 della legge n. 27 del 1973,e contenente norme di esecuzione dell'articolo stesso, ha natura giuridica di "regolamento ministeria-

le", secondo quanto disposto dall'art. 17 comma 3 della legge n. 400 del 1988 esso, quale fonte subprimaria (subordinata anche alle norme secondarie governative), non può certamente porre norme "integrative" della legge o di atti a questa equiparati (nella specie, della nota alla Tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953, richiamata dall'art. 1 del decreto stesso e successivamente modificata da leggi formali ordinarie, nel senso di equiparare al "ruolo di equipaggio" il "ruolino"); e, dall'altro, che - siccome il decreto ministeriale è stato emanato nel 1974, e cioè in epoca di molto anteriore alla definitiva formulazione dell'ultimo comma della nota alla predetta Tariffa E, operata dall'art. 1 della legge n. 153 del 1978 (cfr., *supra*, n. 2.2.5) - se il legislatore del 1978 avesse inteso operare l'equiparazione del "ruolino" al "ruolo" agli effetti tributari, lo stesso non avrebbe incontrato alcuna difficoltà "tecnica" (trattandosi di norma regolamentare vigente) a richiamare, in una fonte primaria, le disposizioni regolamentari relative al "ruolino di equipaggio".

C) - L'equiparazione della licenza delle navi minori alle carte di bordo di quelle maggiori, operata dall'art. 1287 cod. nav. "anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza, quando si tratti di navi di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate ovvero di navi con apparato motore superiore ai venticinque cavalli asse o trenta cavalli indicati, anche se costituisca mezzo di propulsione ausiliario" - il quale viene interpretato dalla Corte bolognese nel senso che tale disposizione "equipara ad ogni effetto, per imbarcazioni superiori alle dieci tonnellate, la licenza alle carte di bordo delle navi maggiori", e, quindi, al ruolo di equipaggio - non attiene certamente alla materia tributaria. A prima lettura, la disposizione parrebbe equiparare la licenza delle navi minori, con determinate caratteristiche di stazza o di motore (corrispondenti a quelle possedute dalla nave *de qua*) alle carte di bordo delle navi maggiori - e, quindi, fra le altre, al ruolo di equipaggio - oltreché "agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza", "anche" ad altri effetti

(secondo la lettura datane dalla Corte bolognese, "ad ogni effetto", e, quindi, anche a quelli tributari). Ma tale lettura è affrettata. Infatti,che l'art. 1287 faccia esclusivo ed eccezionale riferimento alla materia delle assicurazioni sociali e della previdenza è dimostrato, oltreché dalle considerazioni svolte dianzi *sub* B): a) - dalla disciplina contenuta nell'art. 172 commi 1 e 2 cod. nav., laddove stabilisce che (alcune del)le indicazioni contenute, per le navi maggiori, nel ruolo di equipaggio sono inserite nella licenza "a tutti gli effetti previsti dal....codice, dalle leggi e dai regolamenti speciali" (ovviamente, disciplinanti la materia della navigazione marittima); e che nella licenza delle navi marittime minori, di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate , se a propulsione meccanica, o alle venticinque in ogni altro caso, sono inserite altresì le annotazioni ed iscrizioni previste per il ruolo di equipaggio dall'art. 171 cod. nav.; la qual disciplina rappresenta la riprova che l'art. 1287 deve essere interpretato nel senso esattamente opposto a quello opinato dai giudici d'appello: l'"equiparazione" della licenza delle navi marittime minori al ruolo di equipaggio vale, secondo la lettera della legge - oltreché agli altri effetti previsti dal codice (ad es., art. 172; cfr., sempre ad es., anche, relativamente ai delitti di falsità ideologica nel ruolo di equipaggio o di uso di atto falso, gli artt. 1127 e 1128), ovvero da leggi e regolamenti speciali in materia di navigazione marittima - "anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza"; b) - dalla disciplina contenuta nell'art. 357 reg. es. cod. nav., laddove - dopo aver specificato (al comma 1), con riferimento all'art. 170 n. 5 del codice (il quale prescrive che il ruolo di equipaggio deve contenere l'elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonché del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso), il contenuto delle ulteriori annotazioni, relative alle persone arruolate, da effettuare nel ruolo di equipaggio (per ciascuna persona arruolata: nome, compartimento d'iscrizione,

numero di matricola, data e luogo d'imbarco, firma di chi effettua il movimento, timbro dell'ufficio, forme particolari di retribuzione) - statuisce, nel secondo comma, che "le stesse annotazioni si effettuano sulla licenza ai fini dell'applicazione degli artt. 172, 330 e 1287 del codice"; la qual disciplina costituisce ulteriore dimostrazione, per un verso, che gli altri effetti richiamati dall'art. 1287 sono esclusivamente quelli previsti dal codice (e da norme ad esso complementari), e, per l'altro, che lo stesso art. 1287 equipara la licenza al ruolo di equipaggio esclusivamente "agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza" dei lavoratori arruolati (cfr., in tal senso, Cass. n. 636 del 1989).

D) - I controricorrenti sembrano dubitare che come la tassa di stazionamento per le unità da diporto ha sostituito quella di circolazione (cfr., *supra,* nn. 2.2.4 e 2.2.5) - così questa, per le navi minori, sia sostituita da uno o più dei molteplici tributi compresi nella complessa categoria delle cc.dd. "tasse marittime e portuali" (tasse sul movimento portuale delle merci; tasse sui passeggeri; tasse di ancoraggio, tutte disciplinate dalla legge 9 febbraio 1963 n. 82 e successive modificazioni ed integrazioni, intervenute principalmente ad opera del d.l. n. 47 del 1974, conv., con mod., nella legge n. 117 del 1974), tenuto segnatamente conto del servizio pubblico svolto dalla nave *de qua* (cfr., *supra,* n. 1.1). Ma il dubbio è infondato, sia perché il presupposto della tassa di circolazione - collegato com'è alla mera iscrizione dell'autoscafo nelle matricole o nel registro: cfr., *supra,* n. 2.2.3 - è radicalmente diverso rispetto a quelli posti a base di ciascuna delle citate tasse marittime e portuali, sia perché a fronte della disposizione dell'ultimo comma della più volte citata nota alla Tariffa E allegata al d.P.R. n. 39 del 1953 - non è dato rinvenire alcuna norma, disciplinante le tasse medesime, sulla quale possa fondarsi il dubbio prospettato, o dalla quale possa trarsi un principio di "alternatività" (o di sostituzione) fra le stesse e la tassa di circolazione.

E) - Determinante, comunque - pur nel concorso delle considerazioni che precedono - appare il rilievo, secondo cui, dal momento che la disposizione *de qua* è strutturata come "norma di esenzione" dalla tassa di circolazione ("sono escluse dall'ambito di applicazione del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio"), vale la regola che le disposizioni legislative, le quali contengono agevolazioni o benefici tributari di qualsiasi specie, hanno carattere derogatorio rispetto al principio di cui all'art. 53 comma 1. Cost., secondo il quale: "tutti sono tenuti a concorrere alle spese pubbliche in ragione della loro capacita contributiva" (cfr. Corte Cost., e *pluribus,* sentt. nn. 134 del 1982, 108 del 1983 e 235 del 1997; ord. n. 52 del 1988). Proprio alla luce di tale rilievo - e tenuto conto, da un lato, che, anche dopo le modificazioni del 1982, il presupposto della tassa di circolazione applicata agli autoscafi resta pur sempre la presunzione assoluta di "navigazione in acque pubbliche" degli stessi, in quanto iscritti nelle matricole o nel registro (art. 1 d.P.R. n. 39 del 1953; cfr., *supra,* n. 2.2.3); e, dall'altro, che la *ratio* dell'esenzione, riferita soltanto alle navi maggiori, sta nel fatto che queste, in ragione delle loro caratteristiche, sono "naturalmente" destinate alla navigazione d'altura e, quindi, al mero "transito" in acque pubbliche - non è consentito, sulla base della legislazione vigente (nel 1983 ed attualmente), interpretare la predetta norma di esenzione né analogicamente (facendole sostanzialmente statuire anche che "sono escluse dall'ambito di applicazione del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolino di equipaggio"), a causa del divieto, sancito dall'art. 14 delle disposizioni sulla legge in generale, di applicare le leggi che fanno eccezione a regole generali oltre i casi in esse considerati (cfr., in tal senso, secondo la costante giurisprudenza di questa Corte, e *pluribus,* sentt. nn. 11693 del 1997, 13502 del 1991, 250 del 1971), e neppure estensivamente (equiparando, agli effetti tributari, il "ruolino" al "ruolo di equipaggio"), tenuto conto di tutte le argomentazioni dianzi svolte.

3. La sentenza impugnata - che ha erroneamente applicato l'ultimo comma della nota della Tariffa E) allegata al d.P.R. n. 39 del 1953 - deve essere, pertanto, annullata; e la relativa causa deve essere rinviata ad altra sezione della Corte d'Appello di Bologna, la quale si uniformerà al seguente principio di diritto: "L'ultimo comma della nota della Tariffa E, allegata al d.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39 (T.u. delle leggi sulle tasse automobilistiche), nel testo sostituito dall'art. 1 della legge20 aprile 1978 n. 153, deve essere interpretato nel senso che sono esenti dalla tassa di circolazione sugli autoscafi soltanto le navi soggette all'obbligo del ruolo di equipaggio, per tali intendendosi soltanto le navi maggiori ai sensi del combinato disposto degli artt. 136 comma 2 secondo periodo e 169 comma 1 cod. nav. e 302 comma 1 reg. es. nav. mar.". Va precisato che il rinvio viene disposto, in quanto la Corte deve anche esaminare e decidere le domande proposte dai controricorrenti nell'atto introduttivo del presente giudizio in via subordinata e rimaste assorbite in seguito all'accoglimento della domanda principale.

