ISSN 1127-8579

Pubblicato dal 05/05/2017

All'indirizzo http://www.diritto.it/docs/39327-argomenti-di-diritto-della-navigazione

Autore: Stefano Galeano

Argomenti di Diritto della navigazione

ARGOMENTI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Saggio di Stefano Galeano

2017

INDICE

Capitolo I
Il Diritto della navigazione e le sue fonti

1.1. Generalità pag.4
1.2. Specialità pag.6
1.3. L'autonomia legislativa, giuridica, scientifica e didattica del Diritto della navigazione pag.7
1.4. L'unitarietà pag.13
1.5. Il codice della navigazione pag.14
1.6. Le fonti pag.15
1.7. I regolamenti pag.17
1.8. Le norme corporative pag.18
1.9. Gli usi pag.19
1.10. L'analogia pag.19
1.11. Diritto comune pag.20
1.12. L'interpretazione e i suoi vari criteri pag.21

Capitolo II
L'esercizio della navigazione

2.1. Introduzione pag.23
2.2. Esercizio e impresa di navigazione pag.24
2.3. La c.d. *pubblicità dell'esercizio* pag.26
2.4. La responsabilità dell'armatore e dell'esercente pag.28
2.5. La limitazione della responsabilità dell'armatore pag.30
2.6. Responsabilità per il trasporto di sostanze nucleari pag.32
2.7. La società di armamento tra comproprietari pag.33

Capitolo III
Cenni di Diritto penale della navigazione

3.1. Premesse generali pag.37
3.2. I delitti contro la personalità dello Stato pag.38
3.3. I delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico pag.39
3.4. I delitti contro la sicurezza della navigazione pag.39

Capitolo IV
La nave e l'aeromobile

4.1. Nozione di nave e suoi elementi essenziali pag.41
4.2. Distinzioni tra le navi pag.41
4.3. Cosa vuol dire *galleggiante?* pag.43
4.4. Nozione di aeromobile pag.43

ARGOMENTI DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Saggio di Stefano Galeano ([1])

Capitolo I
Il Diritto della navigazione e le sue fonti

SOMMARIO: 1.1. Generalità - 1.2. Specialità - 1.3. L'autonomia legislativa, giuridica, scientifica e didattica del Diritto della navigazione - 1.4. L'unitarietà - 1.5. Il codice della navigazione - 1.6. Le fonti - 1.7. I regolamenti - 1.8. Le norme corporative - 1.9. Gli usi - 1.10. L'analogia - 1.11. Diritto comune - 1.12. L'interpretazione e i suoi vari criteri.

1.1. Generalità

Il Diritto della navigazione è quella parte dell'ordinamento giuridico che si riferisce al fenomeno della navigazione per mare, per acque interne ([2]) o per aria, ed il cui oggetto è rappresentato dall'insieme dei fatti e dei rapporti economici e sociali attinenti al fenomeno navigatorio che, per le loro peculiarità, si pongono come categoria unitaria, differenziandosi dagli altri rapporti socio-economici.

Secondo autorevole dottrina ([3]) la navigazione va intesa nel senso di trasporto, nella sua duplice accezione di trasporto in senso stretto, o commerciale, che concerne il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro, e di trasporto in senso lato, o

---

[1] Giurista.

[2] Ossia: canali, fiumi, laghi.

[3] A. Scialoja, Corso di diritto della navigazione, Roma, 1943, 51.

tecnico, che comprende sia il trasporto commerciale sia ogni altro movimento per acqua o per aria di un mezzo galleggiante o volante adibito a svolgere, con le persone e le cose necessarie all'uopo, una qualunque attività (es.: rimorchio, lavoro aereo, pesca, ecc.). Perciò, stante tale visione, il Diritto della navigazione ha per oggetto il trasporto tecnico per acqua o per aria.
Secondo altra dottrina ([4]) per navigazione si intende: "*Quell'attività di carattere tecnico che si dispiega per far muovere la nave nell'acqua e l'aeromobile nell'aria*".
A parere di chi scrive col termine navigazione si intende quel fenomeno che include tutte quelle attività (preparatorie, ordinarie e successive) dirette complessivamente a garantire lo spostamento di qualcuno o qualcosa da un luogo all'altro.
Qual è, dunque, l'oggetto del Diritto della navigazione? Esso è la materia relativa all'esercizio cui sono da accludere quegli aspetti che ne formano il presupposto specifico o che vi sono connessi in funzione strumentale specifica (es.: contratto di locazione di nave, ordinamento amministrativo del personale della navigazione, ecc.).
Rientra nell'ambito del Diritto della navigazione la navigazione militare? La risposta è negativa e la si trova all'art. 748 c. nav., il quale esplicitamente ribadisce: "*Salva diversa disposizione, non si applicano le norme del presente codice agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di polizia dello Stato e del Corpo Nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili previsti nel quarto comma dell'articolo 744. L'utilizzazione degli aeromobili equiparati a quelli di Stato, ai sensi degli articoli 744, quarto comma, e 746, comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali. Lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili di cui al primo comma è effettuato garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, nonché, per quanto riguarda gli*

[4] Querci.

aeromobili di cui al quarto comma dell'articolo 744, d'intesa con l'ENAC ([5]). *Le norme del presente codice, salva diversa specifica disposizione, non si applicano al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al Ministero della difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà*".

1.2. Specialità

Per tradizione, il Diritto della navigazione è considerato un diritto speciale. Le regole che l'ordinamento giuridico predispone per la regolamentazione dei fatti e dei rapporti tra i soggetti giuridici possono suddividersi in generali e comuni, speciali ed eccezionali. Le disposizioni di carattere generale disciplinano l'ordinario svilupparsi dei rapporti tra i consociati, costituendo la gran parte delle regole giuridiche prodotte dalle fonti dell'ordinamento e delle quali i soggetti giuridici fanno più spesso applicazione. La norma generale si caratterizza in quanto presenta una maggiore estensione rispetto a quella speciale. Mentre il Diritto comune è costituito dall'insieme delle norme di carattere generale che si applicano a tutti i settori in cui l'ordinamento si suddivide, invece, la norma speciale è quella che contiene elementi ulteriori rispetto a quelli presenti in una norma generale e che consentono alla prima di meglio identificare o specificare una data fattispecie rispetto alla seconda. In poche parole, una norma è definita c.d. *speciale*, se, qualora non esistesse, la fattispecie da essa contemplata rientrerebbe nell'ambito di una norma generale.

---

[5] L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, è stato istituito il 25 luglio 1997 con d.lgs. n. 250/97. L'Enac si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo (fonte: www.enac.gov.it).

Ebbene, il diritto speciale si differenzia da quello comune o generale ma non si pone con esso in antitesi, costituendo una materia regolata a parte secondo appositi criteri di ordine particolare.
Quando ha luogo una disciplina c.d. *speciale*? Essa nasce qualora l'assetto normativo costruito sulla disciplina comune o generale risulti insufficiente ad adattarsi alle particolarità della materia e determini la necessità di un diverso e adeguato sistema normativo.
A conclusione di tale paragrafo, chi scrive sente la necessità di sottolineare che il diritto *de quo* nel suo complesso deve ritenersi diritto speciale rispetto al diritto generale, proprio perché la materia attinente alla navigazione risulta disciplinata mediante un complesso organico di norme coordinate il quale occupa una posizione speciale rispetto, appunto, alla disciplina c.d. *comune* o *generale*.

1.3. L'autonomia legislativa, giuridica, scientifica e didattica del Diritto della navigazione

Quando è possibile definire *autonomo* un diritto? Tale definizione spetta allorquando i principi che lo caratterizzano rispondono ad esigenze proprie del settore, ragion per cui, viene a crearsi un complesso di norme e di istituti peculiari, tra di loro raccordati, che caratterizzano l'intera disciplina. Nello specifico, la disciplina particolare ed organica del Diritto della navigazione è contenuta in un codice apposito, il codice della navigazione ([6]), approvato con r.d. 30 marzo 1942 n. 327, che ne costituisce la fonte più corposa ([7]).

---

[6] La realizzazione di detto codice si deve ad Antonio Scialoja.
[7] L'autonomia legislativa si è affermata nello stesso periodo di tempo in cui il Diritto commerciale l'ha perduta, per essere stata la relativa disciplina assorbita dal codice civile.

Bisogna evidenziare che l'*autonomia legislativa* presuppone l'*autonomia giuridica*, la quale è un concetto di ordine storico e di diritto positivo e può considerarsi esistente solo quando nell'ordinamento giuridico si determina una particolare ed organica disciplina, per una categoria di rapporti rispondenti a specifiche esigenze, dotata di principi speciali propri, come avviene per il Diritto della navigazione. Tale materia, in aggiunta, risulta caratterizzata dal concorso di elementi pubblicistici e privatistici ([8]).

Ai sensi dell'art. 1 c. nav.: "*In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del Diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il Diritto civile*".

Praticamente, l'art. 1 del codice della navigazione contempla la regola della prevalenza delle norme di Diritto della navigazione rispetto a quelle del Diritto comune, prevalenza che sussiste anche nell'ipotesi in cui le prime provengano da una fonte gerarchicamente subordinata rispetto alla fonte da cui derivano le seconde.

L'integrazione normativa da parte del diritto generale si esplica dopo l'esaurimento del ricorso a tutte le fonti interne proprie della navigazione e ai principi speciali (tramite la c.d. *analogia*) che da esse si desumono: trattasi, quindi, di un ordinamento autonomo rispetto all'ordinamento generale, nel quale pure si inserisce.

