ANTONIO SCIALOJA

SISTEMA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

XXXIX

COLLANA
LA MEMORIA DEL DIRITTO

Roma TrE-Press
2026

Università degli Studi Roma Tre
Dipartimento di Giurisprudenza

Nella stessa Collana

1. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (I). Problemi generali del diritto e del processo* (a cura di M. Cappelletti), 2019
2. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (II). Magistratura, Avvocatura, studio e insegnamento del diritto* (a cura di M. Cappelletti), 2019
3. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (III). Diritto e processo costituzionale* (a cura di M. Cappelletti), 2019
4. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (IV). Istituzioni di diritto processuale civile. In Appendice: Delle buone relazioni fra i giudici e gli avvocati nel nuovo processo civile (due dialoghi)* (a cura di M. Cappelletti), 2019
5. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (V). La chiamata in garantia e altri studi sul processo di cognizione e sulle prove* (a cura di M. Cappelletti), 2019
6. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (VI). La Cassazione civile, Primo volume* (a cura di M. Cappelletti), 2019
7. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (VII). La Cassazione civile, Secondo volume* (a cura di M. Cappelletti), 2019
8. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (VIII). Altri studi sulla Cassazione civile, sui vizi della sentenza e sulle impugnazioni* (a cura di M. Cappelletti), 2019
9. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (IX). Esecuzione forzata e procedimenti speciali. Diritto comparato e ordinamenti storici e stranieri* (a cura di M. Cappelletti), 2019
10. P. Calamandrei, *Opere giuridiche (X). Problemi vari e ricordi di giuristi. Arringhe e discorsi di politica legislativa. In Appendice: Bibliografia degli scritti giuridici, politici e letterari di Piero Calamandrei (1906-1958)* (a cura di M. Cappelletti), 2019
11. L. Caiani, *La filosofia dei giuristi italiani* (a cura di G. Pino), 2021
12. G. Gorla, *Il contratto. Corso di diritto privato svolto secondo il metodo comparativo e casistico* (vol I) e *Il contratto. Corso di diritto privato svolto secondo il metodo comparativo e casistico* (vol II) (Introduzione di M. Lupoi), 2023
13. S. Chiarloni, *Introduzione allo studio del Diritto Processuale Civile* (Introduzione di A. Proto Pisani, Premessa di A. Carratta), 2023
14. G. Tarello, *Il realismo giuridico americano* (Presentazione di P. Chiassoni), 2023
15. A.E. Cammarata, *Scritti sul formalismo giuridico* (Raccolti e curati da F. Modugno e L. Pace), 2023
16. V. Frosini, *Cibernetica, diritto e società* (Introduzione di G. Sartor), 2023
17. G. Tarello, *La disciplina costituzionale della proprietà. Lezioni introduttive, corso di diritto civile 1972-73* (Introduzioni di P. Chiassoni e M. Grondona), 2023
18. M. Taruffo, *Studi sulla rilevanza della prova* (Introduzione di A. Dondi, Premessa di A. Carratta), 2023

19. C. Cardia, *Ateismo e libertà religiosa* (Presentazione di R. Benigni), 2023
20. S. Rodotà, *Le fonti di integrazione del contratto* (Presentazione di G. Alpa), 2024
21. F. Bricola, *La discrezionalità nel diritto penale* (Introduzione di G. Insolera), 2024
22. G. Amato, *Rapporti tra norme primarie e secondarie. Aspetti problematici* (Introduzione di G. Tarli Barbieri), 2024
23. L. Lombardi Vallauri, *Saggio sul diritto giurisprudenziale* (Introduzione di C. Luzzati), 2024
24. S. Cassese, *I beni pubblici. Circolazione e tutela* (Introduzione di B. Tonoletti), 2024
25. A.M. Sandulli, *Il giudizio davanti al Consiglio di Stato e ai giudici sottordinati* (Prefazione di G. Greco), 2024
26. M. Cappelletti, *Il controllo giudiziario di costituzionalità delle leggi nel diritto comparato* (Prefazione di T.E. Frosini), 2024
27. G. Pugliese, *Property. Diritto Comparato* (Introduzione di L. Vacca e V. Zeno-Zencovich), 2024
28. P. De Francisci, *Primordia Civitatis* (Introduzione di E. Stolfi), 2025
29. M. Nobili, *La nuova procedura penale. Lezioni agli studenti* (Introduzione di M. Busetto), 2025
30. G. Gorla, *El contrato. Problemas fundamentales tratados segun el método comparativo y casuistico* (tomo I) e *El contrato. Problemas fundamentales tratados segun el método comparativo y casuistico* (tomo II) (Prológo de M. Lupoi), 2025
31. G. Lazzaro, *Argomenti di giudici* (Introduzione di E. Diciotti), 2025
32. G. Fabbrini, *Diritto processuale del lavoro* (Introduzione di F.P. Luiso), 2025
33. M. Taruffo, *La motivazione della sentenza civile* (a cura di A. Carratta) (Introduzione di L. Passanante), 2026
34. T. Ascarelli, *La moneta. Considerazioni di diritto privato* (a cura di T. dalla Massara, M. Stella Richter), 2026
35. S. Satta, *Quaderni del diritto e del processo civile (I-III)* (vol. I) e *Quaderni del diritto e del processo civile (IV-VI)* (vol. II) (Introduzioni di I. Birocchi e R. Vaccarella), 2026
36. G. Amato, *Individuo e autorità nella disciplina della libertà personale* (Introduzione di A. Pugiotto), 2026
37. C. Pedrazzi, *Inganno ed errore nei delitti contro il patrimonio* (Introduzione di F. Mucciarelli), 2026
38. R. Ago, *Scienza giuridica e diritto internazionale* (Introduzione di M.C. Malaguti), 2026