4. La Corte di rinvio provvederà anche a regolare le spese del presente giudizio.

P.Q.M.

Accoglie il ricorso; cassa la sentenza impugnata e rinvia, anche per le spese, ad altra sezione della Corte d'Appello di Bologna. Così deciso in Roma, nella Camera di Consiglio della Prima Sezione civile, il 3 dicembre 1997.

Il rel. ed est. Il Presidente
Salvatore Di Palma Michele Cantillo

IL REGIME TRIBUTARIO DELLE NAVI MINORI E GALLEGGIANTI. CRITERI DI OPPORTUNITÀ, RAGION FISCALE E APPLICAZIONE PREVALENTEMENTE FORMALE DA PARTE DELLA CASSAZIONE

MASSIMA: *Navi minori e galleggianti. Tassa di circolazione. Sono esenti dalla tassa di circolazione sugli autoscafi prevista dal T.U. 5 febbraio 1953 n. 39 soltanto le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio e cioè le navi maggiori di cui all'art. 136 C.d.N. e art. 302 del relativo Regolamento di attuazione con esclusione di quelle soggette al ruolino d'equipaggio.*

1. Introduzione

La sentenza in epigrafe, che segna il primo intervento della S.C. sull'argomento, ci offre la possibilità di tornare su alcuni concetti e luoghi del regime amministrativo della navi minori che possono creare dubbi e perplessità, giustificabili in relazione al relativo regime fiscale che una volta di più si rileva utile "cartina di tornasole" di fattispecie marittime.

La vicenda si snoda per parecchi anni, conoscendo una prima fase "amministrativa" scaturita da un verbale della Guardia di Finanza del 15 luglio 1983. In quella sede si contestava al proprietario della M/n "Tritone Primo", che esercitava il trasporto pubblico di passeggeri, non soggetta all'obbligo del ruolo di equipaggio essendo nave minore sulla scorta dell'art. 169 C.N., di non avere provveduto al pagamento della tassa di circolazione come da T.U. 39/53 concernente la materia.

A seguito del verbale, il comandante e l'armatore esperiscono i rimedi amministrativi consentiti facendo opposizione presso la competente Intendenza di Finanza. Visto l'esito negativo, cui faceva seguito un'ordinanza di ingiunzione dell'Ufficio del Registro, i verbalizzati spostarono la lite in sede giudiziaria impu-

gnando entrambi gli atti innanzi al Tribunale di Bologna che decise a favore della tesi attorea in merito alla non debenza del tributo in parola con sentenza in data 9 dicembre 1993.

Allo stesso risultato pervenne la Corte di Appello di Bologna, adita dal Ministero delle Finanze soccombente in primo grado, che con sentenza n. 366 del 14 marzo 1996 respinse il gravame. La motivazione della Corte emiliana è basata essenzialmente sul riconoscimento di una parità tra ruolo e ruolino d'equipaggio in virtù dell'assolvimento delle medesime funzioni, ai fini dell'esonero dal tributo in parola ai sensi della tariffa all. E del T.U. tasse automobilistiche cit..

Il Ministero delle Finanze, evidentemente insoddisfatto del giudizio, proponeva ricorso per Cassazione ribadendo *in primis* la propria tesi che vedeva quali escluse dal tributo le sole navi maggiori munite di ruolo equipaggio *ex* art. 169 C.N. e lamentando la violazione e falsa applicazione degli artt. 172 e 1287 dello stesso testo poiché l'equiparazione dei libri di bordo in questione dovrebbe trovare asilo solo ai fini previdenziali ed assicurativi e non può estendere la propria forza al regime fiscale e marittimo.

In pratica si sono evocati criteri interpretativi formali per giungere ad una valenza di analoghi documenti solo in alcuni settori.

2. *Individuazione della fattispecie*

Il Codice della navigazione, che rappresenta il testo da cui prende le mosse la nostra indagine, si rivolge eminentemente alle navi maggiori o alturiere, che sono iscritte nelle matricole o nel Registro internazionale ed essendo destinate principalmente ai traffici transoceanici costituiscono per lunga tradizione l'asse portante della flotta di bandiera.

Peraltro, rileviamo che il naviglio maggiore ha subito nel nostro paese una forte flessione dovuta sia al fenomeno delle c.d.

"bandiere ombra" che all'esplosione del trasporto su gomma che vede il nostro paese in una poco invidiabile *pool position*.

Per arginare il fenomeno, si è ricorso con discreto successo alla *Bareboat Charter registration* prima, introdotta con la l. 14 giugno 1981 n° 234, e poi all'istituzione del "Registro Internazionale" con la l. 27 febbraio 1998 n° 30.

Questi ultimi provvedimenti, invero necessari per dare un po' di ossigeno alla anossica situazione dello *shipping* italiano e creare una certa parità di presupposti con l'agguerrita concorrenza estera sia comunitaria che *extra* UE, dimostrano un certo fermento ed interesse del legislatore nei confronti del comparto, non disgiunto dall'approntamento di specifiche agevolazioni fiscali e previdenziali atte a sostenere l'armamento privato.

Su altro fronte, reperiamo molta attenzione nei confronti del fenomeno diportistico il cui naviglio, originariamente iscritto nei registri delle navi minori e dei galleggianti con simile disciplina, è stato sottoposto dopo una quarantina di anni, con la l. 11 febbraio 1971 n° 50 e succ. modifiche ad uno specifico regime che ha comportato l'istituzione di appositi registri per le imbarcazioni (R.I.D.) e per le navi da diporto (R.N.D.). La normativa speciale ha condotto all'esenzione dagli oneri pubblicitari della vasta categoria dei natanti da diporto, cioè a dire delle unità di lunghezza fuori tutto inferiore ai 7.5 m. se a motore e 10 se a vela, come risulta delle ultime modifiche alla l. 50 / 71 cit..

Dal punto di vista fiscale, le unità del naviglio minore da lavoro, ad uso privato e da diporto, sotto la comune dizione di "autoscafi", erano state sottoposte al medesimo regime fiscale, come risulta dall'art. 1 del T.U. delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con D.P.R. 5 febbraio 1953 n° 39, la cui tariffa è stata modificata con l. 20 aprile 1978 n° 153 ed altre.

In tale norma si stabilisce che la navigazione in acque pubbliche degli "autoscafi" è soggetta al pagamento della tassa di circolazione come determinata nel testo e nelle tariffe annesse.

Con approccio storico al tema, rifacendoci alla compiuta analisi operata dallo Spinelli,[1] rileviamo che la tassa in questione è nata come comunale sul finire del secolo XIX e riguardava inizialmente i velocipedi per poi essere man mano estesa ai veicoli muniti di autotrazione e poi, nel 1953 al settore navale.

Dal punto di vista esegetico un eminente tributarista, A.D. Giannini,[2] mette in evidenza l'uso improprio della dizione di "Tassa" per il nostro caso, facendo rientrare il tributo nel più generale fenomeno dell'imposizione indiretta, come peraltro dimostrato *ex post* con la sua modifica da tassa d'uso a tassa di possesso. La nascita del tributo quale destinato a mezzi di locomozione e trasporto in campo terrestre, come "tassa" quindi volta a "ripagare" l'uso e la conseguente manutenzione delle strade, implica che nell'ottica marittima la disciplina sia poco centrata per tecnica normativa poiché l'*occasio legis* è carente essendo destinata ad altro comparto.

La critica, oltre che da considerazioni attinenti alla *ratio legis* in relazione alla dizione utilizzata di "autoscafo" che è del tutto estranea al C. N. ed ai regolamenti ad esso collegati, compreso quello sulla sicurezza della navigazione, approvato con D.p.r. 8 novembre 1991 n. 435, il cui art. 1 conta ben 17 definizioni dedicate alla nave senza menzionare il suddetto vocabolo, derivato di certo dal termine "automobile"ed evidentemente ben presente al legislatore delle tasse automobilistiche il cui pensiero non era certo rivolto alle vie d'acqua.

Il difetto di origine, derivante dalla filosofia di impianto della normativa volta a regolamentare *ex professo* la circolazione su gomma, conduce ad alcune difficoltà interpretative ed implica incongruenze, poiché bisogna tenere nel debito conto la cogenza dell'ordinamento speciale della navigazione ai sensi dell'art. 1 del C. N.

1. Cfr. voce dedicata all'argomento sul *Novissimo digesto italiano.*
2. Cfr. voce dedicata all'argomento nell'*Enciclopedia del diritto.*

Parimenti, la *littera legis* deve essere opportunamente letta e non seguita pedissequamente, onde operare una corretta applicazione della normativa. Anche se il fatto non assume rilievo nella decisione che si annota, rileviamo che dal 1983 la tassa in parola non è più correlata all'uso ma al possesso del veicolo o autoscafo per effetto della l. 53/83.

Ciò implica delicate questioni di costituzionalità in ordine al differente trattamento operato per le navi alturiere e per il naviglio da diporto che sconta le tasse d'ancoraggio o di stazionamento unicamente in relazione all'effettiva navigazione nelle acque nazionali.

3. La disciplina positiva

Negli anni cinquanta, epoca in cui è stato dettato il T.U. delle Tasse automobilistiche, si avevano lo stesso trattamento fiscale e gli stessi registri di iscrizione per barche da lavoro, da diporto e per uso privato. Le esenzioni "permanenti" sono previste dall'art. 17 del T.U. cit. per le barche da pesca e per quelle destinate al pilotaggio.