Quanto poc'anzi detto non trova effetto con riguardo alle norme di fonte costituzionale, di quelle internazionali e di quelle comunitarie che ricoprono una posizione gerarchica superiore

---

[8] Il Diritto della navigazione presenta un'*impronta pubblicistica e privatistica* molto accentuata, tanto che l'intrecciarsi in esso di norme pubbliche e private è tale che una separata considerazione delle une dalle altre porterebbe ad una visione lacunosa della materia.

allo stesso art. 1 c. nav. Esse, ergo, si applicano alla materia della navigazione in via prioritaria, anche quando non si pongano come fonti specifiche della materia stessa.
Detto ciò, si deve aggiungere che il Diritto della navigazione, nonostante risulti autonomo, è comunque incardinato nell'ordinamento generale in un vicendevole rapporto di correlazione scientifica e normativa.
Il Diritto della navigazione gode, altresì, di *autonomia scientifica*, la quale risulta collegata per la maggior parte allo studio specifico dei problemi che derivano dai fatti della navigazione ed *autonomia didattica*, proprio perché forma oggetto di specifico insegnamento universitario il quale ha ottenuto apposito riconoscimento concreto nell'anno 1942, con il suo inserimento nelle tabelle degli insegnamenti delle facoltà di legge e di economia e commercio.
A seguito dell'emanazione del codice della navigazione e dell'istituzione, con r.d. 5 settembre 1942 n. 1319, dell'insegnamento del Diritto della navigazione, presso la facoltà di giurisprudenza della Sapienza fu attribuita ad Antonio Scialoja la prima cattedra italiana di Diritto della navigazione e di conseguenza l'Istituto di Diritto aeronautico assunse l'attuale denominazione sotto la direzione dello stesso Scialoja. Questi tenne l'insegnamento fino al 1950, anno del collocamento fuori ruolo, tranne un'interruzione legata agli eventi bellici, in occasione della quale l'insegnamento del Diritto della navigazione (e la direzione dell'Istituto) fu attribuito per incarico negli anni 1944 e 1945 al suo allievo Gabriele Pescatore, il quale riprese l'incarico d'insegnamento anche negli anni 1950-51 e 1951-52. Nel dicembre 1952 fu chiamato alla cattedra romana Francesco Maria Dominedò, che assunse anche la direzione dell'Istituto dal 1955, anno della collocazione a riposo di Scialoja. Alla morte di Dominedò nell'ottobre del 1964, gli succedette Antonio Lefebvre d'Ovidio, allievo di Scialoja. Sospeso Lefebvre dall'insegnamento nel 1976, Antonio Malintoppi assunse la supplenza dell'insegnamento della materia e Roberto Ago la direzione

dell'Istituto. Per l'anno 1977-78 fu chiamato all'insegnamento Ludovico Matteo Bentivoglio, che tenne la direzione dell'Istituto per soli due anni e mezzo, fino alla sua prematura scomparsa nell'aprile 1980. Dopo la morte di Bentivoglio fino al termine dell'anno accademico, Angelo De Martini assunse le attività didattiche e Rosario Nicolò la direzione dell'Istituto. Dal 1° novembre 1980 fino al collocamento a riposo (31 ottobre 1999), per diciannove anni direttore dell'Istituto fu Gustavo Romanelli. Successivamente l'Istituto fu diretto, nel 1999-2000, da Diego Corapi e, dall'anno accademico 2000-01, da Leopoldo Tullio, che già dal collocamento fuori ruolo di Romanelli, nel 1996-97, aveva assunto l'insegnamento della materia, mutuandolo da quello da lui tenuto nella facoltà di economia della Sapienza. Nel 2004, con l'istituzione del Dipartimento di scienze giuridiche della facoltà di giurisprudenza della Sapienza, l'Istituto è diventato sezione autonoma del Dipartimento stesso. L'Istituto è un centro culturale di prim'ordine cui affluiscono studiosi da altre parti d'Italia e dall'estero. Sono organizzati seminari e convegni, anche a livello internazionale. Fra le iniziative scientifiche più rilevanti dell'Istituto vi sono l'attuale «*Collana di Diritto dei trasporti*» e la rivista «*Diritto dei trasporti*» ([9]). Il Diritto della navigazione, attualmente, è prevista quale materia di esame orale in numerosi concorsi per l'accesso al pubblico impiego ([10]), come per es. per

---

[9] Tratto dal seguente sito internet: www.dirittodeitrasporti.it.

[10] La produzione scientifica in materia di impiego alle dipendenze della p.a. è ricchissima. In questa sede si richiamano i contributi dei quali si è più direttamente tenuto conto nella redazione della presente voce: Battini, S., *Il rapporto di lavoro con le pubbliche amministrazioni*, Padova, 2000; Carinci, F.-Zoppoli, L., a cura di, *Il lavoro nelle pubbliche amministrazioni*, Torino, 2004; Cassese, S.-Battini, S., a cura di, *Dall'impiego pubblico al rapporto di lavoro con le pubbliche amministrazioni*, Milano, 1997; Carloni, E., *Ruolo e natura dei c.d. "codici etici" delle amministrazioni pubbliche*, in *Dir. pubbl.*, 2002, 319 ss.; Cavallo Perin, R., *Le ragioni di un diritto ineguale e le peculiarità del rapporto di lavoro con le amministrazioni pubbliche*, in *Dir. amm.*, 2003, 119; Corpaci, A., *Revisione del Titolo*

entrare a far parte del Consiglio di Stato ([11]) o per Commissario della Polizia di Stato.

V della parte seconda della Costituzione e sistema amministrativo, in *Le regioni*, 2001, 1305 ss.; D'Alberti, M., a cura di, *L'alta burocrazia. Studi su Bretagna, Stati Uniti di America, Spagna, Francia, Italia*, Bologna, 1994; D'Alessio, G., *La nuova dirigenza pubblica*, Roma, 1999; D'Alessio, G., *Pubblico impiego*, in Corso, G.-Lopilato, V., a cura di, *Il diritto amministrativo dopo le riforme costituzionali*, Milano, 2006, 408 ss.; Gardini, G., *L'imparzialità amministrativa tra indirizzo e gestione*, Milano, 2003; Giannini, M.S., Impiego pubblico (teoria e storia), in *Enc. dir.*, XX, Milano, 1970, 305 ss.; Mattarella, B.G., *I codici di comportamento*, in *Riv. giur. lav.*, 1996, 275 ss.; Merloni, F.- Cavallo Perin, R. (a cura di), *Al servizio della nazione, Etica e statuto dei funzionari pubblici*, Milano, 2009; Merloni, F., *Dirigenza pubblica e amministrazione imparziale*, Bologna, 2006; Merloni, F., *Organizzazione amministrativa e garanzie dell'imparzialità*, in *Dir. pubbl.*, 2009, 70 ss.; Merloni, F., *Amministrazione 'neutrale' e amministrazione imparziale (a proposito dei rapporti tra 'politica' e 'amministrazione')*, in *Dir. pubbl.*, 1997, 324 ss.; Nicosia, G., *Dirigenze responsabili e responsabilità dirigenziali pubbliche*, Torino, 2011; Pioggia, A., *Giudice e funzione amministrativa*, Milano, 2004; Pioggia, A., *La Corte costituzionale e il modello italiano di impiego alle dipendenze delle amministrazioni* pubbliche, in della Cananea, G. Dugato, M., a cura di, *Diritto amministrativo e Corte costituzionale*, Napoli, 2006, 255 ss.; Ponti, B., *Indipendenza del dirigente e funzione amministrativa*, Rimini, 2012; Rusciano, M., *Il diritto del lavoro italiano nel federalismo*, in *Lav. dir.*, 2001, 491 ss.; Zoppoli, L., a cura di, *Ideologia e tecnica nella riforma del lavoro pubblico*, Napoli, 2009 (Fonte: www.treccani.it).

[11] Tratto da: www.treccani.it: Esso costituisce il massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica (art. 100, comma 1, Cost.), con indipendenza garantita dalla Costituzione (art. 100, comma 3, e art. 108). Istituto di antica tradizione, che si ricollega al Consiglio sovrano operante in Francia con la funzione di assistere il re nell'esercizio delle sue funzioni, nella struttura odierna deve il nome al *Conseil d'État*, istituito in Francia nel 1800, durante il periodo rivoluzionario, con funzioni di progettazione legislativa e di consulenza dell'esecutivo, e che in seguito acquisì anche funzione giurisdizionale per i conflitti fra privati e amministrazione. In Italia, il Consiglio di Stato subì la stessa evoluzione. Fu istituito nel Regno di Sardegna da Carlo Alberto (1831), con funzioni consultive; alcuni decreti reali emanati nel 1859 gli attribuirono quindi competenze giurisdizionali, sia come giudice di secondo grado, davanti al quale potevano essere impugnate le decisioni dei tribunali del contenzioso amministrativo, sia come giudice unico, limitatamente ad alcune materie