IL PROGETTO ROMA TRE-PRESS

Il progetto della Roma TrE-Press nasce nel 2013 ed inizia la sua attività all'interno del Sistema Bibliotecario di Ateneo.

Vengono avviate le prime Collane e Riviste di Ateneo. Fin dall'inizio il progetto ha scelto la strada dell'open access: opere scientifiche realizzate in formato digitale ed accessibili a chiunque, dovunque, sempre.

Le ragioni sono le stesse che spingono altre università europee: la ricerca accademica è finanziata da risorse pubbliche; occorre che i suoi risultati siano accessibili a tutti, senza onerose intermediazioni; ciò è reso possibile dalle tecnologie digitali; rientra nella "terza missione" delle università diffondere al pubblico più largo i suoi prodotti sia didattici che scientifici; ma è anche un'esigenza di contenimento dei costi dettata dalle crescenti ristrettezze di bilancio.

Nel primo quinquennio (2013/2017) la Roma TrE-Press pubblica quasi 100 volumi. La crescente richiesta dei ricercatori dell'Ateneo e il successo dell'iniziativa (oltre 150.000 downloads) suggeriscono agli organi di Ateneo di affidare, a partire dall'autunno 2018, l'attività di e-press alla Fondazione Roma Tre Education.

Le linee guida della Roma TrE-Press sono:

- La piena autonomia scientifica dei Dipartimenti e dei Centri di Ateneo nella scelta di che cosa pubblicare, con un forte incoraggiamento verso procedure di assicurazione della qualità secondo le migliori prassi recepite dalle comunità scientifiche di riferimento.
- L'apertura verso autori e istituzioni non appartenenti all'Università Roma Tre, secondo logiche di aggregazione e di promozione della ricerca di qualità.
- Il plurilinguismo, non solo come esigenza culturale ma anche come strumento di coesione e collaborazione internazionale.
- La cura – affidata alla responsabilità della Roma TrE-Press – della linea grafica (copertine e impaginazione), secondo la secolare tradizione del libro come prodotto anche estetico ed artistico.
- La promozione del movimento verso una generale politica di open access che coinvolga anche altre istituzioni accademiche italiane e straniere in coerenza con il dettato dell'art. 9 della nostra Costituzione: "*La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica*".

La squadra della Roma Tre-Press è così composta

prof. Vincenzo Zeno-Zencovich (*Delegato di Ateneo per l'e-press*)

prof.ssa Nazarena Patrizi (*Responsabile editoriale*)

prof. Sirio Zolea (*Delegato per i rapporti internazionali*)

dott. Ivan Guiducci (*Webmaster*)

Alessandro Riboldi (*Collaboratore informatico*)

Università degli Studi Roma Tre
Dipartimento di Giurisprudenza

ANTONIO SCIALOJA

SISTEMA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Introduzione di
LEOPOLDO TULLIO

XXXIX

COLLANA
LA MEMORIA DEL DIRITTO

Roma TrE-Press
2026

Direttori della Collana La Memoria del Diritto
Luca Loschiavo, *Università di Teramo*
Giorgio Pino, *Università Roma Tre*
Vincenzo Zeno-Zencovich, *olim Università Roma Tre*

Collana pubblicata nel rispetto del Codice etico adottato dal Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi