

Corso di laurea in Giurisprudenza
II anno - II semestre
Sede di Avezzano



DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE E DEI TRASPORTI

Anno accademico 2025/2026

Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it



Diritto della navigazione e diritto dei trasporti

Diritto della navigazione

Navigazione per acqua Marittima e interna

Navigazione aerea

① Il codice della navigazione è frutto della considerazione unitaria del fenomeno della navigazione marittima e interna nonché aerea (r.d. 30 marzo 1942 n. 327). È coevo del codice civile (r.d. 16 marzo 1942, n. 262).

In passato il codice di commercio del 1882 dedicava un libro *al commercio marittimo e della navigazione*; nel codice per la marina mercantile del 1877, vi erano anche norme applicabili alla navigazione interna.

② Il Codice della navigazione è frutto della costruzione teorica della “Scuola napoletana” di Antonio Scialoja (*Sistema del diritto della navigazione* del 1933)

③ Supera ostacoli frapposti dai cultori del diritto marittimo (c.d. “Scuola genovese”) e di quelli del diritto aeronautico (come diritto autonomo)

④ *Unicum* nel panorama legislativo mondiale. Gli altri Paesi europei non hanno un codice unitario.



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»
(*)

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

Premessa: diritto della navigazione/diritto dei trasporti

8

diritto della navigazione: ricomprende il diritto marittimo ed il diritto aeronautico, accomunati da principi condivisi, aventi, sul piano del fatto, la comune caratteristica di movimento di un mezzo (nave e aeromobile) in un fluido (acqua e aria)



Diritto autonomo e speciale, dotato di particolare gerarchia delle fonti (art. 1 c. nav.)

Non c'è un codice autonomo (ma la materia presenta comunque profili di specialità rispetto al diritto comune)

diritto dei trasporti (di più recente elaborazione):

Il complesso delle norme giuridiche che regolano il fenomeno materia dei trasporti, inteso in senso ampio quale che sia il mezzo e l'ambiente in cui il trasporto è effettuato, sul presupposto della esistenza di principi comuni che giustificano una visione «unitaria» della materia

la materia va intesa non ristretta al puro fenomeno del trasferimento di persone e cose (e dei relativi contratti) ma comprensiva del governo e della utilizzazione delle infrastrutture (porti, aeroporti, rete ferroviaria e stradale) e dei poteri delle amministrazioni preposte



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



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

Oggetto e caratteri della materia



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)**



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)

Dinamismo e ruolo pioneristico della materia

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

ne costituiscono solo alcuni esempi i seguenti:

- Azione diretta nei confronti dell'assicuratore
- crescente ricorso a fattispecie di responsabilità oggettiva
- come avviene nella Convenzioni internazionali in materia di inquinamento marino (ne è un'applicazione il sistema CLC 1969 per lo sversamento in mare di idrocarburi trasportati da navi);
- Esigenza di tenere conto degli squilibri di potere contrattuale fra le parti (v. soprattutto prime regolamentazioni in materia di trasporto marittimo)
- terreno elettivo di attuazione della normativa finalizzata a garantire la sicurezza della duplice accezione di:
 - **safety:** salvaguardia dai rischi connessi all'esercizio del veicolo (es. la Convenzione SOLAS, Safety of the Life at Sea, 1° novembre 1974 che reca norme minime internazionali per la costruzione, l'equipaggiamento e il funzionamento delle navi che effettuano viaggi internazionali e successivi protocolli di modifica)
 - **security:** salvaguardia dai rischi derivanti da interferenze illecite (es. Security in ambito aeronautico oggetto del reg. CE 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile)



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.



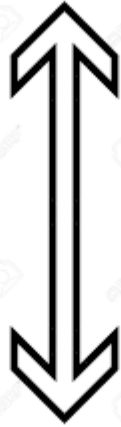
non costituiscono trasporto

- 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)

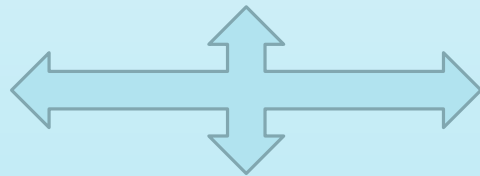


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Complessità della materia: materia pluri-ordinamentale