(debito pubblico, materie ecclesiastiche, liquidazione delle pensioni). I tribunali del contenzioso amministrativo vennero poi soppressi dalla l. n. 2248 del 20 marzo 1865, che però, stabilendo una correlazione fra diritto soggettivo e tutela giurisdizionale, aveva creato l'area destinata alla competenza del futuro giudice amministrativo: i non-diritti, ovvero, gli interessi legittimi. In seguito, la l. n. 5992/1889 istituì la quarta sezione del Consiglio di Stato per la giustizia amministrativa (riconosciuta come tale dalla l. n. 62/1907, istitutiva della quinta sezione), con il compito di decidere sui ricorsi per incompetenza, eccesso di potere e violazione di legge contro atti e provvedimenti amministrativi aventi a oggetto interessi legittimi. Il r.d. n. 1054/1924 attribuì al Consiglio di Stato la cosiddetta giurisdizione esclusiva, in materia di lesioni portate a diritti soggettivi e interessi legittimi. Il conferimento al Consiglio di Stato di attribuzioni di tipo consultivo e carattere giurisdizionale fu infine sancito dalla Costituzione (oltre al citato art. 100, artt. 103, 111, e 113). Nel periodo repubblicano sono intervenute diverse novità circa la funzione giurisdizionale del Consiglio di Stato. In primo luogo, a seguito dell'istituzione dei Tribunali amministrativi regionali, il Consiglio di Stato si è trasformato in giudice d'appello. Esso, però, è anche giudice ultimo, non essendo contro le sue sentenze ammesso il ricorso in Cassazione, se non per difetto o mancato esercizio della giurisdizione (art. 111, ultimo comma, Cost.). In secondo luogo, il Consiglio di Stato è venuto a svolgere funzioni di giudice in unico grado in sede di giudizio di ottemperanza. In terzo luogo, in attuazione dell'art. 103, comma 1, Cost., una serie di leggi ne ha progressivamente ampliato la giurisdizione esclusiva, tendenza, questa, che è stata tuttavia ridimensionata dalla privatizzazione dei rapporti di lavoro con le pubbliche amministrazioni, che ha portato le relative controversie al giudice ordinario (art. 2, l. 421/1992; d.lgs. n. 29/1993 e 165/2001). Quanto alla funzione consultiva, la legge impone l'audizione dell'organo in una serie di casi: emanazione di atti normativi del governo, di singoli ministri o di testi unici; ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica; schemi generali di contratti-tipo, accordi e convenzioni predisposti da uno o più ministri; schemi di decreti legislativi riguardanti funzioni essenziali degli enti locali. Il parere del Consiglio di Stato, fatti salvi termini più brevi stabiliti per legge, deve essere reso entro 45 giorni dal ricevimento della richiesta, decorso tale termine l'amministrazione può procedere indipendentemente dall'acquisizione del parere (art. 17, comma 27, l. n. 127/1997). L'organizzazione interna del Consiglio di Stato (in gran parte regolata dalla l. 186/1982) rispecchia la sua natura di organo consultivo e giurisdizionale. Le funzioni consultive sono svolte da 4 sezioni le cui deliberazioni devono essere adottate con la presenza di almeno 4 consiglieri.

1.4. L'unitarietà

Il Diritto della navigazione si caratterizza per l'unitaria visione e disciplina di un fenomeno economico-sociale, nel suo svolgimento per acqua o per aria. La rilevante incidenza pubblicistica e internazionalistica non deve, in ogni caso, consentire di ritenere il diritto *de quo* quale branca speciale (o specializzata) del Diritto pubblico o del Diritto internazionale. Parte della dottrina auspica una diversificazione di normativa, per i caratteri tecnici peculiari che differenziano la materia aeronautica da quella marittima.

Per formulazioni di pareri di particolare rilievo, il presidente del Consiglio di Stato convoca l'adunanza generale composta da tutti i magistrati in servizio. Le funzioni giurisdizionali sono svolte da 3 sezioni – ciascuna composta da 2 presidenti, di cui uno titolare, e da almeno 12 consiglieri – i cui pronunciamenti richiedono l'intervento di almeno uno dei presidenti e di 4 consiglieri. All'adunanza plenaria è rimessa la decisione dei ricorsi che prefigurino contrasti giurisprudenziali o richiedano la soluzione di questioni di particolare rilievo (art. 45, l. n. 1054/1924). Il presidente viene nominato fra i magistrati che abbiano esercitato per almeno 5 anni funzioni direttive ed è assistito nell'esercizio dei suoi compiti dal segretario generale. Il Consiglio di presidenza delibera sui provvedimenti riguardanti lo stato giuridico dei magistrati. I posti che si rendono vacanti sono conferiti: per metà ai consiglieri di TAR con almeno 4 anni di servizio effettivo nella qualifica; per un quarto a professori universitari ordinari di materie giuridiche o ad avvocati che abbiano almeno 15 anni di servizio professionale e siano iscritti negli albi speciali delle giurisdizioni superiori, o a dirigenti generali e magistrati di Corte d'appello; per il restante quarto mediante concorso, al quale possono partecipare i magistrati TAR con almeno un anno di anzianità, i magistrati ordinari e militari con almeno 4 anni di anzianità, i magistrati della Corte dei Conti, nonché gli avvocati dello Stato con almeno un anno di anzianità, i funzionari della carriera direttiva del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati con almeno 4 anni di anzianità, nonché i funzionari delle amministrazioni dello Stato con qualifica dirigenziale, appartenenti a carriere per l'accesso alle quali sia richiesta la laurea in giurisprudenza.

Ci si chiede: la navigazione spaziale rientra nel quadro del Diritto della navigazione? Attualmente, la risposta risulta negativa in quanto non sussistono né i presupposti giuridici ([12]) né quelli politici ([13]) sui quali fondare una soluzione diversa.

1.5. Il codice della navigazione

Il codice della navigazione attuale è stato approvato con r.d. del 30 marzo 1942 n. 327 ed entrò in vigore il 21 aprile dello stesso anno. Esso consta di alcune disposizioni preliminari (artt. da 1 a 14) e di quattro parti per un totale di 1331 articoli. Secondo l'art. 1331 c. nav.: "*Oltre alle speciali norme di cui è autorizzata l'emanazione da disposizioni del presente codice, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato, sono emanate le disposizioni necessarie per il completamento e l'esecuzione del codice stesso*". A tale articolo il Governo ha dato attuazione con l'emanazione del Regolamento per la navigazione interna ([14]) ed il Regolamento per la navigazione marittima ([15]). Il codice ha subito nel corso del tempo diversi aggiornamenti. Si ricordi, ad esempio:

- il d.lgs. 15.03.2006 n. 151 recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione con cui si è voluto migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo, nonché di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali;
- il d.p.r. 31.03.2009 n. 55 intitolato "*Regolamento di attuazione della direttiva 2005/45/CE che modifica la direttiva 2001/25/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare*";

---

[12] C.d. *esercizio* dei voli.
[13] Normazione dello spazio cosmico.
[14] D.p.r. 28.06.1949 n. 631.
[15] D.p.r. 15.02.1952 n. 328.

- il d.lgs. 29 ottobre 2016, n. 221 intitolato "R*iordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime, a norma dell'articolo 24, comma 11, della l. 7 luglio 2016, n. 122*";
- e da ultimo è bene ricordare la legge 1 dicembre 2016 n. 230 con la quale è stata disposta la modifica del codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici.

1.6. Le fonti ([16])

[16] Tratto da www.treccani.it: Generalmente, per fonte del diritto si intendono tutti gli atti o fatti capaci di innovare un ordinamento giuridico. L'espressione fonte del diritto è una espressione metaforica quanto mai risalente: l'immagine naturalistica della sorgente da cui sgorgherebbe il diritto oggettivo si ritroverebbe, infatti, già nell'ambito del diritto romano. A prescindere dalla presenza (o meno) di questa espressione, la problematica delle f. del diritto è presente nella compilazione giustinianea, sia nelle Istituzioni che nel Digesto. Le fonti del diritto, da oggetto di studio dei cultori del Diritto civile (basti pensare che la loro disciplina era ed è tuttora contenuta in gran parte dei codici civili europei, ivi compreso lo stesso codice civile italiano del 1942) o anche dei filosofi del diritto, sono divenute ormai un tema «*classico*» del Diritto costituzionale. Le ragioni di questo cambiamento vanno cercate, da un lato, nell'affermazione del positivismo giuridico tedesco, in virtù del quale si è pensato alla legge come la manifestazione suprema della volontà statale e, dall'altro, nelle teorie di H. Kelsen, che identificano la Costituzione nelle «*norme sulla normazione*». Tuttavia, occorre dire che, rispetto alle trattazioni ottocentesche – imperniate sulla primazia della legge statale e sulla sua superiorità nei confronti di tutte le altre f. del diritto (*in primis* della consuetudine), nonché sulla distinzione tra legislazione e giurisdizione – il tema delle f. del diritto appare oggi alquanto più articolato. Uno dei fattori che più hanno contribuito a questa complicazione è stato senza dubbio l'avvento delle costituzioni rigide e del sindacato di costituzionalità delle leggi (Corte costituzionale). In primo luogo, ciò ha comportato la perdita di centralità della legge, che ancora oggi continua ad essere chiamata *fonte primaria*, ma che da parte di alcuni studiosi è ritenuta di contenuto non più libero, ma vincolato dai principi costituzionali. È certo, comunque, che la Costituzione italiana ha superato l'idea ottocentesca dell'esclusività della legge statale, istituendo, in