Dagli anni '70 anche la navigazione *lusoria* è fuori dai dettami del T.U. in discorso poiché il settore ha una propria disciplina. La riforma operata nel 1971 per il diporto, staccatosi dal regime "generale" delle navi minori, ha iniziato ad avere i suoi riflessi in campo fiscale con l'istituzione di un apposito tributo, denominato "Tassa di stazionamento", ad opera della l. 6 marzo 1976 n° 51, art. 16, che ha condotto, dopo un periodo di alternanza ed alcune incertezze applicative, alla creazione di un vero e proprio regime fiscale autonomo che tra l'altro, non connette il pagamento del tributo al possesso ma all'effettiva messa in acqua dell'unità e il cui importo è correlato alla lunghezza, al tipo ed alla vetustà della stessa. Per inciso rileviamo che la finanziaria 2000, approvata con l. 23 dicembre 1999 n. 488, ha sancito all'art. 11 l'esenzione dalla tassa di stazionamento per i natanti da diporto e cioè le unità sino

a 7.5 m. se a motore e 10 m. se a vela o a vela con motore ausiliario o motovelieri. Rileviamo inoltre che ai sensi dell'art. 25 l. 7 dicembre 1999 n. 472, le unità destinate ad "uso privato" o "per conto proprio", sono assoggettate allo stesso trattamento previsto per le tasse di stazionamento relative al diporto.

L'altra esenzione permanente riguarda le "navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio", come da apposita nota inserita nella tariffa E allegata al T.U. 39 / 53 dalla l. 153 / 78 cit..

Riprendendo le fila della ormai intricata materia, risultano escluse dalla soggezione alla tassa di circolazione:
- le barche da pesca (art. 17 T.U. 39/53);
- le barche destinate al pilotaggio (art. 17 T.U. 39/53);
- le unità da diporto, in quanto soggette alla tassa di stazionamento;
- le navi aventi l'obbligo del ruolo d'equipaggio.

A *contraris*, dovrebbero essere obbligate al pagamento della tassa in discorso tutte le altre navi o "autoscafi", come da dizione del T.U. tasse automobilistiche e cioè quelle adibite al trasporto di persone e cose, le posatubi e posacavi, le draghe e pirodraghe, quelle adibite a servizi speciali, ad uso privato (prima della l. 472/99 cit.) etc.. Il discorso potrebbe sembrare concluso in maniera chiara e tale da non dare adito a dubbi.

Come però accade sovente in campo fiscale ciò non si dà, e ciò perché le navi di cui sopra sono destinatarie di specifico ed autonomo prelievo fiscale, connesso all'effettuazione di operazioni commerciali nei porti e nelle rade in virtù della specifica normativa relativa alle "Tasse d'ancoraggio e diritti marittimi", cui è dedicata la l. 9 febbraio 1963 n° 82.[3]

Quest'ultima, si basa su criteri affatto diversi da quelli di cui al T.U. 39/53. Per quest'ultimo il calcolo della tassa deve essere

3. Cfr. le voci "*Tasse marittime*" di C. CALIENDO in *Enc. del diritto*, Milano; e "*Tasse marittime e portuali*" di CROXATTO in *Noviss. Dig. It.*

effettuato in relazione alla potenza del motore, né ci si può meravigliare di ciò poiché il tributo è nato in ambito automobilistico. Per la legge del 1963 cit. il punto di partenza sono le tonnellate di stazza secondo una chiara tradizione marinara. A titolo di cronaca, rileviamo notizie di difficoltà applicative in campo marittimo da parte dell'A.C.I. cui compete l'attuazione del servizio ed ora la riscossione delle tasse in discorso, per il calcolo delle potenze e degli importi relativi ai motori marini, a seguito dell'abbandono del criterio dei cavalli fiscali e l'utilizzazione dei KW di potenza effettiva dei motori dal 1° gennaio 1999.

Ai sensi dell'art. 13 della l. 82/63 sono esentate dal pagamento della tassa di ancoraggio vari tipi di nave che peraltro sono soggette *ex* art. 16 ad un "diritto fisso sostitutivo", che varia a seconda della stazza e che è pertanto *a contraris* qualificabile come "diritto marittimo" per definizione residua dalla *rubrica legis*.

Risulta evidente che con questa legge si è voluto introdurre un sistema di imposizione sostitutivo[4] della tassa di circolazione per ciò che attiene alle navi che effettuino operazioni commerciali, quali sono di sicuro quelle relative al trasporto passeggeri, sia pur locale.

Per *jus receptum*, non si può creare duplice tassazione per lo stesso presupposto di imposta. Nello specifico, addebitando all'armatore la tassa di circolazione e quella di ancoraggio, è chiaro che si incorre in tale caso in evidente infrazione di consolidati principi del Diritto tributario di cui fanno fede le numerose convenzioni internazionali atte ad evitare le doppie imposizioni.

4. Cfr. FANTOZZI, *Diritto Tributario*, Torino 1991; POLANO, "Spunti teorici e prospettive in tema di regimi tributari sostitutivi", in *Dir. e prat. trib.*, 1972, 1, 253; INGROSSO, "Annotazioni sulle imposte sostitutive", *ib.*, 1983, 1, 440.

4. Valenza effettiva del "ruolino" e sua equiparazione funzionale al "ruolo".

Venendo alla nostra sentenza, emanata in riforma della Corte bolognese del 1996 che aveva ritenuto conformemente agli armatori che la tassa di circolazione non fosse applicabile alla fattispecie dedotta in giudizio, notiamo che , come detto, non ci sono precedenti specifici nella giurisprudenza di legittimità.

Parimenti la dottrina non si è occupata del tema con contributi specifici e concludenti. Dal punto di vista amministrativo rileviamo invece un certo interesse degli uffici marittimi e finanziari, preposti all'applicazione del tributo, dovuto alla natura squisitamente pratica dell sua applicazione.

Nei primi anni ottanta su richiesta di alcune Capitanerie di porto, sia l'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Genova, con parere del 20 gennaio 1982, che il Ministero delle Finanze, ripreso da quello della Marina Mercantile, hanno propeso per la tesi fatta propria dalla odierna pronuncia. In particolare, l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Genova, fa ricomprendere nella dizione "autoscafo" di cui al T.U. 39/53 qualsiasi natante a propulsione meccanica dotato di uno dei motori previsti, eccettuati quelli tenuti all'obbligo di ruolo di equipaggio e perciò le navi iscritte in matricola. Conseguenza diretta di tale posizione è che alla tassa di circolazione sono soggette tutte le navi di cui sopra, eccettuate le maggiori che navigano con ruolo d'equipaggio, come ben specificato nell'art.1 l. 20 aprile 1978 n° 53 e quelle da diporto soggette alla tassa di stazionamento.

L'Avvocatura genovese non trascura di menzionare la possibile obiezione attinente alla possibile equiparazione al ruolo del "ruolino d'equipaggio", cui sono soggette le navi minori e galleggianti, a mente dell'art. 17 del D.M. 6 luglio 1974 dei Ministeri del Lavoro e della Marina Mercantile, emanato in esecuzione dell'art. 8 l. 22 febbraio 1973 n° 27. Precisiamo che i ruolini di cui al citato D.M. sono rilasciati dalla competente Capitaneria di porto, numerati per serie ed hanno durata triennale esattamente

come il ruolo d'equipaggio di cui costituiscono l'esatto *pendant* per il naviglio minore.

Ma tutto ciò non vale, per l'Avvocatura dello Stato ed il Ministero delle finanze al tempo e per la Cassazione ora, a far sì che si applichi l'esenzione per le navi che ne siano dotate, non volendosi riconoscere parità di trattamento ai due documenti.

Il "ruolino", introdotto per fini eminentemente previdenziali ad integrazione della licenza delle navi minori e galleggianti 32 anni dopo il "ruolo" di cui agli artt. 169 e 170 del C. N., essendosi evidentemente sperimentata una scarsa attitudine allo svolgimento delle mansioni da parte della menzionata licenza di cui all'art. 172 stesso testo, può ad esso assimilarsi senza soverchie alchimie interpretative. Del resto, rifacendoci alla Relazione ministeriale al codice della navigazione che costituisce sempre un valido ausilio per l'interprete, notiamo che il n. 107 riguardante l'argomento attribuisce al Ruolo la funzione di "elemento di controllo dell'osservanza delle disposizioni concernenti il numero, la composizione e le qualifiche dell'equipaggio". Per le navi minori, cui è dedicato il n. 108, si è provveduto "a sancire, per quanto possibile un parallelismo rispetto al ruolo d'equipaggio, in considerazione della quasi identità delle funzioni che la licenza stessa è destinata ad esplicare nel nuovo codice: ed in sostanza essa contiene tutte le indicazioni apposte nel ruolo di equipaggio concernenti l'armamento e l'arruolamento del personale marittimo *ex* art. 172". Se si è stabilita un sostanziale identità tra licenza e ruolo, *a fortiori* considereremo una maggiore compenetrazione tra ruolo e ruolino che appare proprio per questo fine istituito. Con ogni probabilità non si è proceduto con legge per ragioni di celerità e perché la fonte legislativa era presente nella citata l. 27/73.

La Cassazione è stata però contraria, sulla base del dato formale. Poiché la fonte istitutiva del documento in parola è un D.M., questo strumento non può porre norme integrative della legge e pertanto sarebbe incoerente con la precisazione di cui alla

l. 153/78 una applicazione estensiva riguardo all'esenzione per le navi munite di "ruolo". L'osservazione, in *nuce* nel citato parere dell'Avvocatura di Genova, è ben esplicata e sviluppata nella motivazione, anche in base cronologica poiché la legge 153/78 è successiva all'introduzione del "ruolino".

