

DIRITTO E CLINICA DEI TRASPORTI

Anno accademico 2024/2025

Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it

settimana 1 – parte 4

oggetto e caratteri della materia



Nozione giuridica di trasporto

Art. 1678.

Nozione.

Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro.



definizione che corrisponde anche al trasporto sul piano materiale. L'oggetto del trasporto possono essere solo cose materiali (non configura trasporto, ad esempio, il trasferimento di dati o notizie)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

L'oggetto del diritto dei trasporti

il diritto dei trasporti attiene al complesso delle norme giuridiche che regolano il trasporto inteso in senso ampio indipendentemente dal mezzo utilizzato e dal luogo in cui si svolge



Ruota intorno alla possibilità di configurazione unitaria del trasporto inteso **come spostamento autonomo di un mezzo nello spazio per il trasferimento di persone o di cose o per altra finalità (pesca, rimorchio, soccorso, diporto, ricerca scientifica)**



il concetto di trasporto

Lo spostamento è autonomo quando è effettuato grazie ad una forza o ad una capacità propulsiva propria del **mezzo** sia se interna al mezzo, sia se esterna ad esso.



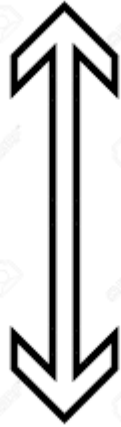
non costituiscono trasporto

- in generale le ipotesi di trasferimento senza un mezzo a ciò deputato
- il movimento di oggetti per inerzia, per fluitazione (esempio: la fluitazione dei tronchi d'albero lungo i fiumi sfruttando la corrente)
- Il c.d. vettoriamento, ossia lo spostamento di fluidi e di energie in una condotta
- il galleggiamento nell'aria di palloni o di aquiloni
- spostamento di oggetti con la forza dell'uomo (facchinaggio)
- spostamento solo verticale (elevatori, ascensori, gru)

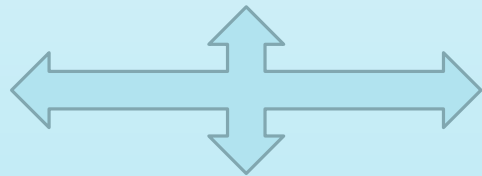


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Complessità della materia: materia pluri-ordinamentale



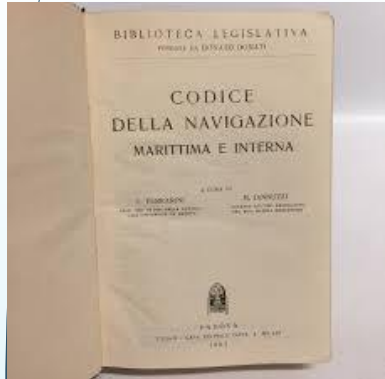
Complessità verticale



Complessità
orizzontale



Complessità orizzontale: più aree dell'ordinamento tra loro connesse



Diritto
marittimo

Diritto
aereo



Diritto
pubblico



Diritto privato

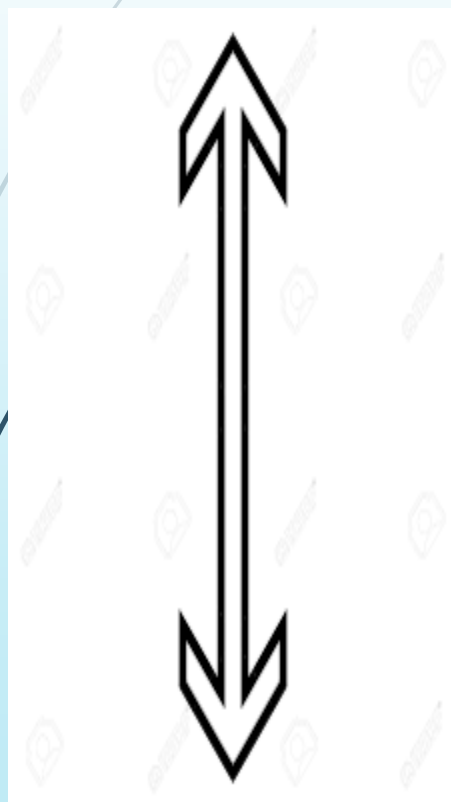


Diritto
amministrativo

Complessità verticale (a livello delle fonti del diritto)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