Per quanto concerne le fonti del Diritto della navigazione, esse sono esplicitate nell'art. 1 c. nav. che recita testualmente: "*In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del Diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il Diritto civile*". Per ciò che attiene alla gerarchia delle fonti, stante la non indicazione da parte del codice stesso, essa va desunta dal sistema delle disposizioni sulla legge in generale. Ragion per cui, fonti primarie sono le leggi e gli atti aventi forza di legge dello Stato ([17]). Distinte da questi in base al criterio della competenza sono le leggi regionali, espressione dell'autonomia che l'ordinamento attribuisce alle Regioni. In modo conforme all'art. 117 Cost., le Regioni godono di potestà legislativa esclusiva in tutte le materie non espressamente riservate allo Stato e hanno potestà legislativa concorrente in una serie di materie specificamente individuate ([18]). Nelle materie di

---

molte materie, una serie di fonti primarie a competenza riservata, sulle quali la legge non può più intervenire: basti pensare, ad esempio, ai regolamenti parlamentari (artt. 64 e 72 Cost.) o alle materie che il «*nuovo*» art. 117, comma 2, 3 e 4, Cost. attribuisce alla potestà legislativa regionale. In secondo luogo, come ha rilevato Paladin, il regime delle f. del diritto condiziona la giurisprudenza costituzionale, ma ne è, a sua volta, condizionato. Un ulteriore fattore di complicazione del sistema delle f. del diritto è rappresentato dal ruolo sempre più incisivo che vengono ad assumere, nell'ambito dell'ordinamento italiano, in particolare, le sentenze della Corte di giustizia dell'U.E. Di conseguenza, risulta oggi più problematica l'esclusione della giurisprudenza dall'ambito delle f. del diritto, con la motivazione che essa, a differenza di quel che accade negli ordinamenti di *common law*, non apparterrebbe al momento «*creativo*» del diritto, ma soltanto a quello «*applicativo*».

[17] Art. 2 disp. prel.

[18] Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle Regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i

legislazione concorrente è riservata allo Stato la determinazione dei principi fondamentali. Questa potestà legislativa regionale si estende anche alle Regioni a Statuto speciale a meno che gli statuti stessi non prevedano forme di autonomia più ampie. La materia concernente la navigazione non è attribuita allo Stato e sono, quindi, le Regioni a disporre in tale materia della potestà legislativa esclusiva; un'eccezione è rappresentata nelle materie riguardanti la disciplina di porti e aeroporti civili nonché delle grandi reti di trasporto e di navigazione dove le Regioni hanno potestà legislativa concorrente.
In ogni caso, è riservata allo Stato la disciplina dei rapporti privati e quella di profili che, pur appartenendo alla materia della navigazione, rientrano in settori più generali di competenza statale (si pensi al sistema tributario o all'ordine pubblico, ecc.) ([19]).

1.7. I regolamenti

I *regolamenti* svolgono la funzione di integrare le leggi, senza tuttavia poter disporre in maniera contraria alle stesse, né abrogare disposizioni legislative. In caso di eventuale contrasto, ergo, la norma di legge prevarrà su quella regolamentare.

---

settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito a carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato.

[19] Per completezza di trattazione, è da ribadire che risulta demandata allo Stato, altresì, la disciplina legislativa di quegli aspetti della materia della navigazione, le cui funzioni amministrative sono a esso attribuite in deroga, secondo l'art. 118.

Tecnicamente si dice che i regolamenti in materia di navigazione risultano subordinati alle leggi.
I regolamenti sono espressione di un potere normativo conferito dalla legge alla pubblica amministrazione. In particolare, è possibile discernere diversi tipi di regolamenti: regolamenti ministeriali, che sono previsti dallo stesso codice per la fissazione delle tariffe di pilotaggio e dei servizi di linea della navigazione interna, nonché per la determinazione delle modalità di espletamento di servizi o di prestazioni professionali; regolamenti governativi statali; regolamenti emanati da organi locali dell'amministrazione della navigazione, come per esempio: le c.d. *ordinanze di polizia marittima* o *di polizia delle zone portuali* della navigazione interna, ecc. Competenza regolamentare è anche attribuita, entro i limiti delle rispettive competenze, alle Regioni e agli enti pubblici, territoriali ([20]) e non ([21]).
Ai regolamenti vengono equiparate le c.d. *circolari* che disciplinano settori non regolati da leggi o da altri atti normativi per rimediare alla mancanza di disposizioni prodotte da una fonte superiore.

1.8. Le norme corporative

Con riferimento alle norme corporative, tali norme in materia di navigazione erano subordinate alle disposizioni di carattere imperativo delle leggi e dei regolamenti della stessa materia e prevalevano sulle disposizioni di carattere dispositivo. A seguito della soppressione dell'ordinamento corporativo, il richiamo a tali norme contenuto nell'art. 1 c. nav. deve ritenersi superato.
Alle norme corporative sono subentrate le norme collettive, poste dai contratti collettivi di lavoro che, nella materia attinente la navigazione, secondo un'accreditata dottrina ([22]) sono sottoposte alle disposizioni di carattere imperativo delle leggi e dei

[20] Es.: Comuni e Province.
[21] Es.: autorità portuali.
[22] Lefebvre.

regolamenti e prevalgono sulle disposizioni di carattere dispositivo.

1.9. Gli usi

I c.d. *usi* assumono efficacia esclusivamente nelle materie non regolate espressamente da leggi o da regolamenti. Nelle materie regolate da leggi o regolamenti, l'uso, per avere efficacia, deve essere da essi richiamato. Se la posizione gerarchica dell'uso non è determinata, occorre distinguere due ipotesi: quando il richiamo all'uso è operato da una norma di legge, l'uso prevale sul regolamento; quando il richiamo è operato da un regolamento, l'uso prevale solamente sulle norme regolamentari sottoposte.
Secondo qualificata dottrina ([23]), gli usi - nel Diritto della navigazione - hanno una posizione più forte rispetto a quella loro attribuita nel sistema generale del nostro ordinamento giuridico.
Cosa importante da ricordare è che l'uso non può derogare alla disciplina posta dai contratti collettivi.
Gli usi possono essere oltre che generali anche locali e speciali (quest'ultimi prevalgono su quelli generali).
Cosa possiamo dire in merito agli *usi internazionali*? Essi sono suscettibili di applicazione solo in quanto osservati anche come usi nazionali nel nostro territorio.

1.10. L'analogia

Cosa si intende per *analogia*? L'analogia è quel particolare procedimento di integrazione normativa che permette di individuare la norma applicabile ad un caso concreto non direttamente regolato da una o più specifiche disposizioni. Si fa ricorso all'applicazione di una norma che regola una fattispecie

[23] Righetti.

simile, la cui *ratio* ([24]) sia comprensiva anche del caso non regolato. Ergo, in assenza di disposizioni espresse l'operatore giuridico potrà fare ricorso al procedimento *de quo*, secondo quanto previsto dall'art. 12, secondo comma, disp. prel. c. c. ([25]), ed entro i limiti stabiliti dall'art. 14 disp. prel. ([26]). Bisogna sottolineare che il ricorso all'analogia delle norme del Diritto della navigazione ha la precedenza nei riguardi dell'applicazione diretta del Diritto comune, in quanto la norma ottenuta attraverso il procedimento analogico è una norma di diritto speciale, che deve prevalere su quella di diritto generale. Naturalmente il procedimento analogico opera sia nel contesto della navigazione marittima sia in quello della navigazione aerea e sia reciprocamente rispetto a istituti di navigazione marittima e aerea.

1.11. Diritto comune

L'art. 1 del codice della navigazione dispone che: "*Ove manchino disposizioni del Diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il Diritto civile*". L'espressione *Diritto civile è* inteso

---

[24] Significato: ragione, motivo, motivazione e sim.; modo di procedere e di agire: *non si capisce la r. dell'omicidio*; *il tuo comportamento risponde a una r. precisa*. **2.** Criterio, espediente e sim.: *extrema r.*; *r. legis*; *ultima r.* (fonte: www.treccani.it).

[25] Nell'applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse, e dalla intenzione del legislatore. Se una controversia non può essere decisa con una precisa disposizione, si ha riguardo alle disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe; se il caso rimane ancora dubbio, si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato.

[26] Le leggi penali e quelle che fanno eccezione a regole generali o ad altre leggi non si applicano oltre i casi e i tempi in esse considerati. Le motivazioni poste a sostegno dell'esclusione del procedimento per analogia in tali casi risultano decisamente palesi: in materia penale vige il principio di stretta legalità, di tassatività, di irretroattività della legge penale, mentre le norme eccezionali, per loro definizione, disciplinando un singolo caso in maniera differente non possono essere applicate al di fuori degli specifici casi e dei tempi prestabiliti e previsti dal legislatore che le ha emanate.

quale *Diritto comune*, ragion per cui, ha una portata più ampia di quella tradizionale, difatti, in tal caso designa il complesso delle norme e dei principi di diritto: amministrativo, privato, processuale, internazionale, penale, che costituiscono la normativa generale, nella quale s'inquadra la disciplina speciale del codice della navigazione. Frequenti richiami sono previsti reciprocamente nel codice civile e nel codice della navigazione. Occorre ribattere che il Diritto comune assume carattere di fonte primaria del Diritto della navigazione, quando è espressamente richiamato dalle norme di questo. Inoltre, le norme di Diritto comune, quando rivestono carattere imperativo, prevalgono sui contratti collettivi e sugli usi e restano subordinate soltanto al codice ed alle altre leggi speciali in materia di navigazione.
In caso di persistenza delle lacune, è ammessa la possibilità di ricorrere ai principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato ossia alla c.d. *analogia iuris*.
Stante la peculiarità del sistema delle fonti del Diritto della navigazione, il criterio della specialità prevale sul criterio gerarchico e, ragion per cui, viene statuito il principio secondo cui i regolamenti, gli usi e l'applicazione analogica delle norme stabilite in materia di navigazione prevalgono sulle fonti, anche gerarchicamente sovraordinate, del Diritto comune.