Essa è ineccepibile ma non ha il dono di "fotografare" realisticamente la situazione. Certo, possiamo ritenere che nella redazione della l. 153/78 non si è sceso *"per li rami"* ma si è voluta indicare una eccezione che tenesse nel debito conto il fatto che tra il 1953 ed il 1978 è stata dettata una specifica normativa per le tasse d'ancoraggio, con la l. 82/63 cit.. Nel caso di specie si può parlare di un regolamento emanato in ottemperanza di una disposizione di legge e quindi improntato a quella necessità teleologica voluta dalla l. 100 del 1926 per cui, essendo la normativa *praeter legem*, non dovrebbero sorgere problemi di coordinamento senza scomodare la dottrina costituzionalistica in materia.

Citando il Righetti,[5] la funzione precipua del Ruolo di Equipaggio è la registrazione e certificazione della consistenza, qualificazione, retribuzione e situazione previdenziale dei componenti dell'equipaggio in senso conforme quindi alla Relazione citata. Il ruolino previsto per le navi minori ricopre la stessa mansione, come del resto testualmente confermato dal combinato disposto dall'art. 1287 C.d.N. e dall'art. 357 del relativo Regolamento di attuazione. La circostanza che in tali testi si parli della "licenza" non muove molto, poiché al tempo non era stato istituito il "ruolino" che risale al 1974. In ogni caso il principio è stato dettato e lo si può tranquillamente intendere anche per il documento in discorso.

Del resto, per citare una norma tributaria che può avere una portata anche al di fuori dello stretto ambito di applicazione, vista la sua natura ermeneutica, l'importo è applicato secondo l'intrinseca natura e gli effetti giuridici degli atti relativi, anche se

5. G. RIGHETTI, *Trattato di Diritto Marittimo*, II, Milano, 1987, pag. 1110.

non vi corrispondono il titolo o la forma apparente (art. 20 T.U. del Registro). Il monito esorta ad una visione per quanto possibile scevra da formalismi. Nel nostro caso, quindi, si potrebbe adottare un'interpretazione estensiva che porta ad una equiparazione tra i due documenti in discorso, considerando la dizione "ruolo" equivalente a quella di "ruolino" poiché la funzione del documento è intrisecamente la stessa. A presidio di tale asserzione è possibile richiamare in sede positiva l'art. 1287 C.N. e l'art. 357 R.C.N. oltre che elementari criteri di ragionevolezza di certo richiamabili nel caso.

5. Osservazioni, e spunti critici sulla pronuncia

Quanto prospettato non è invero peregrino ed è stato fatto proprio da diverse autorità marittime che hanno applicato in maniera alternativa i tributi *de quibus* per le navi minori munite di "ruolino" assimilandosi lo stesso al ruolo vero e proprio. La scelta operata era rafforzata dall'esplicita previsione di cui all'art. 1287 C.N. che sancisce la completa equiparazione "anche agli effetti delle leggi per le assicurazioni sociali e per la previdenza" della licenza delle navi minori con le carte di bordo delle navi maggiori. Ora, poiché il ruolino fa parte integrante della licenza ed è caratterizzato dalla medesima numerazione per serie, si è ritenuto (senza che la cosa destasse stupore) che lo stesso potesse equipararsi al ruolo la cui presenza comporta l'esenzione dalla tassa di circolazione.

L'interpretazione non fu condivisa dalla G.d.F. e così le imbarcazioni che navigavano pagando i diritti di cui all'art. 16 della l. 82/63 furono verbalizzate e sottoposte alle relative sanzioni. In tale situazione di dissidio tra organi amministrativi interveniva l'allora Ministero della Marina Mercantile, D.G. del Naviglio, con circolare n. 5/83 del 31 dicembre 1983 in cui sulla base di espresso parere del Ministero delle Finanze si ribadiva la tesi dell'operatività dell'esenzione solo per le navi munite di

ruolo e per quelle da diporto. Inoltre, il Dicastero concludeva asserendo che "Non esiste alcuna norma che regoli i rapporti fra le tasse automobilistiche e il particolare diritto di cui all'art. 16 della l. 82/63, né è consentito disporre esenzioni fiscali in via amministrativa".

Nel nostro caso non sembra opportuno parlare di esenzioni poiché semmai con l'interpretazione adottata dalle autorità marittime si evitava una doppia imposizione. La giurisprudenza di merito, come testimoniato nella vicenda corrente dalle sentenze del Tribunale prima e della Corte d'appello di Bologna poi, ha dimostrato di aderire alla tesi sostenuta dalle autorità marittime ed ha convenuto che fosse giusto applicare il diritto sostitutivo *ex* art. 16 l. 82/63.

Tuttavia, la scelta operata in sede ministeriale e consultiva da parte dell'Avvocatura genovese è stata autorevolmente ribadita dalla sentenza in rassegna per cui, a meno che non intervenga un *revirement*, oramai la situazione si può dire cristallizzata con la conseguenza che le navi in discorso saranno oberate da una doppia imposizione.

Concludendo, la Cassazione ha deciso in senso conforme all'intendimento manifestato dai citati organi amministrativi. Da parte nostra, tuttavia, non si può sottacere il fatto che operando una lettura estensiva ma non giuridicamente superficiale della vigente normativa si sarebbe potuto approdare ad un risultato più limpido dal punto di vista fiscale evitando di incorrere in doppie imposizioni che si profilano nettamente nella situazione concreta con i conseguenti dubbi di legittimità.

Ettore Romagnoli
Capitano di Fregata (CP)

COUR DE CASSATION (1ère ch. civile)
11 mai 1999

SOCIETES DE CLASSIFICATION - RESPONSABILITE - LOI APPLICABLE

Società di classificazione. Responsabilità. Legge applicabile. Piattaforma continentale scozzese. Legge scozzese (si). Irresponsabilità per difetto di "duty of care". Contrarietà alla concezione francese dell'ordine pubblico internazionale (no).

1. È la legge scozzese che è applicabile, come legge del luogo dove si è prodotto il danno, alla responsabilità di una società di classificazione evocata in causa in seguito all'affondamento di una piattaforma di perforazione avvenuto sulla piattaforma continentale scozzese, nonostante la localizzazione, al di fuori del Regno Unito, di alcuni elementi del fatto generatore del danno.

2. La regola del diritto scozzese, secondo la quale non vi è responsabilità di un'impresa quando non c'è una "proximity" *sufficiente per imporle un* "duty of care" *(obbligo di attenzione) nei confronti della vittima, non è contraria alla concezione francese dell'ordine pubblico internazionale.*

Società *MOBIL NORTH SEA Ltd* e altre contro
COMPAGNIE FRANCAISE D'ENTREPRISE METALLIQUES e altre

SENTENZA

LA CORTE,

Sul primo motivo, preso nelle sue quattro branche

Visto che la Società *Mobil North Sea* e i suoi litisconsorti fanno ricorso contro la sentenza impugnata (Parigi, 16 gennaio 1997)

per averli rigettati, applicando la legge scozzese, della loro azione in responsabilità extracontrattuale nei confronti del *Lloyd's register of shipping* per il naufragio della piattaforma di estrazione petrolifera che esse gestivano nel Mare del Nord mentre, secondo il motivo, da una parte, facendo applicazione di tale legge sebbene il *Lloyd's register* abbia effettuato i suoi controlli, oggetto della presente lite, in Francia, perché la situazione presentava legami più stretti con il Regno Unito, la cui legge era anche quella del luogo del danno, la Corte d'Appello ha violato l'art. 3 del Codice Civile; mentre, d'altra parte, decidendo che le deficienze del *Lloyd's register* non costituivano la sola causa del danno e, avendo la sua fonte questo egualmente nelle deficienze palesate dai costruttori, è impossibile, a meno di voler artificialmente giungere ad una dissociazione ingiustificata della nozione di fatto generatore, localizzarlo in Francia e bisogna in questo caso applicare la legge del luogo del danno, la Corte d'Appello ha egualmente violato tale testo; mentre, ancora, decidendo che il fatto generatore del danno non poteva essere localizzato in Francia perché il *Lloyd's* aveva effettuato dei controlli in Francia ma anche in altri Paesi , mentre la legge francese era applicabile alle conseguenze della colpa per fatto illecito risalente ai controlli effettuati in Francia, la Corte d'Appello ha egualmente violato tale testo; e mentre, infine, decidendo di escludere l'applicazione della legge francese perché niente permetteva di dedurre dal rapporto del *Welding Institute,* e anche a voler supporre che lo scenario proposto dalla rottura sia esatto, che il disallineamento o lo smussamento che sarebbero stati all'origine del danno poteva essere tecnicamente scoperto all'epoca dei controlli ai quali il *Lloyd's register* era tenuto a procedere, la Corte d'Appello ha ancora violato il testo precitato.

Ma visto che la sentenza, che rileva, in principio, che il luogo del sinistro è il settore britannico della piattaforma continentale del Mare del Nord sottoposto al diritto scozzese, constata che il *Lloyd's register* non ha effettuato la sua missione soltanto in Fran-

cia, ma anche a Londra, in Belgio e in Germania; che ricercando, in seguito, in ragione della molteplicità dei luoghi di commissione dei fatti causativi del danno, il Paese che presenta i legami più stretti col fatto dannoso, la sentenza rileva che le parti sono soprattutto delle società britanniche, che i contratti si sono riferiti alle norme britanniche per lo sfruttamento considerato e che il *Lloyd's register* è intervenuto in qualità di organismo abilitato dal Ministero dell'energia britannico per rilasciare i certificati di conformità; che dall'insieme delle constatazioni ed enunciazioni da cui risulta che la localizzazione al di fuori del Regno Unito di alcuni elementi del fatto causativo non erano determinanti, la Corte d'Appello ha correttamente dedotto che la legge applicabile fosse quella scozzese, come legge del luogo dove si era prodotto il danno.

Donde deriva che, eccetto il motivo superfluo relativo al rapporto del *Welding Institute*, il motivo non è fondato in alcuna delle sue articolazioni.