Convenzioni internazionali
(regolano alcuni aspetti della fattispecie, per es. le convenzioni in materia di trasporto regolano solo la responsabilità)

Normativa UE

Fonti di origine nazionale



**Tendenza
all'uniformità
Normativa (convenzioni
internazionali e
formulari)**



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

criteri generali per la regolazione del caso concreto

Prevalenza delle norme costituzionali, dei regolamenti europei e delle norme delle convenzioni internazionali

criterio gerarchico: la fonte di grado superiore (es. legge) prevale su quella di grado inferiore (regolamenti o usi)

criterio di specialità: la norma speciale prevale sulla generale

criterio cronologico: tra norme di pari rango, se nessuna è speciale rispetto all'altra, la norma successiva prevale sull'antecedente

Analogia: è un procedimento mediante il quale l'interprete del diritto, qualora vi sia una lacuna (ovvero quando un caso o una materia non siano espressamente disciplinati), applica le norme previste per casi simili o materie analoghe (art. 12 disp. prel. c.c.)





Tendenza all'uniformità normativa della materia: gli strumenti

le **convenzioni internazionali** applicabili in materia sono particolarmente numerose (e non dettano disciplina esaustiva: es. Convenzione di Montreal 1999 «per l'unificazione di **alcune regole** relative al trasporto aereo internazionale»)

diritto di matrice europea altrettanto importante: TFEU, regolamenti, direttive, decisioni, c.d. soft law

nel campo della navigazione, specie marittima, **diffusa utilizzazione di formulari contrattuali**



pluralità ed internazionalità degli attori (soggetti con specifica competenza)

livello internazionale

livello UE

livello nazionale

1. Organizzazioni internazionali



Agenzie specializzate in ambito Nazioni Unite



BIMCO

Associazioni di categoria



organizzazioni non governative

2. Agenzie EU

European Civil Aviation Conference (ECAC)



European Aviation Safety Agency (EASA)



European Maritime Safety Agency (EMSA)



European Union Agency for Railways (ERA)



European Environment Agency



3. Autorità nazionali in materia di trasporti

Organismi nazionali di controllo

Le norme dell'UE obbligano gli Stati membri a nominare o creare “organismi nazionali di applicazione”, il cui ruolo è quello di verificare che gli operatori del trasporto trattino tutti i passeggeri in conformità con i loro diritti. I passeggeri che ritengono che i loro diritti ai sensi del regolamento non siano stati non siano stati rispettati, devono contattare l'organismo del paese in cui si è verificato l'incidente.



ART

Autorità
di Regolazione
dei Trasporti



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Tendenza all'uniformità normativa della materia: le ragioni

Nei rapporti inerenti alla navigazione e ai trasporti sono spesso coinvolti interessi di soggetti appartenenti a stati diversi

esigenza di evitare che tali rapporti ricevano regolamentazione differente in base alla legge statale volta a volta applicabile

tendenza alla regolamentazione uniforme attraverso convenzioni internazionali



Trasporto marittimo	Convenzioni internazionali	Regolamenti europei	Normativa nazionale
persone	Convenzione di Atene 1974 (PAL 2002)	Reg. CE 392/2009	Codice della navigazione
cose	Regole Aja - Visby 1924/68/79		Codice della navigazione





Trasporto aereo	Convenzioni internazionali	Regolamenti europei	Normativa nazionale
persone	Convenzione di Montreal 1999	Reg. CE n. 2027/1997 Reg. CE n. 261/2004	Codice della navigazione
cose	Convenzione di Montreal 1999		Codice della navigazione





Trasporto stradale	Convenzioni internazionali	Regolamenti europei	Normativa nazionale
persone		Reg. UE 181/2011	Codice civile
cose	CMR 1956/1978		Codice civile





Trasporto ferroviario	Convenzioni internazionali	Regolamenti europei	Normativa nazionale
persone	COTIF CIV 1999	Reg. CE 1371/2007 Reg. UE 782/2021	Codice civile
cose	COTIF CIM 1999		Codice civile





Trasporto multimodale

- -almeno due modi di trasporto
- -trasporto tra due differenti stati
- Unicità del contratto
- Responsabilità gravante sul vettore multimodale indipendentemente dal fatto che si avvalga di subvettori per le singole tratte

Convenzioni internazionali

CONVENZIONE DI GINEVRA 4 MAGGIO 1980
(non in vigore)

Regolamenti europei

Normativa nazionale

settimana 1 – parte 5
Diritto della navigazione e diritto dei trasporti



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Diritto della navigazione

Navigazione per acqua e per aria



caratterizzate entrambe dalla particolarità del «fattore tecnico» e dell'esercizio nautico



trattazione unitaria in un codice specifico (Codice della navigazione approvato con Regio Decreto 3 marzo 1942, n. 327) che si fonda sulla costruzione scientifico-dogmatica elaborata da A. Scialoja negli anni venti del secolo scorso.

Caratteri della materia:

Unitarietà Autonomia Specialità

- **fattore tecnico**
- **esercizio nautico**



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Diritto dei trasporti/diritto della navigazione: il fattore tecnico

il fattore tecnico della navigazione (formula successivamente modificata in quella di «esercizio») è alla base della elaborazione del diritto della navigazione



il trasporto tecnico per acqua e per aria ha esigenze peculiari (nel passato più marcate, ora in via di attenuazione)

i rischi della navigazione, lontananza dalla terra, comunione di interessi tra i partecipanti alla spedizione (c.d. trasporto autarchico)

Il fattore tecnico accomuna la navigazione per acqua e quella per aria; è caratteristica **non comune** al trasporto terrestre





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

L'esercizio è elemento distinto dalla proprietà

proprietà del mezzo
(dimensione statica)



esercizio del mezzo
(dimensione dinamica)



**simile scissione non è
riscontrabile e nel
trasporto stradale**



Definizione di esercizio

l'esercizio è «quell'attività organizzata, inerente all'impiego della nave e dell'aeromobile in base alla destinazione ad essi propria rivolta al conseguimento di un risultato economico, connesso al soddisfacimento di un bisogno proprio dell'esercente o da questo assunto come proprio ed accompagnato dall'incidenza del rischio»
(*)

(*) Pescatore, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione in Scritti per A. Scialoja*, I, Bologna, 1952



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



Diritto della navigazione/diritto dei trasporti

diritto della navigazione: ricomprende il diritto marittimo ed il diritto aeronautico, accomunati dalla particolarità del fattore tecnico

codice autonomo
con particolare gerarchia
delle fonti

diritto dei trasporti: riguarda l'intera materia dei trasporti, quale che sia il mezzo e l'ambiente in cui il trasporto è effettuata

Non c'è un codice autonomo;
vale la normale gerarchia
delle fonti di diritto comune



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

L'oggetto del diritto dei trasporti

il diritto dei trasporti attiene al complesso delle norme giuridiche che regolano il trasporto indipendentemente dal mezzo utilizzato e dal luogo in cui si svolge



Ruota intorno alla possibilità di configurazione unitaria del trasporto inteso **come spostamento autonomo di un mezzo nello spazio per il trasferimento di persone o di cose o per altra finalità**



è possibile la configurazione unitaria della materia del diritto dei trasporti partendo dal principio dell'unitarietà del trasporto?

Risposta non univoca in dottrina



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Dal diritto della navigazione al diritto dei trasporti?

Dal punto di vista didattico e scientifico il diritto dei trasporti ha senz'altro una propria autonomia. Molto più controversa è l'autonomia sul piano giuridico

Argomenti a favore

- Efficacia controversa dell'estensione speculare degli istituti sorti nel campo della navigazione marittima a quella aerea;
- le disposizioni del codice della navigazione sono ancora centrali nel sistema delle fonti normative che disciplinano il settore dei trasporti?
- processi di liberalizzazione e di privatizzazione hanno investito le infrastrutture del trasporto e le condizioni di accesso al mercato basandosi su principi comuni;
- progresso tecnico ha fatto sì che l'incidenza dei rischi su cose e persone trasportate sia sostanzialmente uguale indipendentemente dal mezzo di trasporto e ha fatto pure sì che nel settore dei trasporti è sempre più frequente la connessione tra le varie modalità di trasporto;
- in ambito UE vengono regolate le varie modalità di trasporto ma non si tende a riconoscere alla navigazione marittima ed aerea caratteri di specialità tali da garantire una disciplina uniforme fondata su principi differenti rispetto a quelli validi per i trasporti terrestri



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Dal diritto della navigazione al diritto dei trasporti?

Argomenti contro

- *de iure condito*: finché rimarrà vigente l'art. 1 c. nav., su cui si fonda l'autonomia del diritto della navigazione, nessuna possibilità di ampliamenti è ammessa dalla legge; *de iure condendo* la prospettiva è aperta;
- grande efficacia della delimitazione del diritto della navigazione sulla base dell'ambiente in cui si svolge il trasporto e sulla gestione dell'esercizio: gli stessi elementi non sono altrettanto efficaci nella delimitazione del diritto dei trasporti;
- Straordinaria vitalità della costruzione di Scialoja: la compenetrazione tra diritto pubblico e diritto privato pervade tutti i settori dell'ordinamento
- La centralità dell'esercizio resta attuale con implicazioni sulla salvaguardia della vita umana e sulla difesa dell'ambiente



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Le fonti del Diritto della Navigazione

Art. 1 c. nav. - Fonti del diritto della navigazione

In materia di navigazione, **marittima, interna ed aerea**, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica **il diritto civile**.

Art. 1 cod. nav.

Il «presente codice»
(il codice è emanato con
legge ed ha la sua stessa forza
formale)

Leggi statali e regionali in
materia di navigazione

Regolamenti in materia di
navigazione

Norme corporative (abrogate)
e usi

Analogia legis prioritaria

Ricorso al diritto generale



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Regolamenti

fonti secondarie subordinate alle leggi in materia di navigazione (art. 3 e 4 disp. prel.) sono i regolamenti in materia di navigazione



sono espressione di un potere normativo attribuito dalla legge alla pubblica amministrazione

possono essere emanati dal PdR, previa deliberazione del CdM

o dai ministri se espressamente autorizzati e nelle materie di competenza o da autorità ad essi sottordinati (es. comandante del porto con ordinanze)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

norme corporative

le norme corporative regolavano i rapporti di lavoro.
Sono state soppresse insieme con la soppressione
dell'ordinamento corporativo

In sostanza sono destinate ad essere sostituite dai contratti collettivi di lavoro in base all'art. 39 cost. (i sindacati registrati possono stipulare contratti collettivi di lavoro con efficacia *erga omnes*). La registrazione dei sindacati non ha avuto ancora attuazione sicché gli attuali CCNL sono atti di autonomia privata che non hanno efficacia per tutti gli appartenenti alle categorie interessate ma soltanto per gli iscritti alle associazioni stipulanti. Possono avere efficacia *erga omnes* quando ad essi rinvii la legislazione in materia di lavoro ed anche il caso della normativa in materia di lavoro nella navigazione



usi

l'uso è una fonte non scritta. Consiste in un comportamento costante tenuto con la convinzione che sia doveroso

- l'uso ha efficacia indipendentemente da qualsiasi richiamo soltanto nelle materie non regolate in modo espresso da leggi o da regolamenti (uso *praeter legem*)
- nelle materie regolate da leggi o regolamenti l'uso, per avere efficacia, deve essere richiamato (uso *secundum legem*).

Esempio: Art. 410 c. nav. - Trasporto del bagaglio non registrato
«Nel prezzo di passaggio è compreso il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso»

in materia di navigazione tale fonte assume un'operatività maggiore di quella che le è riservata nel sistema generale del nostro diritto in virtù della prevalenza sulle fonti anche di grado superiore ma di diritto comune



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

analogia

in mancanza di disposizioni espresse del dir. nav. deve farsi ricorso all'analogia

l'analogia *legis* è un'operazione logica che consente di reperire la norma applicabile a un caso concreto non direttamente regolato. Per colmare la lacuna si fa ricorso all'applicazione di una norma che regola una fattispecie simile. Nel dir. nav. l'analogia è prioritaria perché il ricorso ad essa ha la precedenza nei riguardi dell'applicazione del diritto generale

Ambito della navigazione marittima
(aspetti della locazione di nave, che, secondo una certa concezione, potrebbero essere regolati per analogia dalle norme sul noleggio)

anche
reciprocità
fra istituti
della nav.
marittima e
di quella
aerea

Ambito della navigazione aerea
(applicabilità per analogia della disciplina sugli aeromobili ai veicoli spaziali)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Il diritto interno



In materia di trasporti la legislazione europea ha svolto un ruolo fondamentale nello sviluppo del diritto dei trasporti, peraltro in continua espansione tanto da riservare al diritto interno, sotto certi aspetti, un ruolo residuale

Art. 1 PRELEGGI CODICE CIVILE

Indicazione delle fonti

«Sono fonti del diritto:

- 1) le leggi;
- 2) i regolamenti;
- 3) (abrogato)
- 4) gli usi»

elencazione da integrare con la menzione di altre fonti che il legislatore del 1942 non poteva conoscere:

- Costituzione della repubblica (1942)
- Fonti di matrice comunitaria (dal 1957)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Tendenza all'uniformità normativa della materia

le **convenzioni internazionali** applicabili in materia sono particolarmente numerose (e non dettano disciplina esaustiva: es. Convenzione di Montreal 1999 «per l'unificazione di **alcune regole** relative al trasporto aereo internazionale»)

rinvio alla normativa internazionale in determinate materie anche nel codice della navigazione nel testo post riforma 2005-2006

diritto di matrice europea altrettanto importante: TFEU, regolamenti, direttive, decisioni, c.d. soft law

Posizione gerarchica superiore rispetto alle fonti nazionali (art. 117 Cost. «la potestà legislativa di Stato e Regioni è vincolata al rispetto dell'ordinamento UE»)

nel campo della navigazione, specie marittima, **diffusa utilizzazione di formulari contrattuali**





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

navigazione e trasporti: ruolo pioneristico dell'ordinamento

dal settore dei trasporti spinta evolutiva a beneficio di tutto l'ordinamento

per esempio:

- **concorso azione contrattuale con quella extracontrattuale**
- **crescente ricorso a fattispecie di responsabilità oggettiva**
- **assicurazione obbligatoria della responsabilità civile**
- **Azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore**



norme delle leggi regionali

Ai sensi dell'art. 117 cost. le Regioni hanno:

- potestà legislativa esclusiva in tutte le materie non espressamente riservate allo Stato e
- potestà legislativa concorrente in una serie di materie espressamente individuate, nelle quali spetta allo stato la determinazione dei principi generali

la materia della navigazione non è riservata allo Stato e pertanto sono le Regioni che ad avere potestà legislativa esclusiva.

Soltanto per la materia dei porti e delle grandi reti di trasporto e di navigazione le Regioni hanno potestà legislativa concorrente.

Vi sono però materie riservate allo stato «trasversali» che investono più di un settore e che quindi investono la competenza statale in materia di navigazione (rapporti internazionali, tutela della concorrenza, sistema tributario e doganale, organizzazione amministrativa. Ordine pubblico e sicurezza, ordinamento processuale e penale, tutela dell'ambiente



N.B. le regioni non hanno potestà legislativa nei rapporti di diritto privato

settimana 1 – parte 6
Le fonti UE in materia di diritto dei trasporti



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE concorrente in materia di trasporti

art. 4, par. 2, lett. g) TFEU. L'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri nei principali seguenti settori:

[...]

g) trasporti;

h) reti transeuropee

[...]



In queste materie, l'Unione e i suoi Stati membri possono entrambi legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti.
Gli Stati membri esercitano la propria competenza laddove l'Unione non la esercita o abbia deciso di non esercitarla.

Diritto dell'Unione
europea





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Competenza UE esclusiva in materie di interesse per i trasporti

In questo ambito una rilevante area è rappresentata dalla definizione dei principi in materia di concorrenza, necessari al funzionamento del mercato UE, di interesse per tutti i settori economici, incluso quello dei trasporti

Articolo 3 TFEU

1. L'Unione ha competenza esclusiva nei seguenti settori:

[...]

b) definizione delle regole di concorrenza necessarie al funzionamento del mercato interno;

[...]





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Principi TFEU in materia di trasporti: il titolo VI

l'art. 100 TFEU stabilisce una serie di norme generali relative alla politica comune dei trasporti contenute nell'titolo VI applicabili, ai trasporti ferroviari, su strada, e alla navigazione interna.

E il trasporto marittimo ed aereo?

In base all'art. 100 TFEU le norme specifiche del titolo sui trasporti non sono applicabili alla navigazione marittima e aerea, la cui disciplina è rimessa alle deliberazioni del Parlamento e del Consiglio UE.



Tuttavia, la Corte di giustizia UE (all'epoca della CE) con le decisioni:

✓ ECJ 4 april 1974, 167/73 Commission of the European Communities v. French Republic, "*The French Seamen*"

✓ ECJ 30 april 1986, cause riuniti 209/84 to 213/84, Ministere Public v. Lucas Asjes and Others, "*The Nouvelle Frontieres*"

Ha affermato che il settore dei trasporti marittimi ed aerei non è sottratto all'applicazione dei principi generali del Trattato, quali, tra gli altri, le norme sulla libera circolazione dei lavoratori, sulla tutela della concorrenza, sulla libertà di stabilimento, ciò anche in assenza di specifici interventi degli organi europei.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Atti normativi UE: diritto originario/regolamenti/direttive

DIRITTO ORIGINARIO: principi e obiettivi generali contenuti nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFEU)

REGOLAMENTI: direttamente vincolanti in tutti gli Stati membri dell'UE; non richiedono l'intervento del legislatore interno e prevalgono sul diritto interno.

DIRETTIVE: vincolano gli Stati membri in termini di obiettivi da raggiungere ma li lasciano liberi in termini di strumenti da utilizzare; di conseguenza, richiedono l'intervento del legislatore dello Stato membro.

parte del diritto derivato
UE





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Anche le decisioni della Corte di giustizia possono avere valenza di fonte del diritto

Articolo 267 TFEU

(ex articolo 234 del TCE)

**c.d. preliminary ruling
procedure: le decisioni
hanno efficacia
vincolante in tutti gli stati
membri**

La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a pronunciarsi, in via pregiudiziale:

- a) sull'interpretazione dei trattati;
- b) sulla validità e l'interpretazione degli atti compiuti dalle istituzioni, dagli organi o dagli organismi dell'Unione.

Quando una questione del genere è sollevata dinanzi ad una giurisdizione di uno degli Stati membri, tale giurisdizione può, qualora reputi necessaria per emanare la sua sentenza una decisione su questo punto, domandare alla Corte di pronunciarsi sulla questione.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale, avverso le cui decisioni non possa proporsi un ricorso giurisdizionale di diritto interno, tale giurisdizione è tenuta a rivolgersi alla Corte.

Quando una questione del genere è sollevata in un giudizio pendente davanti a una giurisdizione nazionale e riguardante una persona in stato di detenzione, la Corte statuisce il più rapidamente possibile.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

criteri generali per la regolazione del caso concreto

Prevalenza delle norme costituzionali, dei regolamenti europei e delle norme delle convenzioni internazionali

criterio della competenza: certe materie sono destinate ad essere regolate da fonti di un certo tipo; è il caso della ripartizione di competenze tra Stato e Regioni

criterio gerarchico: la fonte di grado superiore (es. legge) prevale su quella di grado inferiore (regolamenti o usi)

criterio di specialità: la norma speciale prevale sulla generale

criterio cronologico: tra norme di pari rango, se nessuna è speciale rispetto all'altra, la norma successiva prevale sull'anteriore