1.12. L'interpretazione e i suoi vari criteri

L'interpretazione è l'attività mediante la quale si ricostruisce il significato di una norma giuridica al fine della sua applicazione. In base ai soggetti che la compiono può essere: *a) autentica:* quando proviene dallo stesso legislatore per chiarire il significato di norme preesistenti; la legge interpretativa, successiva nel tempo alla legge interpretata, ha efficacia retroattiva ed è vincolante per tutti i destinatari; *b) dottrinale:* quando proviene dagli studiosi del diritto e non ha carattere vincolante. *c*) giudiziale: quando è compiuta dai giudici nell'esercizio della funzione giurisdizionale, e risulta vincolante soltanto per le parti del giudizio.

L'interpretazione, secondo le regole generali, si realizza con i sistemi: letterale, logico, sistematico e storico-comparativo. La posizione di diritto speciale e il suo inquadramento nel sistema consentono l'utilizzo dei metodi normali di interpretazione, con l'accentuazione di quelli di carattere storico e comparativo tenuto conto dei riflessi internazionalistici del Diritto della navigazione.

Capitolo II
L'esercizio della navigazione

SOMMARIO: 2.1. Introduzione - 2.2. Esercizio e impresa di navigazione - 2.3. La c.d. *pubblicità dell'esercizio* - 2.4. La responsabilità dell'armatore e dell'esercente - 2.5. La limitazione della responsabilità dell'armatore - 2.6. Responsabilità per il trasporto di sostanze nucleari - 2.7. La società di armamento tra comproprietari.

2.1. Introduzione

Qual è la definizione di *armatore*? Tale definizione la si può ricavare, seppure indirettamente, dall'art. 265 c. nav., secondo cui: "*Chi assume l'esercizio ([27]) di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore ([28]) all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'armatore non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario. Quando l'esercizio è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, le formalità, di cui agli articoli 279, 282 secondo comma, tengono luogo della dichiarazione di armatore*".

A cosa si fa riferimento col vocabolo *esercente*? Il significato di tale termine lo si ricava, altresì, indirettamente dal codice della

---

[27] L'esercizio è quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave o dell'aeromobile in base alla destinazione ad essi propria, rivolta all'ottenimento di un risultato economico connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente ed accompagnata dall'incidenza del rischio. Il riferimento all'organizzazione di detta attività vale a significare che il concetto di esercizio poggia essenzialmente non tanto sull'aspetto effettuale - ossia la navigazione in se stessa - quanto su quello teleologico cioè l'attività organizzativa.

[28] In mancanza della c.d. *dichiarazione di armatore*, armatore è ritenuto il proprietario, fino a prova contraria. La dichiarazione, tuttavia, non costituisce un obbligo, difatti non è prevista alcuna sanzione in caso di inadempimento.

navigazione, più precisamente dall'art 874, che testualmente recita: "*Chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte negli articoli da 268 a 270. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario*".
Tale figura, nella navigazione aerea, corrisponde perfettamente a quella dell'armatore nella navigazione per acqua.
Ergo, l'assunzione dell'esercizio della nave o dell'aeromobile costituisce l'elemento indispensabile e idoneo a realizzare la figura dell'armatore e dell'esercente. Da ciò ne discende che l'armatore o l'esercente rimane tale anche nel caso si verifichi una frattura tra assunzione ed attuazione dell'esercizio, ovvero tra attività organizzativa diretta della navigazione e la navigazione stessa.
La nozione di esercizio è slegata da quella di proprietà del mezzo - che può presupporre, oltre alla proprietà, anche un diritto reale limitato ovvero un rapporto obbligatorio - e l'armatore (e l'esercente) diviene il centro di attribuzione di tutti i rapporti che fanno capo all'esercizio della nave, con assunzione delle relative responsabilità.
Il concetto di esercizio deve essere tenuto distinto, parimenti, da quello di armamento, ossia dalla fornitura di tutto quanto ([29]) occorre alla navigazione.

2.2. Esercizio e impresa di navigazione

Per il giurista Scialoja ([30]): "*L'esercizio di una singola nave o di un singolo aeromobile configura l'impresa di navigazione, onde l'armatore o l'esercente è il titolare dell'impresa di navigazione*".
Una parte della dottrina ([31]) configura l'esercizio della nave o dell'aeromobile come un'*impresa speciale ed autonoma,* propria del

[29] Ci si riferisce al vettovagliamento, equipaggiamento, ecc.
[30] Scialoja, Corso di diritto della navigazione, Roma, 1943, 345 ss.
[31] Ferrarini, Dominedò.

Diritto della navigazione, e definisce l'armatore o l'esercente come capo dell'impresa.
È da ricordare che il codice della navigazione riporta l'espressione "*Dell'impresa di navigazione*" nell'intestazione del titolo III del libro II ma non specifica con alcuna norma gli elementi cardini del concetto.
A parere di chi scrive, anche se a primo acchito, tale intestazione risulterebbe imprecisa se non inesatta soprattutto nel momento in cui la si confronti con il concetto di impresa ricavabile dal codice civile in vigore mediante la definizione di imprenditore (art. 2082 c.c.) ([32]), tuttavia, è pur vero che l'uso del termine "*impresa*" nel codice della navigazione ha un significato differente rispetto a quello del codice civile, nel sistema del quale è impresa l'esercizio professionale di un'attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni o di servizi. Non sempre, invero, nell'esercizio possono riconoscersi tutti gli elementi che fungono da presupposto dell'attività commerciale. La nave (e l'aeromobile), in effetti, possono essere esercitati a scopo di diporto o per spedizioni scientifiche o, ancora, per essere gestiti in via occasionale; palesemente in queste situazioni risulta impossibile ritenere che sussista l'impresa, per la carenza, rispettivamente, del fine produttivo o di scambio e del requisito della professionalità.
Lo stesso dicasi quando l'esercizio concerne attività di pesca. L'armatore è, per di più, imprenditore ittico quando se ne riscontrano i presupposti. Ma la disciplina dell'imprenditore ittico non è suscettibile di applicazione all'esercizio della pesca sportiva o della pesca a scopo di turismo.
Detto ciò, ne discende che l'esercizio della nave o dell'aeromobile assurge a impresa nel caso in cui ricorrano i requisiti di cui all'art.

---

[32] È imprenditore chi esercita professionalmente un'attività economica organizzata al fine della produzione o dello scambio di beni o di servizi.

2082 c.c. ed in tal caso avrà luogo l'impresa commerciale ([33]) e, di conseguenza, le regole disciplinanti l'impresa commerciale andranno a integrare la disciplina del codice della navigazione.
Nel caso di esercizio di più navi o più aeromobili l'impresa è sempre unica ed è caratterizzata dall'organizzazione di cui ogni nave o aeromobile è elemento.

2.3. La c.d. *pubblicità dell'esercizio*

L'*armatore*, prima di assumere l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante (art. 265 c. nav.). La dichiarazione di armatore deve contenere: a) il nome, la nazionalità, il domicilio o la residenza dell'armatore; b) gli elementi di individuazione della nave. Quando l'esercizio è assunto da persona diversa dal proprietario, la dichiarazione deve altresì contenere: c) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza del proprietario; d) l'indicazione del titolo che attribuisce l'uso della nave. La dichiarazione di armatore deve essere trascritta nel registro di iscrizione della nave o del

---

[33] Ai sensi dell'art. 2195 c.c.: "*Sono soggetti all'obbligo dell'iscrizione, nel registro delle imprese gli imprenditori che esercitano: 1) un'attività industriale diretta alla produzione di beni o di servizi; 2) un'attività intermediaria nella circolazione dei beni; 3) un'attività di trasporto per terra, per acqua o per aria; 4) un'attività bancaria o assicurativa; 5) altre attività ausiliarie delle precedenti. Le disposizioni della legge che fanno riferimento alle attività e alle imprese commerciali si applicano, se non risulta diversamente, a tutte le attività indicate in questo articolo e alle imprese che le esercitano*". Inoltre, secondo l'art. 2196 c.c.: "*Entro trenta giorni dall'inizio dell'impresa l'imprenditore che esercita un'attività commerciale deve chiedere l'iscrizione all'ufficio del registro delle imprese nella cui circoscrizione stabilisce la sede, indicando: 1) il cognome e il nome, il luogo e la data di nascita, la cittadinanza; 2) la ditta; 3) l'oggetto dell'impresa; 4) la sede dell'impresa; 5) il cognome e il nome degli institori e procuratori. L'imprenditore deve inoltre chiedere l'iscrizione delle modificazioni relative agli elementi suindicati e della cessazione dell'impresa, entro trenta giorni da quello in cui le modificazioni o la cessazione si verificano*".

galleggiante, e, per le navi maggiori, annotata sull'atto di nazionalità. In mancanza della dichiarazione di armatore debitamente resa pubblica, armatore si presume il proprietario fino a prova contraria. Per l'esercizio delle navi addette alla navigazione interna, l'annotazione dell'atto di concessione o di autorizzazione per il servizio di trasporto o di rimorchio, nei registri d'iscrizione della nave, tiene luogo della dichiarazione di armatore.
Bisogna sottolineare che la pubblicità in argomento deve essere effettuata preventivamente, ossia prima che abbia fatto inizio l'esercizio della navigazione.
Per quanto concerne la dichiarazione di *esercente*, essa deve essere fatta da colui che intende assumere l'esercizio dell'aeromobile, al direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile o, se trattasi di aliante libratore, all'*Aero Club d'Italia*. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario. La dichiarazione deve presentare la stessa forma ed essere effettuata con le medesime modalità della dichiarazione di armatore e, inoltre, deve essere trascritta nel registro aeronautico nazionale ed annotata sul certificato di immatricolazione. L'annotazione sul certificato di immatricolazione è fatta dall'autorità competente del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, previa comunicazione da parte dell'ufficio che tiene il registro aeronautico nazionale. In caso di discordanza fra la trascrizione nel registro e l'annotazione sul certificato di immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro. In mancanza della dichiarazione di esercente, debitamente resa pubblica, esercente si presume il proprietario fino a prova contraria.
Qualora l'armatore o l'esercente non provvedono alla dichiarazione, questa può essere effettuata dal proprietario della nave o dell'aeromobile.