E sul secondo motivo

Visto che è inoltre contestato alla sentenza impugnata d'aver statuito come ha fatto, secondo il motivo, quando invece la legge inglese, la quale, come interpretata dalla Corte d'Appello, non comporta la responsabilità del *Lloyd's* perché non c'è una prossimità sufficiente per imporre a quest'ultimo un obbligo d'attenzione, è contraria all'ordine pubblico internazionale francese, avendo in Francia valore costituzionale il principio del risarcimento delle vittime di fatti illeciti; che, di qui, non procedendo all'evizione della legge inglese per sostituirle la legge francese (legge del foro), la Corte d'Appello ha violato gli articoli 3 e 1382 del Codice Civile.

Ma visto che la legge scozzese, come sovranamente interpretata dalla Corte d'Appello, non è contraria alla concezione dell'ordine pubblico internazionale per il solo fatto di subordinare

l'obbligo di riparare il danno a certe condizioni, che i giudici del secondo grado hanno sovranamente deciso non essere soddisfatte nel caso di specie; che il motivo dunque risulta non fondato;

Per questi motivi:

RIGETTA il ricorso;

Pres. : M. Lemontey; Rapp. : M. Bargue ; Avv. Gen. : M. Sainte Rose ; Avv. : SCP Delaporte e Briard (Mobil e altre), SCP Coutard e Mayer (PFA e altre), Me Delvolvé (EMH), Me Foussard (LRS), Me Garaud (CFEM), SCP Rouvière e Boutet (Drouot).

SPUNTI SULL'EVOLUZIONE DEL DIRITTO MARITTIMO

La statuizione della Corte di Cassazione costituisce la prosecuzione di un *iter* già materializzato nella sentenza della Corte d'Appello di Parigi del 16 gennaio 1997,[1] alla quale conviene rifarsi, anzitutto, per la ricostruzione dei fatti, che può essere così schematizzata.

Nel 1974 la società inglese *MOBIL NORTH SEA LTD* commissionò alla società francese *COMPAGNIE FRANCAISE D'ETUDES ET DE CONSTRUCTION MARINE (CFEM)* il progetto, la costruzione e l'installazione di una piattaforma di estrazione di greggio nella zona britannica del Mare del Nord. Il contratto di costruzione prevedeva che la sua interpretazione, la sua validità e la sua esecuzione sarebbero stati retti dalla legge inglese, e che un arbitraggio a Losanna avrebbe dovuto dirimere ogni eventuale controversia. La piattaforma, la cui costruzione ed il cui montaggio erano stati sottoposti al controllo del *LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING* fu installata sul sito e consegnata il 6 maggio 1975. Il 30 gennaio 1985, la parte superiore dell'installazione si sbriciolava, comportando la caduta della parte inferiore della struttura sul fondo del mare. Avendo le parti rinunciato all'arbitraggio, la *MOBIL* e altre società petrolifere interessate all'operazione, con i loro rispettivi assicuratori, citarono la *CFEM*, il *LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING* e diversi altri subcontraenti davanti al Tribunale di commercio di Parigi. Il Tribunale si dichiarò incompetente per statuire nei confronti del *Lloyd's register*, essendo quest'ultimo sprovvisto di carattere commerciale, e dichiarò le domande presentate nei confronti delle altre parti o prescritte per applicazione del diritto inglese o infondate. Il ricorso contro l'incompetenza relativamente all'azione contro il *Lloyd's register* trovò il favore della Corte d'Appello di Parigi, che decise di avo-

1. App. Parigi, 16 gennaio 1997, in *DMF* 1997, n. 576, p.992.

care a sé il merito della lite e, applicando la legge scozzese, dichiarò non responsabile il *Lloyd's register,* non essendo soddisfatto il requisito della *"proximity"* necessario in diritto inglese perché vi sia un obbligo di *duty of care.* Contro tale sentenza *Mobil* e le altre parti danneggiate formarono il ricorso per Cassazione per i motivi sopra riportati.

Il giudice francese non esita, in ogni grado del processo, a qualificare la situazione giuridica venutasi a creare tra le parti danneggiate e il *Lloyd's register shipping* come *"responsabilité delictuelle"* cioè responsabilità da fatto illecito. Ciò perché tra di esse non v'era alcun contratto, essendo il *Lloyd's register* sinallagmaticamente legato alla sola *CFEM,* che a tale titolo lo aveva infatti remunerato.

La legge applicabile secondo la giurisprudenza francese alla responsabilità da fatto illecito è quella del luogo ove si è verificato il fatto che ha prodotto l'obbligazione extracontrattuale (*lex loci delicti*),[2] dovendosi intendere come compresi in tale luogo sia quello del fatto causativo del danno, sia il luogo di realizzazione di quest'ultimo.[3] Non trova il favore della giurisprudenza, invece, il criterio della *lex fori,* non dovendo essere ricondotta la regolamentazione dell'illecito civile nell'ambito delle *lois de police,* considerate dall'articolo 3 del Codice Civile francese.

Neppure ha trovato seguito, nell'ordinamento positivo francese, la regola della *proper law of the tort,*[4] sulla cui base bisognerebbe prendere in considerazione tutti i differenti fattori di collegamento, per poi sceglierne i più significativi.[5]

2. Cfr. Cass., 25 maggio 1948, Dalloz 1948, n. 357, nota P. Larebourg - Pigeonnière.

3. Cfr. Cass., 14 gennaio 1997, Dalloz 1997, n. 177, nota M. Santa Croce.

4. Vedi MORRIS, *The proper law of a tort,* in *Harvard Law Review,* 1951, vol. 74, p. 885 ss.

5. A ben vedere la Corte di Cassazione, nel nostro caso, prima di giungere alla applicazione della *lex loci delicti,* fa un preambolo per l'eventuale applicazione proprio della *proper law of the tort.* È dubbio dire quale portata debbasi attribuire a tale inaspettata digressione da parte della Corte, fatto sta che essa conclude poi in linea con la giurisprudenza tradizionale, che sul punto, come visto, è costante.

La specificità del caso sottoposto alla nostra attenzione consiste nella dissociazione tra il luogo ove si è verificato il fatto causativo del danno e il luogo dove quest'ultimo si è realizzato. Come procedere in questo caso? Dalla sceverazione possono infatti individuarsi due differenti *règles de conflit*, ognuna delle quali viene però a presentare delle complicazioni, che è bene andare a fondo ad analizzare.

Esaminiamo per prima la regola che individua, come legge applicabile, quella del luogo dove si è verificato il danno. Qui il danno si è realizzato nel Mare del Nord, sopra la piattaforma continentale, in alto mare. Fortunatamente, come osserva il commentatore francese Pierre Bonassies, l'articolo 80 della Convenzione di Montego Bay sottopone specificamente le installazioni situate sopra la piattaforma continentale, alla giurisdizione esclusiva dello Stato costiero.[6]

La *règle de conflit* individua dunque come legge applicabile, in questa ipotesi, la legge scozzese, costituendo, la zona in questione della piattaforma continentale, la continuazione del territorio della Scozia.

La regola di conflitto che individua come legge applicabile quella del luogo ove si è prodotto il fatto causativo del danno, urta irrimediabilmente invece, soprattutto, con la difficoltà di ricondurre il fatto lesivo alla giurisdizione di un unico Stato,

6. *"Le régime des installations mises en place sur le plateau continental a en effet été précisé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Celle-ci, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, a été ratifiée par le Royaume Uni le 25 juillet 1997 – donc posterieurement à la décision de la Cour d'Appel de Paris. Or, aux termes de l'article 80 du nouveau texte, les iles artificielles, installations et ouvrages situés sur le plateau continental sont désormais soumis au règime prévu par l'article 60 du meme texte pour les iles artificielles, installations et ouvrages situés sur le sol de la zone économique exclusive. Et ledit article 60 énonce, dans son alinéa 2, que l'Etat côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires et de securité. La règlementation des rapports de droit privé ressortit donc certainement, aujourd'hui, à la juridiction exclusive accordée à l'Etat côtier.":* così BONASSIES, *Observations*, in *DMF* 1997, n. 576, p. 999.

avendo il *Lloyd's register* svolto i suoi controlli in Francia, Belgio, Germania e anche a Londra, nonché sul luogo dove fu installata finalmente la piattaforma.

L'obiettiva difficoltà di localizzazione del fatto lesivo, assieme alla constatazione che l'istituto della responsabilità civile è basato più sul principio della riparazione del danno che sulla sanzione della condotta lesiva, hanno convinto la Corte d'Appello ad applicare la legge del luogo ove il danno si è realizzato, cioè la legge scozzese.

Questo era proprio ciò che le parti danneggiate volevano evitare. Nell'ordinamento francese infatti vige il principio generale, elevato a rango costituzionale da una sentenza della Corte Costituzionale,[7] dell'obbligo di riparare il danno da parte del responsabile del fatto illecito.

Il diritto scozzese, in questo campo identico a quello inglese, sarebbe invece caratterizzato dal favore anglosassone verso le società di classificazione.