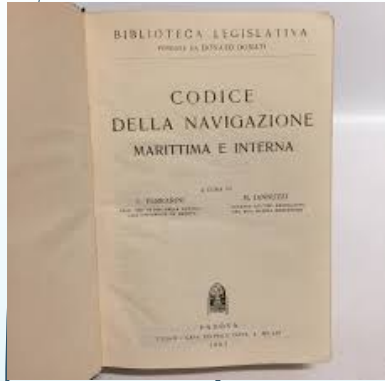
Complessità verticale



**Complessità
orizzontale**



Complessità orizzontale: più aree dell'ordinamento tra loro connesse

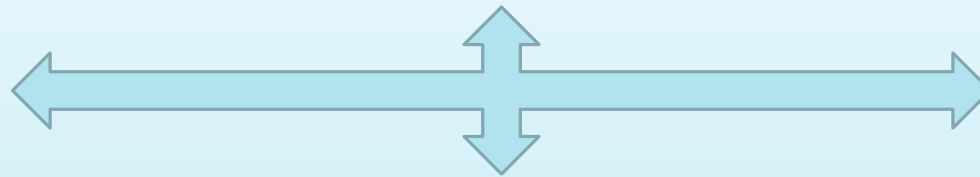


Elementi
internazio
nalistici

Diritto
pubblico



diritto UE



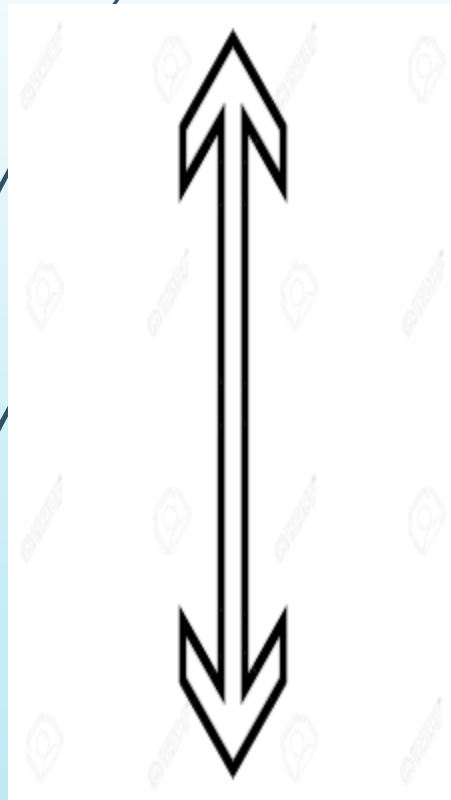
Diritto privato



Complessità verticale (a livello di fonti)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



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



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

Normativa UE



Fonti di origine nazionale





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

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**



Internazionalità della materia e pluralità (ordinamentale) delle fonti



Naturale tendenza della materia alla internazionalità, che determina, per certi aspetti, l'esigenza di una regolamentazione sovranazionale

Convenzioni internazionali



Normativa europea



Normativa nazionale





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



Distinzione in base all'itinerario del trasporto

in linea generale, all'interno di ciascuna modalità, a seconda che il trasporto avvenga tra luoghi ubicati in stati diversi piuttosto che nello stesso paese, vengono in rilievo diversi testi normativi costituiti da convenzioni internazionali e da regolamenti UE nonché da norme interne



**Quadro eterogeneo
caratterizzato da pluralità di
livelli normativi (convenzioni
internazionali, regolamenti
UE, diritto interno)**



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**



Il trasporto come fenomeno

modalità di trasporto in base all'ambiente e al mezzo



Trasporto
marittimo e in
acque
interne



Trasporto
stradale



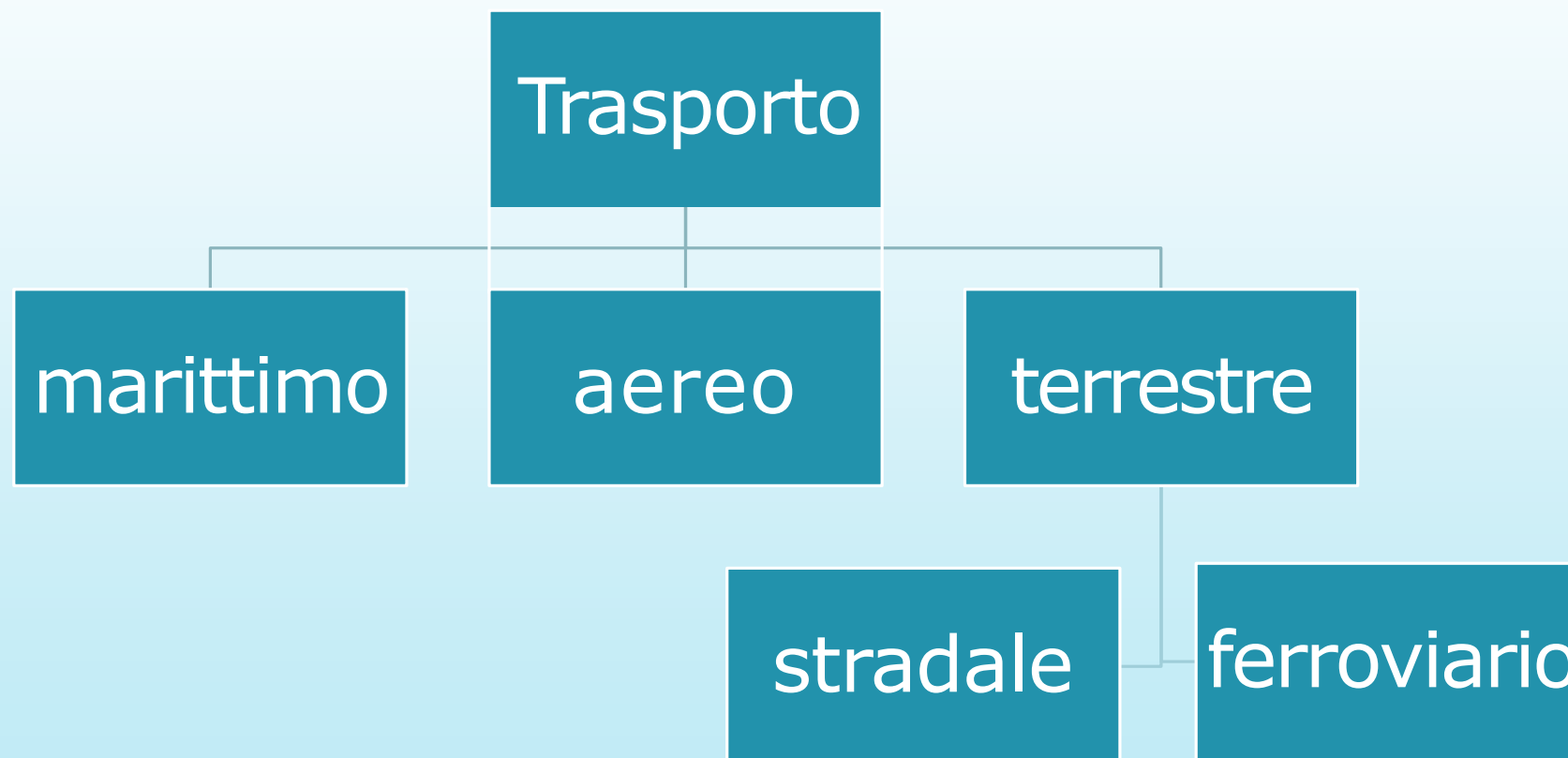
Trasporto
aereo

Trasporto
multimodale

Trasporto
ferroviario



Sottotipi del contratto di trasporto: distinzione in base all'ambiente in cui si svolge il trasferimento





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Il rilievo dei trasporti nell'economia e nella coesione sociale



Transportation is the center of the world!
It is the glue of our daily lives. When it goes well, we don't see it. When it goes wrong, it negatively colors our day, makes us feel angry and impotent, curtails our possibilities.

Robin Chase

American transportation entrepreneur



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Il rilievo dei trasporti nell'economia e nella coesione sociale



TRADUZIONE

I trasporti sono il centro del mondo! È il collante della nostra vita quotidiana.

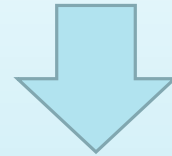
Quando vanno bene, non ce ne accorgiamo. Quando vanno male, colorano negativamente la nostra giornata, ci fanno sentire arrabbiati e frustrati e limitano le nostre possibilità.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

La centralità del fenomeno del trasporto anche nella prospettiva europea

strumento necessario a garantire l'accesso ad ogni area del territorio di persone e cose



il sistema dei trasporti e la relativa rete di infrastrutture, consentendo la circolazione delle persone e delle merci, sono strumento essenziale per la creazione e il rafforzamento dell'UE sia dal punto di vista economico che di coesione sociale



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

trasporti costituiscono una materia viva

Continua crescita
del settore

Progresso scientifico e
tecnologico nel campo dei
trasporti

Intensificazione della domanda di trasporto
di persone e merci in ambito europeo e
conseguenti costi economici e sociali
(congestione stradale, inquinamento,
sicurezza)

Grande rilevanza fin dalle epoche
passate della disciplina relativa al
fenomeno del trasporto: **la normativa
è peraltro in continua evoluzione**

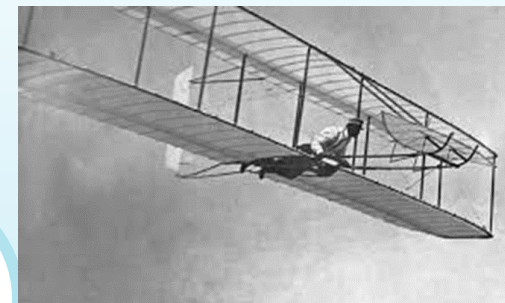
diritto alla mobilità di cose e
persone è un diritto
costituzionalmente garantito (artt. 2,
16 e 41 cost.)