In quali ipotesi la dichiarazione non è richiesta? Tra le altre possiamo ricordare le seguenti: - la dichiarazione di armatore non è richiesta quando i comproprietari della nave si siano costituiti in società di armamento, perché la pubblicità dell'atto costitutivo sostituisce la dichiarazione; - la dichiarazione non è richiesta per le navi addette alla navigazione interna in quanto essa è sostituita dall'annotazione dell'atto di concessione o di autorizzazione nei registri di iscrizione della nave.
A questo punto, ci si domanda: l'ordinamento giuridico prevede l'obbligatorietà della dichiarazione *de qua*? No, siffatta dichiarazione non costituisce un obbligo, in quanto non è prevista nessuna sanzione per il mancato adempimento. Al più, essa svolge la funzione propria della pubblicità, perché permette la conoscibilità di un fatto giuridicamente rilevante ed implica una presunzione di conoscenza della qualifica di armatore, che ne agevola la prova e rende possibile opporre la stessa a qualsiasi terzo.
Secondo autorevole dottrina ([34]) la prova contraria che l'art. 272 attribuisce al proprietario non sarebbe accolta nei confronti dei terzi di buona fede, cioè dei terzi che ignorino la situazione reale.
Per altra dottrina ([35]) la dichiarazione in argomento assurge a pubblicità-notizia poiché il suo effetto è esclusivamente quello di rendere a tutti gli interessati più agevole la conoscenza dei fatti iscritti, ma a nessuno è preclusa la prova che i fatti iscritti non corrispondano alla realtà o, in penuria di dichiarazione, la prova che l'esercizio sia stato assunto da un soggetto diverso dal proprietario.

2.4. La responsabilità dell'armatore e dell'esercente

La normativa concernente la responsabilità dell'armatore e dell'esercente s'innesta nei principi previsti in materia di

[34] Ferrarini.
[35] Spasiano.

responsabilità del codice civile. Il codice della navigazione vigente stabilisce, esclusivamente, che l'armatore e l'esercente sono responsabili dei fatti commessi dall'equipaggio in virtù del rapporto di preposizione.
È bene aggiungere, inoltre, che il comandante ha la rappresentanza dell'armatore e dell'esercente: onde costoro, per quanto attiene la nave o l'aeromobile e la spedizione, sono impegnati in modo diretto dall'attività negoziale del comandante, che agisce per conto e in nome loro. L'armatore e l'esercente non sono, comunque, responsabili per l'adempimento degli obblighi pubblicistici, che la legge impone al comandante come capo della spedizione, dato che, per ciò che riguarda l'osservanza di questi adempimenti, il soggetto tenuto è personalmente e direttamente il comandante e manca, ergo, la base per il riferimento all'armatore ed all'esercente dei fatti posti in essere dal preposto in tale veste. Ragion per cui, l'attuale codice della navigazione impone il criterio generale d'attribuzione di tutti i fatti del comandante e dell'equipaggio, individuando la persona dell'armatore e dell'esercente come il soggetto cui tali fatti vanno riferiti, ad eccezione, tuttavia, di quelli previsti nel secondo comma degli artt. 274 e 878. Laddove manchino disposizioni del Diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili, si applica il Diritto civile ([36]). Se è vero che l'art. 2049 c.c. ([37]) non è applicabile con riferimento all'armatore e all'esercente, sono, invece, applicabili anche in materia di navigazione gli artt. 2050 e 2051 c.c., ([38]) con

---

[36] È opinione comune che gli artt. 274 e 878 devono ritenersi speciali rispetto all'art. 2049 c.c., che detta il criterio d'imputazione per padroni e committenti e, perciò, non si applica in materia di responsabilità dell'armatore e dell'esercente.

[37] I padroni e i committenti sono responsabili per i danni arrecati dal fatto illecito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti.

[38] L'art. 2050 c.c. recita testualmente: "*Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è*

riguardo a fatti generatori di responsabilità non altrimenti regolati dal diritto speciale.
Ai sensi dell'art. 879 c. nav.: "*L'esercente risponde solidalmente con chi fa uso dell'aeromobile senza il suo consenso, quando non abbia esplicato la dovuta diligenza per evitare tale uso. Tuttavia anche in tal caso il debito dell'esercente è limitato a norma delle disposizioni del titolo secondo del libro terzo*".
In materia di navigazione si applica, altresì, l'art. 2054 c.c. in base al quale: "*Il conducente di un veicolo senza guida di rotaie è obbligato a risarcire il danno prodotto a persone o a cose dalla circolazione del veicolo, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. In ogni caso le persone indicate dai commi precedenti sono responsabili dei danni derivati da vizi di costruzione o da difetto di manutenzione del veicolo*". Vi è da ribadire che il diritto al risarcimento del danno si prescrive in anni due.

2.5. La limitazione della responsabilità dell'armatore

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla

---

tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno". Secondo l'art. 2051 c.c., invece, "*Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito*".

limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore.
Quale significato possiamo attribuire al concetto di *viaggio*? Con tale termine si indica la navigazione dal porto di partenza fino al porto di approdo, accluse le operazioni preparatorie, strumentali o complementari, anteriori alla partenza e successive all'approdo. Agli effetti della determinazione della somma limite si assume il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione e non oltre la fine del viaggio, sempre che tale valore non sia né inferiore al quinto né superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave al momento in cui è richiesta la limitazione è inferiore al minimo previsto dal comma precedente si assume la quinta parte del valore della nave all'inizio del viaggio. Se il valore della nave è superiore al massimo, si assumono i due quinti del valore all'inizio del viaggio.
L'assicurazione della nave copre la nave e le sue pertinenze. Possono, altresì, esservi comprese le spese di armamento ed equipaggiamento della nave. Nel silenzio delle parti, la dichiarazione del valore della nave, contenuta nella polizza, equivale a stima.
Cosa si intende per *nolo*? Esso identifica il corrispettivo del contratto di noleggio o di trasporto di cose o persone, in relazione al viaggio al quale si riferisce la limitazione, integrato da talune retribuzioni accessorie, come il c.d. *diritto di cappa del capitano*. Agli effetti della determinazione della somma limite, per il nolo e per gli altri proventi del viaggio viene computato l'ammontare lordo.
Qual è, quindi, la natura della limitazione *de qua*? Secondo accreditata dottrina ([39]) sembra da accogliere l'opinione secondo la quale il sistema attuato dal codice della navigazione concreta

[39] A. Lefebvre D'Ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, Manuale di diritto della navigazione, Giuffrè editore, Milano, 2004, pagg. 321-322.

una limitazione della responsabilità e non del debito dell'armatore.
A livello internazionale, l'istituto della limitazione del debito è contemplato dalla: 1) Convenzione di Bruxelles 1957 ([40]) con il relativo protocollo 1979; 2) Convenzione di Londra 1976 ([41]) con il relativo protocollo 1996. Tali Convenzioni, diversamente da quanto stabilito dal diritto italiano, prevedono, tra l'altro, che: - alcuni debiti siano esclusi dalla limitazione; possa beneficiare della limitazione del debito non solo l'armatore, ma, altresì, altri soggetti quali: il proprietario ed il noleggiatore; - la determinazione della somma-limite sia commisurata alla stazza della nave e non già al valore della stessa; - la limitazione sia per avvenimento e non per viaggio.

2.6. Responsabilità per il trasporto di sostanze nucleari

Con la Convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 è stata disciplinata la responsabilità civile nel campo dell'energia nucleare; la disciplina è stata completata ad opera della Convenzione complementare di Bruxelles del 1963, entrambe modificate dai Protocolli di Parigi del 1964 e del 1982. Le summenzionate disposizioni sono vigenti in Italia. La legislazione italiana (l. 31.12.1962 n. 1860) si è adeguata a quella internazionale. In materia di trasporto di sostanze nucleari, compiuto con qualsiasi mezzo di trasporto, in caso di incidente ([42]) causato dalle proprietà radioattive delle materie trasportate, la

---

[40] Titolo per esteso: "*Convenzione internazionale concernente la limitazione della responsabilità dei proprietari di navi di mare*". Essa consta di 16 articoli.

[41] Titolo per esteso: "*Convenzione di Londra sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC) firmata a Londra il 19 novembre 1976*". Essa si compone di 23 articoli divisi in V capitoli.