La Corte d'Appello infatti, applicando la legge scozzese valendosi dell'interpretazione di essa resa dal *"Queen's Council"* Angus Glannie,[8] consultato per primo dal *Lloyd's register*, dichiara tale ente non responsabile per mancanza di *"duty of care"*, obbligo di attenzione cioè, non essendo soddisfatto il necessario

7. Conseil const., 22 ottobre 1982, Dalloz 1983, n. 189, nota Luchaire.

8. *"Considerant qu'il résulte de la consultation de Mr Angus Glennie déjà mentionnée, qu'en droit anglais, la responsabilité délictuelle suppose d'abord que le demandeur puisse se prévaloir à l'égard du défendeur d'un duty of care ou obligation de soin ; Considerant que les juridictions britanniques se sont attachées à définir les conditions dans lesquelles, indépendamment de toute relation contractuelle une personne peut être redevable à une autre d'un duty of care; qu'elles exigent notamment que les parties soient suffisamment proches (proximity) et que l'imposition d'u devoir soit just and reasonable ; Or considérant qu'après une longue analise des affaires jugées au Royaume Uni sur la question considerée, Mr Angus Glannie conclut que s'ils avaient à juger le présent litige, les tribunaux britanniques ou écossais estimeraient qu'il n'y a pas une relation de proximité suffisante entre MOBIL et le LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING pour imposer à ce dernier un duty of care."* in App., 16 gennaio 1997, in *DMF* 1997, n. 576, p. 996.

criterio della *"proximity"*, che deve sempre caratterizzare il rapporto tra l'agente e la vittima della sua attività od omissione. Il Bonassies afferma in proposito che, una volta deciso di applicare il diritto scozzese, la soluzione della controversia era ormai decisa, dovendosi necessariamente arrivare alla irresponsabilità del *Lloyd's register*, riferendosi, come del resto lo stesso Angus Glannie, alla giurisprudenza del caso Nicolas H.[9]

Entrambe dimenticano però che gli elementi di fatto caratterizzanti quel caso erano completamente diversi da quelli in questione adesso.

Allora,[10] si trattava di un contratto di trasporto, e della questione della responsabilità extracontrattuale verso il caricatore della società di classificazione che aveva certificato il vettore.

La Camera dei Lords avanzò in quel caso ragionamenti d'ordine generale, basati sulla "funzione pubblica" svolta da tali società, che miravano, infatti, a salvare vite umane in mare, sostituendosi in ciò agli Stati, ma anche su considerazioni d'ordine politico giuridico.

In primis, infatti, è ragionevole far pesare su tali soggetti, che esplicano una funzione così importante, il rischio di un risarcimento che comunque il caricatore può chiedere all'armatore in base all'azione contrattuale? E perché concedere al caricatore una doppia azione in presenza già di essa? Ma c'è di più, e stavolta sul piano giuridico. La Camera cita le Regole dell'Aja e quelle dell'Aja-Visby, per evocare un principio generale vigente in campo marittimo internazionale, cioè quello della limitazione della responsabilità del vettore. Di fronte a tale beneficio in favore dell'armatore, nulla sarebbe invece previsto per tali società, che pure svolgono un ruolo così importante. Allora, esse dovrebbero rispondere *in toto*! Così dovrebbero assicurarsi per molto di

9. Vedi BONASSIES, in *DMF* novembre 1997, n. 576, p. 1003.
10. Cfr. Camera dei Lords, 6 luglio 1995, in *DMF* ottobre 1995, n. 553, p. 750.

più, aumentando il corrispettivo dei loro servizi in capo agli armatori, che verrebbero quindi a dover alzare a loro volta i noli. Così, per via traversa, si verrebbe ad incidere su un equilibrio che era stato voluto in base proprio ad un principio generale e fondamentale dell'ordinamento marittimo, cioè il principio della limitazione della responsabilità del vettore.

Da tutto ciò la Camera ha tratto un altro principio generale dell'ordinamento marittimo, quello cioè della irresponsabilità delle società di classificazione nei confronti del caricatore per danni alle merci trasportate.[11]

È un chiaro caso di riconoscimento dichiarativo di una norma, esistente già come principio generale dell'ordinamento marittimo, cui la giurisprudenza sociologica, di cui si è ricostruita l'opera, ha dato veste giuridico formale.

Nel caso sottoposto alla nostra attenzione, invece, la situazione di fatto è ben diversa. Appare evidente quindi che l'*iter* svolto nel caso Nicolas H non può essere ripetuto qui.

L'interpretazione della legge inglese da parte di Angus Glannie è dunque fuorviante, applicando conclusioni cui la Camera dei Lord era giunta partendo da fatti diversi! Lo dimostra il fatto stesso che si tenta qui di far mancare il requisito della *"proximity"*, evenienza che appare di ardua plausibilità. Gli è che il Glannie si era reso conto che la situazione era diversa da quella del caso Nicolas H, e che quindi abbisognava di un *iter* almeno un po' diverso per pervenire alla soluzione.[12] La sua era un'interpretazione di parte, ottenuta per primo infatti proprio dal *Lloyd's register*, e la Corte l'ha fatta troppo frettolosamente propria, senza

11. *"Le système du commerce international tend à militer contre la reconnaissance de l'action en responsabilité [extra]contractuelle intentée par les propriétaires de la cargaison contre la société de classification"*: così LORD STEYN, in *DMF* 1995, n. 553, p. 751.

12. Ricordiamo infatti che Lord Steyn ammise, nel caso Nicolas H, essere probabilmente soddisfatto il requisito della *"proximity"*, basandosi invece soprattutto sui ragionamenti che si sono esposti nel testo.

riflettere su tale significativo dato che avrebbe dovuto invece renderla poco attendibile.

La sentenza della Cassazione conferma la decisione della Corte d'Appello, respingendo l'eccezione basata sull'ordine pubblico francese, per il quale chi compie un fatto illecito deve risarcirne la vittima.

Vero è infatti che l'ordine pubblico interno è più permissivo verso le fonti esterne introdotte nell'ordinamento francese attraverso le regole di diritto internazionale privato, che non verso le fonti interne di produzione.[13] Il Bonassies, nel suo commento alla sentenza, sottolinea però come qui si verta in campo marittimo, dove vi sono molte Convenzioni, alcune delle quali, come la Convenzione del 1910 sull'assistenza in mare, hanno ricevuto un'adesione universale. I principi da esse derivanti dovrebbero quindi incidere sulla stessa concezione dell'ordine pubblico internazionale francese, portando così ad una maggiore resistenza verso tali fonti esterne ad esso contrarie.

Il Bonassies, attraverso il riferimento al panorama convenzionale, delinea un *"ordre public commun"* che, in campo marittimo, sarebbe ben identificabile, grazie all' *"adhésion universelle"* che taluni trattati, come quello testé citato, hanno ricevuto. Tale ordine pubblico internazionale dovrebbe quindi, a suo avviso, imporsi necessariamente alla *"conception francaise"* di questo ordine pubblico.

Qui sta, a nostro avviso, il punto di confusione della materia. Di quale ordine pubblico si sta parlando? O meglio, dell'ordine pubblico di quale ordinamento?

L'osservazione del Bonassies, relativamente alla soluzione della Corte di Cassazione, lo porta a considerazioni che lo pon-

13. È quello che si suole chiamare l' *"effet atténué de l'ordre public en matière de droits acquis"*, vedi in tal senso Y. LOUSSOUARN e P. BOUREL, *Droit international privé,* Dalloz, 1993, p. 282.

gono implicitamente in linea con le più moderne teorie evoluzionistiche nel campo del diritto marittimo. Il primo passo da lui compiuto è corretto, l'individuazione cioè di principi generali d'ordine pubblico emersi in ambito marittimo. La conclusione in termini giuridici è invece ancora inadeguata, volendo riportare tale principio in una sede che non gli è propria, cioè l'ordine pubblico internazionale francese, facente sempre parte dell'ordinamento statuale. La premessa posta dal Bonassies comporta invece l'implicito riconoscimento di un ordinamento marittimo generale come autonomo e distinto da ogni altro. È all'ordine pubblico di tale ordinamento che egli doveva riferirsi, e non di quello francese! Di qui la considerazione che tale ordine pubblico deve farsi derivare non solo dai trattati internazionali, ma anche, e soprattutto, dalle altre fonti di tale ordinamento autonomo, tra le quali primeggiano gli usi, la prassi marittima, il comportamento consolidato degli operatori in quanto giuridificati dal rispetto della norma monade costituita dall'attuazione del commercio marittimo internazionale, suggello dell'intero sistema sulla base del formalismo giuridico, improntato proprio all'obbedienza a tale norma base.[14] La soluzione sarebbe stata allora agevole, comportando la necessaria applicazione dei principi di ordine pubblico di tale autonomo ordinamento generale da parte della Corte di Cassazione francese.

La regola d'ordine pubblico che emerge nel caso di specie deve essere fatta derivare, a nostro avviso, da un ragionamento *a contrario* partendo proprio dalla giurisprudenza inglese del caso Nicolas H, che aveva riconosciuto il principio, vigente nell'ordinamento marittimo, di non responsabilità delle società di classificazione verso il caricatore per danni alle merci trasportate. Nel

14. Cfr. il fondamentale e recentissimo contributo di teoria generale del diritto marittimo di QUERCI E. O., *Evoluzione nel diritto marittimo*, Trieste, 1999, p. 160 e ss.

nostro caso non sussisterebbero, cioè, le particolari condizioni di carattere politico, sociale, economico e giuridico che avevano portato, in quel caso, all'emersione di un principio che deve intendersi comunque derogatorio al principio generale di responsabilità per cui chiunque compie un fatto illecito ha l'obbligo di risarcire chi ha subito le conseguenze dannose di esso.

Questo è ciò che, secondo noi, avrebbe dovuto fare la giurisprudenza sociologica[15] inglese nel caso in cui fosse stata investita della questione. Questo è ciò che avrebbe dovuto statuire in sua vece la Corte d'Appello di Parigi. Questo è ciò che avrebbe dovuto essere disposto, di conseguenza, d'ufficio, dalla Corte di Cassazione, risolvendo la questione di diritto male intesa dalla stessa parte ricorrente, che aveva fatto anch'essa riferimento all'ordine pubblico francese.

Massimiliano Rimaboschi
Università degli Studi di Trieste

15. Sull'apporto della giurisprudenza sociologica e sulla sua dignità di scienza giuridica, cfr. da ultimo QUERCI E. O., *op. cit.*, pp. 118 ss.

recensioni

GIORGIO RIGHETTI
Trattato di Diritto marittimo (parte IV), Milano, 1999, pp. 952.

L'opera monumentale del Righetti, con l'uscita della quarta parte (ma essa si compone di cinque tomi), diventa completiva e straordinaria, offrendo una elaborazione profonda, estesa, ottimamente dominata in tutte le sue partiture e articolazioni tecniche, connotata e arricchita da una informazione rigorosa sulla dottrina italiana e straniera e dal censimento dei più significativi e fondamentali atteggiamenti della giurisprudenza mondiale, la cui variegata ricchezza viene sempre analizzata e ricondotta sapientemente nell'alveo strutturale e funzionale del filo conduttore, giammai franto, della immensurabile e preziosa trattazione.

Il Righetti nella sua nota e ancora giovanile passione per gli studi giuridici marittimi, sia nell'empito vulcanico-costruttivo, sia nella piena inarrestabile degli innumeri infiniti rivoli della sua ricca e incessante espressione conoscitiva, caratterizzata da un dominio sicuro e tipico del grande giurista di razza, finisce per confessare, dopo la patita fatica, o meglio in sede di apprezzamento finale delle resultanze del lavoro prospettato all'attenzione di tutti gli studiosi del mondo, degli operatori economici, delle istituzioni interessate, degli avvocati, dei giudici, degli interpreti all'estero e dei consulenti, che "**il diritto marittimo è tutto, e sempre comparato**".

Ma, allorché passa ad esaminare, ad es., da par suo, il concetto di credito marittimo, uno dei principi *fondamentali* del diritto marittimo, ritorna inavvertitamente sulla sua concezione organica o ampia, come intende precisare, del diritto marittimo "*se si dovesse operare sui medesimi concetti e, in particolare, su tali definizioni in modo da estrarne una limitata porzione qualificata dall'aggettivo "marittimo" allo stesso modo in cui si è giunti a definire e circoscrivere il diritto marittimo quale diritto di tutti i rapporti giuridici dei quali il*

mare è il teatro e con cui esso ha attinenza (v. Parte Prima, Tomo Primo, n. 7), dovremmo dire che il credito marittimo è la posizione di quel soggetto (creditore) che attende la soddisfazione da un altro soggetto (debitore) o da altri (per esso responsabile) di un proprio interesse, suscettibile di valutazione economica, in forza di un vincolo giuridico fra di loro costituitosi, che obbliga il debitore (o chi per lui) a dare, fare o non fare o garantire alcunché, e che abbia una relazione diretta con il mare e/o con le attività che si svolgono sul mare o nel mare: è questa, malgrado l'ancoramento restrittivo della materia al mare o alle attività che su di esso o in esso si espletano, una nozione molto ampia" (p. 684).

Passa poi a rilevare, altro principio generale del diritto marittimo, la nozione di "obbligazione marittima" (*obligatio*) che il Righetti connette al credito marittimo, ma che ben esprime e staglia il ruolo centrale nella dinamica giuridica marittima dell'istituto della vendita marittima.

Cosicché, da altro angolo visuale, quello segnato dal piano della tavola delle situazioni giuridiche soggettive, il Righetti viene a scolpire il profilo della *oggettivazione* e *soggettivazione*, quali componenti delle dinamiche giuridiche marittime e fornisce un efficace schizzo schematico generale, tipico del commercio marittimo internazionale: "*e, al contempo, vennero ad essere individuati i due elementi fondamentali, di solito uniti, ma anche suscettibili di separazione, del vincolo obbligatorio: il debito, appunto, e la responsabilità. Per cui, di un vincolo assunto da una persona poteva, come può ancor oggi, essere ritenuto responsabile anche un'altra persona. Il credito è quindi da intravedersi nella posizione soggettiva, e nella relativa aspettativa di un soggetto, detto appunto creditore, il quale ha diritto di venire soddisfatto, da altro soggetto, detto debitore, in quanto tenuto a soddisfarlo. L'oggetto dell'obbligazione, cioè del debito, può consistere in un dare, o in un fare, o in un non fare, ma deve essere sempre suscettibile di valutazione economica, anche se l'obbligazione non è in origine di natura pecuniaria, e comunque deve corrispondere ad un interesse effettivo del creditore*" (p. 684).

Cosicché, il Righetti (v. *Parte Prima, Tomo I*, n. 7), da un lato, parte dalla posizione (e non dalla mera ipotesi di lavoro o di

ricerca) di "unità concettualisticamente intesa" del diritto marittimo, nella quale intenderebbe costruirvi o astrarvi, in varie guise, concetti fondamentali che valgano a ordinare ed intendere quell'unità. Dall'altro, invece, la scompone e la riduce a quella dialettica, o a quel processo circolare della conoscenza dell'uno istituto mediante l'altro, e del *quid* tra essi diverso e fra essi comune.

Pertanto, il Righetti intuisce, contempla ed intesse quell'unità del diritto marittimo, pur articolata nel molteplice, anzi pone come tesi scientifica l'unità concettuale, si interessa all'unità e molte volte riesce a ordinarla e a intenderla in un quadro astrattizzante. Ma subito interviene e prevale la tendenza della concretezza propria del comparatista, che pone "l'unità comune" come mera ipotesi di lavoro, avvicinando, anche, in osmosi ossigenante, storia e comparazione.

L'avere prescelto il metodo della comparazione, e la configurazione del "diritto marittimo comparato", costituisce però un precipuo merito del Righetti, contro il provincialismo imperante, contro la deriva dell'imperia, e contro la risibile tendenza a scambiare per il tutto ciò che invece è soltanto una parte.

Innumeri sono gli spunti e le zone illuminate dal potentissimo riflettore a larghissimo spettro tematico, di cui dispone il Righetti, ma in questa sede, ai nostri lettori, ci premeva segnalare solo il compimento dell'opera, che, per la sua adeguata circolazione, si spera venga tradotta presto in inglese intelligibile, e che segna per l'avanzamento e la dignità scientifica degli studi giuridici marittimi una meta avanzata ed ambita verso la realizzazione di un'organica e superiore concettualizzazione del "fenomeno giuridico marittimo" in termini ordinamentali generali, ed, ideativamente in se stessi, autosufficienti (Francesco Alessandro Querci).

ANTONIO FLAMINI
Viaggi organizzati e tutela del consumatore, Edizioni Scientifiche Italiane - Pubblicazioni della scuola di specializzazione in diritto civile dell'Università di Camerino - n. 87, Napoli, 1999, pp. 225.

Antonio Flamini è un giovane e valoroso studioso che ricopre nella gloriosa Università degli Studi di Camerino la cattedra di Diritto della navigazione che fu autorevolmente illustrata dagli apporti sagaci di Antonio Malintoppi, già Rettore di quell'Università, da Francesco Alessandro Querci e da Stefano Zunarelli.

L'Autore, questa volta si è impegnato in un perspicuo e puntuale contributo, che sembra trascendere i confini della materia del Diritto della navigazione, ma, a ben vedere, coglie degli aspetti di alto interesse, che si collocano nell'orizzonte dommatico ed operativo del Diritto dei trasporti.

Il rilievo sempre crescente per gli aspetti giuridici, soprattutto privatistici, del fenomeno turistico è originato dall'evoluzione espressa impetuosamente dallo stesso negli ultimi anni. Difatti, dal viaggio inteso principalmente come svago a carattere elitario, concretantesi in singole prestazioni da parte di un operatore su richiesta del cliente ed i cui tratti sono agevolmente riconducibili allo schema giuridico del mandato, si trasla al turismo di massa, caratterizzato da un'organizzazione professionale del viaggio, comprensivo di tutti i suoi aspetti (trasporto, soggiorno, organizzazione).

Nel contesto di questo nuovo sistema, il diffondersi della contrattazione di massa attuato secondo schemi rigidi prefissati ed uniformi, destinati ad una vasta clientela, non può non richiamare, come abbiamo già esplicato, l'interesse dello studioso navigazionista, peraltro sempre attento alle nuove istanze propostegli dall'ambiente socio-economico circostante. Soprattutto si impone l'indeclinabile esigenza di regolamentare l'attività dei nuovi soggetti che si presentano alla ribalta del settore (*tour operator, travel*

agent, agenzia di viaggi); e segnatamente nell'ottica di una disciplina normativa, alla base di un adeguato intervento legislativo, non può che esserci una corretta riclassificazione giuridica dei fenomeni in oggetto, secondo gli schemi più rigorosi e gli apporti più affinati approntati dalla ricerca scientifica.

Nella segnata direzione, si muove lo studio del Flamini, disegnando e registrando nel primo capitolo ("Il quadro normativo") le progressive evoluzioni degli interventi legislativi in materia, e sottolineando subito come il legislatore si sia costantemente preoccupato di offrire una disciplina che tocca solo gli aspetti pubblicistici del fenomeno "turismo", secondo un sistema alquanto rigido, frammentario, di autorizzazioni e controlli amministrativi incidenti sull'attività dell'operatore turistico: viene invece trascurato tutto il settore della oramai imperante contrattualistica privata. Simile connessione giuridica maggiormente stimola la nostra attenzione e ci obbliga a tenere in debito conto l'emersione della nuova categoria del soggetto consumatore, siccome soggetto che usufruisce appunto di un servizio, e che necessita, nell'ambito della contrattazione con l'operatore turistico, di una tutela normativizzata.

Tale tutela viene contemplata prima dalla disciplina organica dettata dalla Convenzione internazionale relativa al contratto di viaggio (CCV), resa esecutiva dall'Italia con l. 27 dicembre 1977, n. 1084, poi con la legge-quadro sul turismo 17 maggio 1983 n. 217 ed infine con la Direttiva n. 90/314/CEE, adottata dall'Italia con d.lg. n. 111 del 1995.

In ultima istanza sono queste le fonti normative da prendere in considerazione e da coordinare, al fine di dare un'adeguata risposta ai quesiti di carattere strettamente giuridico, che costituiscono la parte più incisiva e significativa dell'opera del Flamini e che rappresentano autonome teste di capitolo organate all'interno dell'opera stessa: i rapporti contrattuali; soggetti, natura, contenuto e forma; il rapporto e le vicende modificative; la responsabilità del *tour operator* e del *travel agent*.

Un saggio, quello del Flamini, che quindi riveste notevole interesse, oltre che da un punto di vista prettamente speculativo (non dimentichiamo che si tratta, infatti, di una pubblicazione di una prestigiosa scuola applicativa), anche da un punto di vista pratico, dal momento che fornisce uno sfondo completo ed organico delle varie fattispecie di clausole vessatorie, intese come limite invalicabile alla libera autonomia di soggetti privati presi in esame nell'atto di regolamentare i propri rapporti.

In tal senso, possiamo cogliere tutta la portata della sezione riservata al tema della responsabilità, considerata dalla duplice prospettiva dell'obbligo di risarcimento nei confronti del viaggiatore-consumatore, e della surrogazione del *tour operator* (o del *travel agent*) nei diritti del viaggiatore nei confronti di terzi. Dal punto di vista, invece, squisitamente scientifico dobbiamo sottolineare la meticolosa opera di ricostruzione normativa che il Flamini sostiene per ottenere una corretta individuazione dei fenomeni giuridici presi in esame, perché è solo ben definendo il fenomeno giuridico da regolare che l'intervento normativo seguente può dirsi efficace; così pregio dell'opera è di fornirci rigorosi schemi giuridici all'interno dei quali poter collocare con profitto le figure soggettive del *tour operator* (organizzatore di viaggi, come soggetto che si obbliga a fornire un "pacchetto tutto compreso", un prodotto finito da fornire all'utente) e del *travel agent* (intermediario di viaggio, come soggetto che fornisce un viaggio organizzato da altri), nonché le rispettive fattispecie contrattuali poste in essere da tali soggetti.

Fattispecie individuate nel contratto di organizzazione di viaggio e di intermediazione, entrambe considerate come manifestazioni diverse del più ampio *genus* del contratto di viaggio, caratterizzato, secondo l'autore, dall'avere come oggetto un insieme di prestazioni di cui però la principale è sempre quella del trasporto.

Questo, in breve, l'impianto dell'opera. Quello che noi vorremmo qui ora mettere in evidenza, perché di grande interesse e

di viva attualità per quanto riguarda lo studio della nostra materia, è come l'Autore, prima di procedere all'analisi dettagliata dei fenomeni elevati ad oggetto del proprio studio, si soffermi su quella che è la situazione normativa di fondo, finendo per esprimere un ragionamento che ci sentiamo di condividere pienamente. Nel paragrafo di chiusura del capitolo dedicato al quadro normativo, il Flamini si concede alcune considerazioni sulla questione a noi cara dell'ordinamento giuridico: quello del pluralismo normativo è infatti un argomento cui va necessariamente prestata la massima attenzione, sottolineando, ancora una volta, come nel coacervo di convenzioni, regolamenti, leggi e disposizioni, si erga come unico punto di riferimento la figura dell'interprete, il quale opera avendo come guida costante quelli che sono i principi fondanti dell'ordinamento in cui agisce, il c.d. campo di realtà finito. Solo muovendo da questa prospettiva di carattere pluralistico si può realizzare la giusta e necessaria armonia tra gli strumenti normativi in possesso del giurista, riuscendo così a considerare i fenomeni giuridici da prospettive mai parziali o frammentarie (Chiara Monasso).

elenco dei collaboratori

ELENCO DEI COLLABORATORI

Franco BASSI,
Professore ordinario di Diritto amministrativo,
Università degli Studi di Parma

Angelo BOGLIONE,
Avvocato in Genova

Sabino CASSESE,
Professore ordinario di Diritto amministrativo,
Università La Sapienza di Roma

Giorgio CONETTI,
Professore ordinario di Diritto internazionale,
Università dell'Insubria - Como - Varese

Michele GRIGOLI,
Professore ordinario di Diritto della navigazione,
Università degli Studi di Catania

Renato MIDORO,
Professore ordinario di Economia e Gestione delle Imprese di Trasporto
Università degli Studi di Genova

Chiara MONASSO,
Università degli Studi di Trieste

Gabriele PESCATORE,
Presidente Emerito del Consiglio di Stato, Roma

Francesco Alessandro QUERCI,
Professore ordinario di Diritto della navigazione,
Università degli Studi di Trieste

Elena Orsetta QUERCI,
Università degli Studi di Trieste

Giorgio RIGHETTI,
Università degli Studi di Genova

Massimiliano RIMABOSCHI,
Università degli Studi di Trieste

Ettore ROMAGNOLI,
Capitano di Fregata (CP)

Francesca TRAMPUS,
Università degli Studi di Trieste

MONOGRAFIE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
RACCOLTE DA FRANCESCO ALESSANDRO QUERCI

Direttore della Rivista Trasporti
Diritto, Economia, Politica

NUOVA SERIE

I. Francesca Trampus, *"Free ports of the world"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 507. Lit. 53.000.

II. Stefano Pollastrelli, *"Il problema della responsabilità nel viaggio marittimo-aereonautico turistico"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 430, (in preparazione).

III. Elena Orsetta Querci, *"Introduzione alla scienza giuridica marittima - Storia del concetto del diritto marittimo"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 212. Lit. 40.000.

IV. Elena Orsetta Querci, *"Analisi del diritto marittimo - Definizione e concetti giuridici fondamentali"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 263. Lit. 43.000.

V. Elena Orsetta Querci, *"Evoluzione nel diritto marittimo - Sistematica e dogmatica giuridica marittima"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 270. Lit. 43.000.

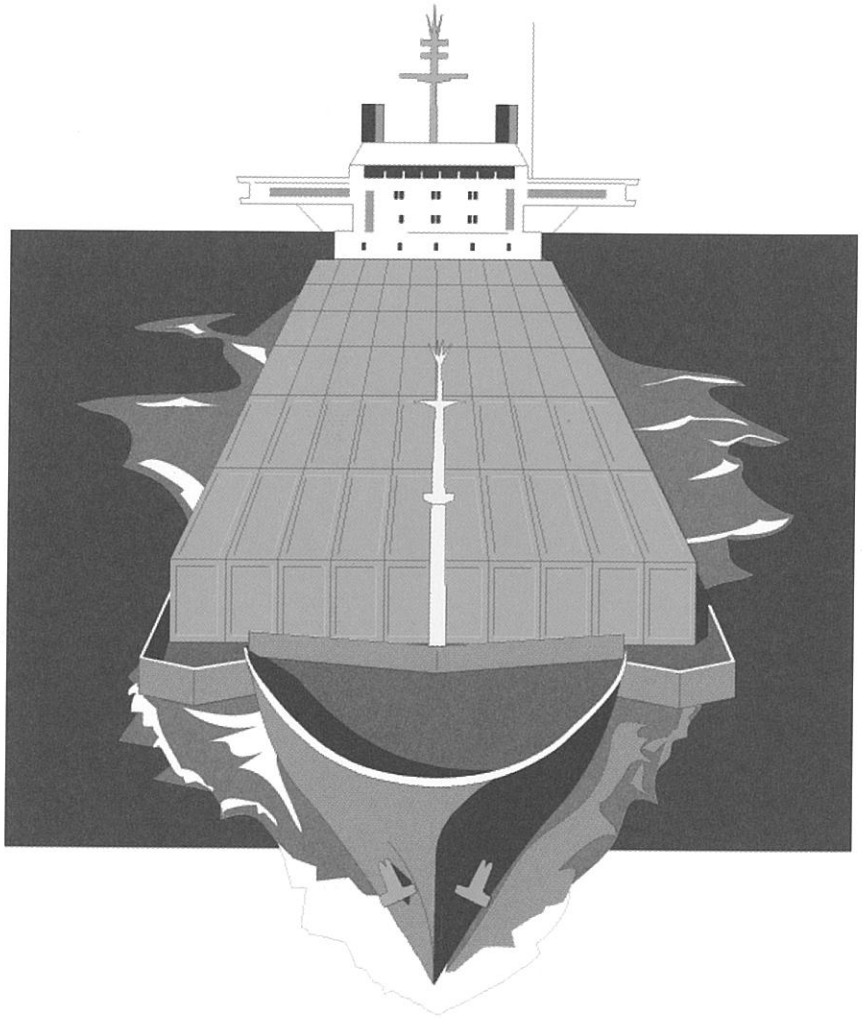
VI. Alessandra Xerri Salamone, *"Profili giuridici e programmatici dell'esplorazione marina"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 253. Lit. 43.000.

VII. Gabriele Alessandro Querci, *"Navigazione e Commercio - Vendita marittima e Credito documentario"*, Edizioni Università di Trieste, 1999, pp. 474. Lit. 53.000.

VIII. Fabrizio Devescovi, *"Utilizzazione del container e trasporto"*, pp. 125, (in preparazione).

IX. Michele Grigoli, *"La sicurezza del lavoro nautico nell'innovativo sistema regolamentare"*, Edizioni Università di Trieste, 2000, pp. 256. Lit. 43.000.

SISAM AGENTI
Liner Agents



SCALI CERERE, 9
57122 LIVORNO
Tel. 0586-413202 - Fax 0586-413211

Grafica ed impaginazione
SERVIZIO TIPO-EDITORIALE
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE
Finito di stampare nel mese di giugno 2000