particolare coinvolgimento del settore dei trasporti nel progresso tecnologico

32

il concetto di «trasporto tecnico» per acqua e per aria, con le sue esigenze peculiari (il rischio della navigazione, la solidarietà degli interessi, la lontananza del veicolo, l'affidamento all'autorità e alla perizia di un solo soggetto) è addirittura il fulcro della elaborazione del diritto della navigazione (con impostazione che successivamente ha spostato l'attenzione dall'attività di trasporto in senso stretto alla sua gestione («esercizio»))

si consideri, su tutti, l'eccezionale tappa legata all'affermarsi del trasporto aereo, mezzo di trasporto e modalità di trasferimento completamente nuovi nello scenario dell'epoca. La relativa regolamentazione, in origine, stante l'assoluta assenza di regole, ha mutuato alcune soluzioni del diritto marittimo; più recentemente ha condizionato significativamente il percorso evolutivo del settore marittimo (il riferimento è soprattutto alla Convenzione di Montreal che ha ispirato il regime di responsabilità nel trasporto marittimo di passeggeri di cui alla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002)

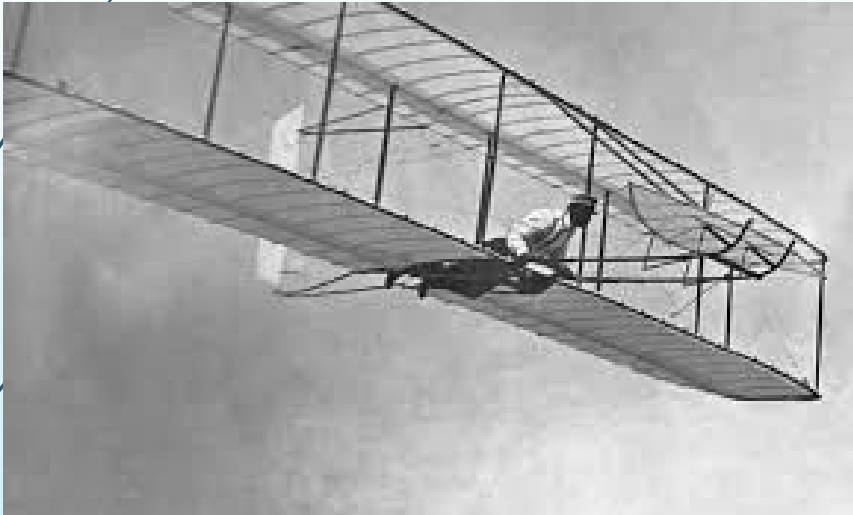


le prime sperimentazioni del treno a vapore (primo ventennio dell'800 in Inghilterra)



indisponibilità di discipline applicabili,
anche per analogia (quella del trasporto
terrestre era all'epoca embrionale) e anche
quella contrattuale non era evoluta come
quella del trasporto marittimo

1903 (USA): primo volo dei fratelli Wright



realizzazione di un'assoluta rivoluzione:
non si trattava di straordinarie innovazioni di
mezzi già esistenti ma un vero e proprio
nuovo mezzo di trasporto ed una nuova
modalità di trasferimento

Urban air mobility

35

operazioni di trasporto effettuate con aeromobili, a propulsione prevalentemente elettrica e dotati di capacità di decollo ed atterraggio verticale (VCA, *Vertical take off and landing capable aircraft* o anche eVTOL *electric vertical Take off and landing*) effettuate in aree urbane particolarmente congestionate che utilizza infrastrutture di terra ed aree integrate in un'ottica multimodale



il concetto di vertiporto



area di terra, specchio d'acqua o altra struttura utilizzata per il decollo di VCA o per il movimento di VCA (reg. UE 2024/1111)

allo stato i vertiporti sono utilizzabili solo da velivoli *manned*, ma non si esclude che in futuro possano essere ammessi anche velivoli *unmanned*

6 ottobre 2022

Il primo vertiporto italiano inaugurato all'aeroporto di Fiumicino

Aeroporti di Roma, Atlantia, UrbanV e Volocopter, pioniere della mobilità aerea urbana (UAM), hanno effettuato con successo il volo di prova di un eVTOL equipaggiato. E' la prima volta che questo tipo di test viene effettuato nello spazio aereo italiano. Questi "flight test" sono parte di un più ampio ecosistema di mobilità aerea urbana installato presso l'Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci di Fiumicino. L'avvio dell'operatività del primo vertiporto italiano è un passo fondamentale verso l'apertura al pubblico dei servizi di Mobilità Aerea Avanzata (AAM) a Roma entro il 2024.



particolare relazione con l'evoluzione tecnologica: il futuro prossimo

36

REGOLAMENTO (UE) 2024/1689 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che stabilisce regole armonizzate sull'intelligenza artificiale del 13 giugno 2024