[42] Per *incidente nucleare* si intende: "Q*ualsiasi fatto o successione di fatti aventi la stessa origine che abbia causato danni, purché questo fatto o successione di fatti o qualsiasi danno da essi causato provengano o risultino dalle proprietà radioattive o dalla unione delle*

responsabilità per i danni provocati è attribuita all'esercente ([43]) dell'impianto nucleare ([44]), con esclusione di qualsiasi altro soggetto. La responsabilità è assoluta, rimanendo esclusa solo in caso di conflitto armato, di ostilità, di guerra civile o d'insurrezione.
Cosa si intende per *guerra civile*? Con tale termine ci si riferisce al conflitto combattuto tra i cittadini di uno stesso Stato diviso in fazioni. Per esempio si chiamano g.c. le guerre intestine combattute a Roma nell'ultimo secolo della Repubblica (1° sec. a.C.), in conseguenza della crisi degli ordinamenti costituzionali. G.c. è considerato anche il conflitto che si svolge all'interno di uno Stato tra il governo e gli insorti che gli si oppongono con la lotta armata (per es. Stati membri di una federazione in lotta contro il governo federale). Più recentemente in Italia si è parlato di g.c. anche a proposito della Resistenza, che non fu solo un movimento di liberazione contro gli occupanti tedeschi, ma una g.c. tra italiani schierati su fronti contrapposti ([45]).

2.7. La società di armamento tra comproprietari

Gli artt. 278-286 c. nav. disciplinano la c.d. *società di armamento tra comproprietari*. Gli elementi essenziali affinché esista detta società sono i seguenti: - una molteplicità di soggetti che esercitano

---

proprietà radioattive con proprietà tossiche o esplosive, o altre proprietà pericolose, di combustibili nucleari o di prodotti o di rifiuti radioattivi" (l. n. 1860 del 1962).

[43] Per *esercente* di un impianto nucleare si intende la persona fisica o giuridica designata o riconosciuta dalla pubblica autorità competente come esercènte dell'impianto stesso (l. n. 1860 del 1962).

[44] Ai sensi dell'art. 1 della l. 31.12.1962 n. 1860, per *impianti nucleari* si intende: "I *reattori nucleari, eccettuati quelli che facciano parte di un mezzo di trasporto, gli impianti per la preparazione o fabbricazione delle materie nucleari; gli impianti per la separazione degli isotopi; gli impianti per il trattamento dei combustibili nucleari irradiati; gli impianti di deposito delle materie nucleari escluso il deposito in corso di spedizione, nonché tutti gli altri impianti nei quali dei combustibili nucleari o dei prodotti o residui radioattivi siano detenuti*".

[45] Fonte: www.treccani.it.

congiuntamente la navigazione con la stessa nave, perseguendo uno scopo di lucro; - l'inesistenza tra i medesimi di un contratto di società del tipo di quelli previsti dal c. nav.; - una nave di proprietà comune fra essi. Per l'esattezza, ai sensi dell'art. 278 c. nav.: "I *comproprietari possono costituirsi in società di armamento mediante scrittura privata con sottoscrizione autenticata di tutti i caratisti, ovvero mediante deliberazione della maggioranza con sottoscrizione autenticata dei consenzienti. Ove non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione ovvero con deliberazione presa ad unanimità, ciascun caratista partecipa alla società in ragione della sua quota di interesse nella nave*". L'atto di costituzione deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro di iscrizione della nave o del galleggiante, nonché, per le navi maggiori, mediante annotazione sull'atto di nazionalità. Analogamente devono essere pubblicate le successive variazioni e lo scioglimento della società. La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Per l'annotazione sull'atto di nazionalità, se la nave trovasi fuori del porto d'iscrizione, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 255. Nel caso di discordanza tra le trascrizioni nella matricola e le annotazioni sull'atto di nazionalità prevalgono le risultanze della matricola (art. 279 c. nav.).

Quale differenza intercorre tra il summenzionato atto costitutivo e gli atti costitutivi delle società regolate dal codice civile? La differenza consiste nel fatto che il primo a differenza degli altri utilizza il potere della maggioranza dei comproprietari e non richiede il consenso unanime di tutti i comproprietari stessi.

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente copia in forma autentica della scrittura o della deliberazione di costituzione, insieme con una nota in duplice esemplare. La nota deve contenere: a) il nome, la paternità, la nazionalità, il domicilio o la residenza dei comproprietari; b) gli elementi di individuazione della nave; c) la data e le clausole principali dell'atto costitutivo; d) il nome, la paternità del gerente e l'indicazione dei suoi poteri. Nel caso di deliberazione presa a

maggioranza, la nota deve, altresì, indicare i nomi e le quote dei caratisti dissenzienti. Delle obbligazioni assunte per la gestione comune i comproprietari sono responsabili verso i terzi in proporzione delle rispettive quote sociali; la responsabilità dei comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società non può superare l'ammontare delle rispettive quote di partecipazione nella nave. Il debito complessivo della società di armamento può essere limitato a norma degli articoli 275 e seguenti.
Per l'amministrazione della società si provvede alla nomina di un *gerente*, proposto dai comproprietari alla gestione della nave, in forza di un mandato con rappresentanza. La nomina del gerente è resa pubblica in sede di trascrizione dell'atto costitutivo della società. Quando non sia diversamente stabilito nella scrittura di costituzione o nella deliberazione prevista nel secondo comma dell'articolo 278, gli utili e le perdite della società di armamento si ripartiscono fra tutti i comproprietari in proporzione delle rispettive quote sociali. Tuttavia i comproprietari che non hanno consentito alla costituzione della società possono liberarsi dalla partecipazione alle perdite, abbandonando la loro quota di proprietà della nave. I comproprietari che siano componenti dell'equipaggio della nave comune, possono, in caso di congedo, recedere dalla società ed ottenere il rimborso delle loro quote.
Qual è la natura giuridica della società di armamento? In materia si sono formati numerosi indirizzi, tuttavia quello più accreditato ritiene la società d'armamento una vera e propria società.
Secondo autorevole dottrina ([46]) si ha società quando sussistono gli estremi dell'esercizio di un'attività economico-produttiva intesa allo scopo di dividere gli utili fra i caratisti; la stessa dottrina ([47]) ha ritenuto che, per colmare le lacune della disciplina speciale dell'istituto, si debba procedere con l'applicazione analogica della

[46] Pescatore, Appunti sulla società di armamento.
[47] Pescatore, Appunti sulla società di armamento.

disciplina del codice civile in materia di società e in particolare di quella società tipica del c.c. che, pur differenziandosi dalla società di armamento, abbia tuttavia affini con questa quegli elementi che costituiscono il presupposto della concreta disciplina ad essa assegnata.
La giurisprudenza ([48]) riscontra l'esistenza della società d'armamento nella concreta utilizzazione di una nave di comproprietà, rientrante nella categoria della società di persone senza personalità giuridica. I giudici ([49]) aggiungono che la società d'armamento non ha natura giuridica di comunione di godimento ([50]), ma di vera e propria società, riscontrandosi in essa l'elemento del conferimento di beni da parte di una moltitudine di soggetti per l'esercizio in comune dell'attività economica allo scopo di dividerne gli utili.
Quale *discrimen* tra società e comunione a scopo di godimento? La distinzione è data dal fatto che quest'ultima postula una situazione di contitolarità del bene e oggetto di godimento è per l'appunto il bene stesso; nella società, invece, ciò che rileva è l'esercizio in comune di un'attività svolta al fine di conseguire un lucro da parte dei soci.

---

[48] Cass. 12 luglio 1979 n. 4059.
[49] Cass. 26 settembre 1990 n. 9754.
[50] La comunione costituita o mantenuta al solo scopo del godimento di una o più cose è regolata dalle norme del titolo VII del libro III.

Capitolo III
Cenni di Diritto penale della navigazione

SOMMARIO: 3.1. Premesse generali - 3.2. I delitti contro la personalità dello Stato - 3.3. I delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico - 3.4. I delitti contro la sicurezza della navigazione.

3.1. Premesse generali

Il codice della navigazione dagli artt. 1080-1265 tratta delle disposizioni penali e disciplinari. La disciplina in argomento si pone in posizione di complementarietà rispetto al Diritto penale comune. È bene ribadire che in materia di navigazione interna si applicano soltanto le norme sulle contravvenzioni, mentre non si applicano le disposizioni relative ai delitti, che riguardano, dunque, esclusivamente la navigazione marittima e aerea. Secondo l'art. 3 del codice penale "*La legge penale italiana obbliga tutti coloro che, cittadini o stranieri, si trovano nel territorio dello Stato [...]*". Per l'art. 4 c.p.: "*Agli effetti della legge penale, sono considerati cittadini italiani gli appartenenti per origine o per elezione ai luoghi soggetti alla sovranità dello Stato e gli apolidi residenti nel territorio dello Stato. Agli effetti della legge penale, è territorio dello Stato il territorio della Repubblica e ogni altro luogo soggetto alla sovranità dello Stato. Le navi e gli aeromobili italiani sono considerati come territorio dello Stato, ovunque si trovino, salvo che siano soggetti, secondo il Diritto internazionale, a una legge territoriale straniera*". La giurisprudenza di legittimità ([51]) aggiunge che "*Nella prassi internazionale l'assimilazione della nave e dell'aeromobile al territorio dello Stato trova un limite quando si tratti dell'applicazione della legge penale territoriale o di norme di polizia o in relazione soprattutto ai fatti che toccano*

[51] Cass. pen. 30 ottobre 1969, 1666.

la sicurezza e l'ordine pubblico della comunità territoriale dello Stato costiero".
L'art. 1080 c. nav. dispone che: "*Il cittadino o lo straniero, che, essendo al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale, commette in territorio estero un delitto previsto dal presente codice, è punito a norma del medesimo. Il colpevole che sia stato giudicato all'estero è giudicato nuovamente nello Stato, qualora il ministro della giustizia ne faccia richiesta. Le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito*".