Considerando 4

L'IA consiste in una famiglia di tecnologie in rapida evoluzione che contribuisce al conseguimento di un'ampia gamma di benefici a livello economico, ambientale e sociale nell'intero spettro delle attività industriali e sociali. L'uso dell'IA, garantendo un miglioramento delle previsioni, l'ottimizzazione delle operazioni e dell'assegnazione delle risorse e la personalizzazione delle soluzioni digitali disponibili per i singoli e le organizzazioni, può fornire vantaggi competitivi fondamentali alle imprese e condurre a risultati vantaggiosi sul piano sociale e ambientale, ad esempio in materia di assistenza sanitaria, agricoltura, sicurezza alimentare, istruzione e formazione, media, sport, cultura, gestione delle infrastrutture, energia, trasporti e logistica, servizi pubblici, sicurezza, giustizia, efficienza dal punto di vista energetico e delle risorse, monitoraggio ambientale, conservazione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi, mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ad essi.

e i viaggi suborbitali?



Nozione del contratto 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 comune a tutte le fattispecie di trasporto, ivi comprese quelle previste dal codice della navigazione (trasporto marittimo ed aereo)



La mobilità sostenibile: il quadro generale

I concetti chiave

SICUREZZA



L'esigenza di sicurezza è connaturata al fenomeno del trasporto ed è ad esso trasversale riguardando vari aspetti. Il trasporto, nella sua essenza di trasferimento nello spazio attraverso un veicolo, implica una richiesta peculiare di «sicurezza», a prescindere dall'ambiente in cui il trasporto stesso avviene

SOSTENIBILITA'



una sorta di parola «magica» con diverse declinazioni che hanno un lineamento comune nell'identificare i limiti che caratterizzano i processi economici, impedendo che questi limiti siano di ostacolo al raggiungimento degli obiettivi prefissati. Riferimenti specifici al concetto si trovano nell'espressione «sostenibilità ambientale», che trova un crescente spazio nella disciplina dei trasporti anche nell'accezione di «mobilità sostenibile»

La tendenza all'affermazione di una mobilità sostenibile: la necessità di contemperare due esigenze contrapposte



La **mobilità sostenibile** ricomprende tutte quelle modalità di trasporto in grado di consentire al cittadino, da un lato, il diritto spostarsi e trasportare merci in maniera efficiente ed economica e dall'altro di ridurre i costi legati al traffico di merci e persone, sul piano sociale e ambientale

A livello europeo la questione della mobilità sostenibile si è inizialmente posta nella Conferenza su trasporti e ambiente, tenutasi a Vienna dal 12 al 14 dicembre 1997 nell'ambito della quale è stato adottato il *Programme of Joint action on Transport and Environment* sotto gli auspici delle Nazioni Unite



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Mobilità sostenibile come applicazione del principio di sviluppo sostenibile

La prima storica definizione di sviluppo sostenibile risale al 1987 ed è stata elaborata dalla Commissione mondiale dell'ONU su ambiente e sviluppo (World Commission on Environment and Development), che nel noto *Rapporto Brundtland* ha stabilito che:

“Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni”.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

le varie accezioni di sviluppo sostenibile

La nozione di sviluppo sostenibile è tradizionalmente intesa per identificare lo stretto rapporto tra ambiente ed economia, al fine di raggiungere l'equilibrio tra lo sviluppo economico e la tutela ambientale

In realtà tale nesso rappresenta solo uno dei profili in cui si esplica la nozione di sviluppo sostenibile, nel cui contesto è possibile ricondurre anche la relazione tra economia e ambito socio-istituzionale e la salvaguardia della diversità culturale.

Lo sviluppo sostenibile presenta, infatti, una molteplicità di connotazioni, e vale ad esprimere la ricerca di un equo contemperamento tra esigenze spesso non convergenti, ovvero istanze economico-liberiste, la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e naturali, il conseguimento e il mantenimento di idonee condizioni di vita — sociali ed economiche — tra la popolazione, l'eliminazione delle diseguaglianze tra i popoli e la riduzione delle differenze sociali.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

il c.d. diritto internazionale in materiale di sviluppo sostenibile

E' con la Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo, svoltasi a Rio de Janeiro nel 1992, che è stata affermata chiaramente e in via definitiva la necessità di contemperare lo sviluppo economico con le esigenze di natura ambientale e sociale, che il principio dello sviluppo sostenibile ha acquisito una reale consistenza nel panorama giuridico internazionale .