3.2. I delitti contro la personalità dello Stato

L'art. 1088 c. nav., affrontando la problematica concernente i delitti contro la personalità dello Stato, dispone che il cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra contro lo Stato italiano è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione per un tempo non inferiore a cinque anni.
L'art. 1089 c. nav. ritiene aggravante dei delitti di vilipendio alla nazione italiana e alla bandiera o ad altro emblema dello Stato la circostanza che tali delitti siano commessi da parte di un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile in territorio estero.
Vilipendere significa manifestare disprezzo o dileggio. Si tratta di un concetto di per sé indeterminato e questo ha attirato forti critiche da parte della dottrina, che ha qui ravvisato un conflitto con il principio di libera manifestazione del pensiero. La condotta in esame deve poi esplicarsi pubblicamente e tale pubblicità del fatto costituisce per alcuni autori una condizione obiettiva di punibilità mentre per altri è un elemento costitutivo del reato, che deve perciò essere conosciuto e voluto dall'agente ([52]).

[52] Fonte: www.brocardi.it.

3.3. I delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico

Alcuni dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico sono tipici della navigazione, in quanto non vi sono figure corrispondenti tra i delitti comuni (tra questi possiamo ricordare: la falsa rotta, la pirateria, ecc.); altri, invece, trovano corrispondenza nel codice penale (si pensi al danneggiamento dell'aeromobile, della nave o del carico).

Qui ci limiteremo ad affrontare la questione del c.d. *delitto di pirateria*. Esso è contemplato, a livello internazionale, dalla Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare ([53]), la quale impegna gli Stati membri a cooperare per reprimere la pirateria e, a tal fine, dà la definizione di questo fenomeno come ogni atto illegittimo di violenza, detenzione o depredazione commesso a fini personali dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni a bordo.

L'art. 1135 c. nav., facendo propria la suddetta Convenzione, dispone che "*Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni. Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà*".

3.4. I delitti contro la sicurezza della navigazione

Gli articoli da 1112 a 1125 del codice della navigazione sono diretti alla tutela dell'interesse alla sicura navigazione per quanto

[53] Tale accordo è stato sottoscritto il 10 dicembre 1982 a Montego Bay, in Giamaica da 155 Stati e consta di 320 articoli.

riguarda la nave o l'aeromobile, come pure l'incolumità dell'equipaggio e dei passeggeri.
Tra i diversi reati in tale materia possiamo ricordare i seguenti: 1) *Rifiuto di servizio da parte di pilota* disciplinato dall'art. 1114 c. nav. in base al quale se il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a euro 516,00; 2) art. 1116: *Abbandono abusivo di comando*, secondo cui: "*Il comandante, che senza necessità lascia la direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da persona che non ha i requisiti per sostituirlo, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da euro 206,00 a euro 516,00. La pena è aumentata fino a un terzo, se il fatto è commesso nei casi in cui il comandante della nave ha l'obbligo di dirigere personalmente la manovra*"; 3) U*surpazione del comando di nave o di aeromobile*, disciplinato dall'art. 1117, ai sensi del quale: "*Chiunque indebitamente assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile è punito con la reclusione da uno a cinque anni. Fuori del caso previsto nell'articolo 1220, se il fatto è commesso da persona provvista di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, la pena è da sei mesi a due anni*"; 4) art. 1120: *Ubriachezza*, in base al quale: "*Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno. Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi. Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti. La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali*".

Capitolo IV
La nave e l'aeromobile

SOMMARIO: 4.1. Nozione di nave e suoi elementi essenziali - 4.2. Distinzioni tra le navi - 4.3. Cosa vuol dire *galleggiante*? - 4.4. Nozione di aeromobile.

4.1. Nozione di nave e suoi elementi essenziali

Cosa si intende per *nave*? Con tale termine ci si riferisce a qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua marittima o interna, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro scopo ([54]).

Quali sono gli elementi essenziali della nave? I) la *galleggiabilità*, cioè l'attitudine a galleggiare; II) l'*attitudine alla navigazione*, ossia l'attitudine al trasferimento per acqua. Occorre tenere distinte le summenzionate peculiarità della nave con il concetto della c.d. *navigabilità*, il quale sta a indicare la capacità di un mezzo nautico di spostarsi per acqua in condizioni di sicurezza, in base allo specifico viaggio che deve essere percorso.

4.2. Distinzioni tra le navi

Le navi si distinguono in *maggiori* o *minori*. La distinzione è importante specie per il regime più semplice al quale le navi minori sono sottoposte. Sono denominate maggiori le navi alturiere, destinate alla navigazione di alto mare che abbiano idonee sistemazioni per l'equipaggio e, in base al carico, stazza

[54] Incluso in questa nozione è, tra l'altro, l'*aeroscafo*, ossia quel particolare veicolo avente mezzi atti a generare sotto di esso un cuscino d'aria capace di sollevarlo sulla superficie del mare (art. 11 del regolamento per la sicurezza della navigazione).

superiore a 10 tonnellate, per le navi a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate, per le navi a vela; sono designate come minori, invece, le navi costiere, destinate alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari dello Stato, a distanza non superiore alle 20 miglia, e le navi adibite alla navigazione interna e al servizio marittimo dei porti. Occorre evidenziare che le navi minori possono navigare unicamente entro le 20 miglia dalle coste dello Stato e solo, eccezionalmente, possono compiere viaggi per l'estero, previa autorizzazione dell'autorità marittima.
Qual è la definizione di *trasporto*? Secondo noto giurista ([55]) esso deve essere inteso in senso ampio come ogni movimento per acqua di un mezzo galleggiante adibito a svolgere, con le persone o con le cose destinate all'uopo, una qualsiasi attività.
Non sono da considerare navi i veicoli in costruzione, i quali acquistano la consistenza di nave dopo il varo e, ragion per cui, solo allora sono legittimate all'iscrizione nelle matricole e nei registri delle navi e dei galleggianti; non sono navi neanche i relitti, che hanno perso la loro attitudine alla navigazione e sono, dunque, soggetti alla cancellazione dal registro d'iscrizione: né le costruzioni che, pur avendo l'attitudine a navigare, non sono destinate al trasporto (per esempio: quelle destinate ad albergo o a ristorazione).
Solitamente si effettua la distinzione, inoltre, tra *nave mercantile* e *nave militare*. La prima è la nave di proprietà privata o pubblica, esercitata da soggetti privati o pubblici per il perseguimento di uno scopo differente da quello militare (es.: pesca, diporto, ecc.); la seconda, invece, è la nave adibita al servizio delle forze armate dello Stato, alle dipendenze di un comandante militare ([56]). Le navi militari appartenenti allo Stato sono incluse tra i beni

---

[55] Scialoja.
[56] Sono definite militari, altresì, le navi in dotazione al Corpo della Guardia di finanza e all'Arma dei Carabinieri, e per giunta quelle assegnate alle Capitanerie di porto per compiti di polizia marittima, assistenza e salvataggio.

pubblici indisponibili. Di regola, a tutte le navi militari non si applicano le norme del Diritto della navigazione. A tale regola vi sono delle eccezioni, che attengono tra l'altro: alla normativa concernente lo stazionamento ed il pilotaggio obbligatorio nei porti; a quella riguardante la prevenzione degli abbordi in mare.
In base al loro impiego, le navi vengono distinte in: navi da pesca; navi speciali; navi da traffico; navi da diporto.

4.3. Cosa vuol dire *galleggiante*?

Con il termine galleggiante si fa riferimento a qualunque costruzione galleggiante mobile, che non abbia destinazione al trasporto, e sia, invece, assegnata a qualsiasi altro servizio afferente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne (per es.: chiatte, pontoni, bighe, ecc.). Ragion per cui, non rientrano nell'ambito di tale definizione i galleggianti fissi e neanche i mulini, i bagni, i bacini di carenaggio e gli altri edifici galleggianti, quando sono saldamente assicurati alla riva o all'alveo o sono destinati a esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione; essi sono considerati immobili dal legislatore.

4.4. Nozione di aeromobile

La nozione di *aeromobile* possiamo ricavarla direttamente dall'art. 743 c. nav. secondo il quale: "*Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa [...]*".
Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e dalla normativa speciale in materia.
Secondo la normativa vigente, non può essere considerato aeromobile un apparecchio atto alla navigazione, ma che non è alla stessa destinato. Viceversa, possono essere annoverati fra gli

aeromobili le macchine a spostamento soltanto verticale, come gli aerostati frenati e i cervi volanti.
Non sono considerati, invece, aeromobili gli apparecchi detti ultraleggeri utilizzati per il volo da diporto o sportivo indicati nell'allegato alla legge 25 marzo 1985 n. 106.
Quale differenza sussiste tra un *aeromobile* e un *aliante*? La distinzione è rilevante dal punto di vista giuridico: a differenza del primo, quest'ultimo è regolato da una disciplina più semplice e snella, a cominciare dall'iscrizione che, per gli alianti libratori, viene effettuata su un registro speciale tenuto presso l'Aero Club d'Italia.