È, infatti, alla Conferenza di Rio che si suole fare risalire la nascita del **cd. diritto internazionale in materia di sviluppo sostenibile**, branca autonoma del diritto internazionale pubblico collegata, ma al tempo stesso distinta, dal diritto internazionale dell'ambiente e dal diritto internazionale dell'economia



Sicurezza: alcune aree di rilievo

sicurezza degli utenti del trasporto (incolumità dei passeggeri e integrità delle merci, temi che si collegano alla responsabilità nel trasporto)

sicurezza delle infrastrutture e dei mezzi del trasporto (disciplina dei servizi tecnico-nautici rimorchio, ossia servizi pubblici resi alle navi in occasione del loro arrivo o della loro partenza nell'interesse della nave e del porto ma anche in generale della collettività; sono considerati «servizi di interesse generale» e quindi con deroghe all'applicazione delle regole di concorrenza)

sicurezza rispetto ai pericoli per l'ambiente per modalità di trasporto particolarmente pericolose (es. disciplina nazionale ed internazionale in materia di prevenzione e di responsabilità per l'inquinamento legato alle sostanze nocive trasportate da navi)



Non vi è una vera definizione di **mobilità sostenibile**. Nella definizione riportata in un documento dell'UE (strategia europea in materia di sviluppo sostenibile approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo) la mobilità sostenibile è stata definita come la **soluzione per raggiungere l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente.**

La sostenibilità nei trasporti: applicazione al settore del principio di sviluppo sostenibile

L'elaborazione della nozione di «sviluppo sostenibile» coincide con la nascita del diritto internazionale dell'ambiente, che viene generalmente ricondotta alla Dichiarazione di Stoccolma del 1972 sull'ambiente umano

La prima storica definizione di sviluppo sostenibile risale al 1987 ed è stata elaborata dalla Commissione mondiale dell'ONU su ambiente e sviluppo (World Commission on Environment and Development), che nel noto *Rapporto Brundtland* ha stabilito che:

«Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni».



Tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: criteri guida dell'azione dell'UE

La «tutela dell'ambiente [...] costituisce uno degli scopi essenziali della comunità»

(Corte giust. 7 febbraio 1985, C-240/83)

Se in origine la tutela dell'ambiente è stata oggetto di attenzione soprattutto per i suoi riflessi sul mercato interno (regole ambientali comuni per evitare fenomeni di cosiddetta «*regulatory competition*», regole accessorie ai principi fondamentali in materia di liberalizzazione) un cambiamento importante si rinviene soprattutto con il **Trattato di Maastricht del 1992** che conferisce alla UE una generale competenza a livello ambientale

Politica dei trasporti Ue e tutela ambientale

A seguito del **Trattato di Maastricht (7 febbraio 1992)** l'attività di trasporto si può intendere in un triplice senso:

- in una prima accezione, quella tradizionale, come modo strumentale alla realizzazione del mercato comune;
- in una seconda accezione l'attività di trasporto è intesa come attività economico-imprenditoriale autonoma, a cui viene dedicato un intero titolo del Trattato;
- la terza accezione vede il trasporto come un'attività che impiega infrastrutture – quali le reti transeuropee di trasporto – per uno sviluppo economico generale dell'Europa. In questo senso, l'attività di trasporto si ricollega, sia pure ancora *in nuce* all'epoca del Trattato del 1992, alla protezione di beni giuridicamente rilevanti come quello ambientale: la tutela ambientale non è, quindi, disgiunta dalla politica dei trasporti, ma ne rappresenta uno degli strumenti cardine e il trasporto sostenibile diviene lo strumento per realizzare la tutela ambientale.

il Green deal europeo: la Carbon neutrality

Il **Green Deal** europeo (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale, al Comitato delle Regioni, COM 2019 640 final) racchiude gli elementi della nuova strategia di crescita per trasformare l'economia dell'Unione europea in un modello sostenibile e propone soluzioni importanti in materia di cambiamenti climatici.

Lo strumento prevede una serie di misure di ampia portata in quasi tutti i settori economici, tra cui energia, **trasporti**, agricoltura, industria, con la finalità di promuovere la transizione verso un'economia più competitiva, efficiente sotto il profilo delle risorse e appunto sostenibile.

In particolare, con riferimento al settore dei trasporti, per raggiungere l'obiettivo della *Carbon Neutrality* sarà necessario ridurre le emissioni di combustibili fossili del novanta per cento entro il 2050.

In linea con le finalità delineate, il 9 dicembre 2020, la «**Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente**», adottata dalla Commissione europea come parte integrante del Green Deal dell'Unione, delinea il modo in cui il settore dei trasporti europeo dovrebbe essere trasformato ed allineato agli obiettivi in esso indicati rendendolo più competitivo e resiliente.

I tre punti principali della Strategia sono orientati:

- alla realizzazione di un passaggio a una mobilità a emissioni zero
- alla creazione di una connettività continua, sicura ed efficiente
- alla realizzazione di uno Spazio unico europeo dei trasporti più efficiente per una interconnessione tra modalità diverse di trasporto



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

La c.d. «costituzionalizzazione» del diritto all'ambiente

Articolo 9 Cost.

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica [cfr. artt. 33, 34].

Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.

Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.

Articolo 41 Cost.

L'iniziativa economica privata è libera.

Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno **alla salute, all'ambiente**, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.

La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e **ambientali** [cfr. art. 43].

Le fonti UE in materia di diritto di diritto della navigazione e 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.

Atti normativi UE: diritto originario/regolamenti/direttive



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

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.





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.



Il quadro delle fonti del diritto della navigazione Secondo lo schema dell'art. 1 c. nav.



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**.

In materia di navigazione, gli istituti privatistici si innestano e vivono sugli istituti pubblicistici, compenetrandosi questi a tal punto da rendere inattuabile la separazione (rel. min, al c. nav. n. 5)

manca qualcosa in questa elencazione?

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

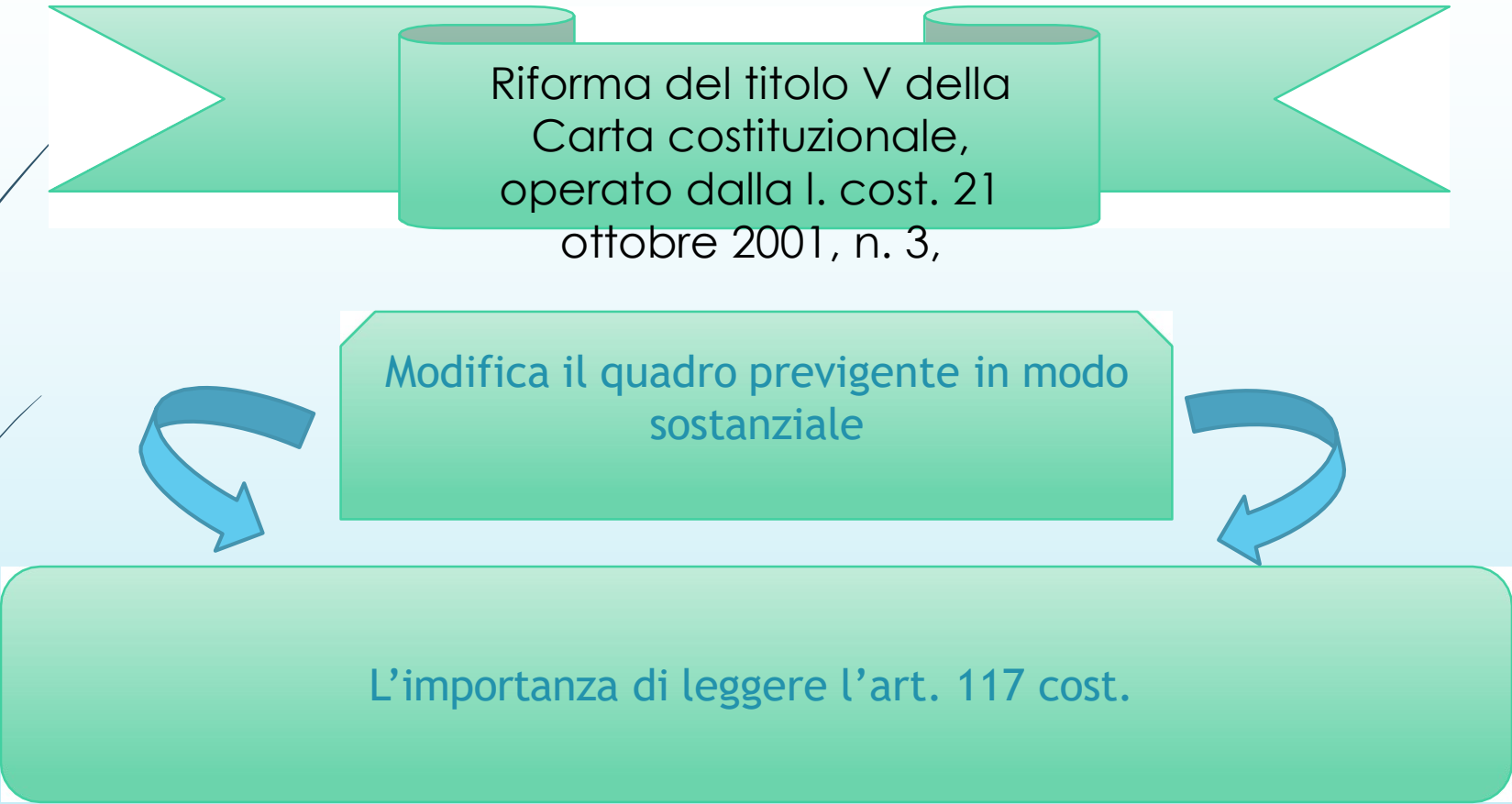
Ricorso al diritto generale

COMPETENZE LEGISLATIVE STATALI E REGIONALI IN MATERIA DI NAVIGAZIONE E DI TRASPORTI

Sulla base del comma 1 dell'art. 1 cod. nav.,

le leggi speciali relative al diritto della navigazione oltre al codice della navigazione quali sono?

Nel settore della navigazione e dei trasporti rilevano competenze normative interne non soltanto statali, ma anche delle Regioni



Riforma del titolo V della
Carta costituzionale,
operato dalla l. cost. 21
ottobre 2001, n. 3,

Modifica il quadro previgente in modo
sostanziale

L'importanza di leggere l'art. 117 cost.

ART. 117 nella formulazione originaria

Art. 117

«La Regione emana per le seguenti materie norme legislative nei limiti dei principî fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato, sempreché le norme stesse non siano in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni:

- ordinamento degli uffici e degli enti amministrativi dipendenti dalla Regione;
- circoscrizioni comunali;
- polizia locale urbana e rurale;
- fiere e mercati;
- beneficenza pubblica ed assistenza sanitaria ed ospedaliera;
- istruzione artigiana e professionale e assistenza scolastica;
- musei e biblioteche di enti locali;
- urbanistica;
- turismo ed industria alberghiera;
- tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale;
- viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale;
- navigazione e porti lacuali;
- acque minerali e termali;
- cave e torbiere;
- caccia;
- pesca nelle acque interne;
- agricoltura e foreste;
- artigianato;
- altre materie indicate da leggi costituzionali.

Le leggi della Repubblica possono demandare alla Regione il potere di emanare norme per la loro attuazione».

Art. 117, I comma, cost.

La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Art. 117, Il comma, cost.

Lo Stato ha legislazione **esclusiva** nelle seguenti materie:

- a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato; rapporti dello Stato con l'Unione europea; diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;
- b)immigrazione;**
- c)rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;
- d)difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;
- e)moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie;
- f)organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;
- g)ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;
- h)ordine pubblico e sicurezza**, ad esclusione della polizia amministrativa locale;
- i)cittadinanza, stato civile e anagrafi;
- l)giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;
- m)determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;
- n)norme generali sull'istruzione;
- o)previdenza sociale;
- p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane;
- q) dogane, protezione dei confini nazionali e profilassi internazionale;**
- r) pesi, misure e determinazione del tempo; coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;
- s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.**

Art. 117, III e IV comma, cost.

- ▶ 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 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
- ▶ Spetta alle Regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.



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

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

fonte non scritta

Comportamento costante (*diuturnitas*), posto in essere con la convinzione che sia doveroso (*opinio iuris ac necessitatis*)

Secondo tesi diffusa, art. 1 cod. nav. implicherebbe deroga ad art. 8 preleggi

Art. 8 Usi

«Nelle materie regolate dalle leggi e dai regolamenti gli usi hanno efficacia solo in quanto sono da essi richiamati»

Conseguentemente gli usi avrebbero efficacia, indipendentemente da qualsiasi richiamo nelle materie non regolate in modo espresso da leggi o da regolamenti (*uso praeter legem*)

Diversamente gli usi devo essere **richiamati** da leggi o regolamenti (*usi secundum legem*)

acquistano la medesima posizione gerarchica della fonte che li richiama



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 diritto in virtù della prevalenza sulle fonti anche di grado superiore ma di diritto comune

Usi richiamati

In alcuni casi prevalgono su disposizioni
del codice della navigazione

Norme dispositive
(per es. art. 390 «*Pagamento del nolo a tempo* - Il nolo a tempo,
in mancanza di patto o uso diverso, è dovuto in rate mensili
anticipate»)

Norme imperative
(art. 468 «*Norme applicabili* - Ai contratti di utilizzazione delle navi addette alla
navigazione interna si applicano Le norme di questo titolo, in quanto gli usi
speciali non dispongano diversamente»)

In mancanza di disposizioni espresse del diritto della navigazione, deve farsi ricorso all'analoga del diritto speciale

L'analoga consente di reperire la norma applicabile ad un caso concreto non direttamente regolato facendo ricorso all'applicazione di una norma che regola una fattispecie simile la cui *ratio* sia comprensiva anche del caso non regolato

L'analoga delle norme del diritto della navigazione è detta

Analoga prioritaria

il ricorso ad essa ha la **precedenza** nei riguardi dell'applicazione diretta del diritto comune in considerazione del fatto che la norma ottenuta col procedimento analogico è una norma di diritto **speciale**, che deve prevalere quindi su quelle 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

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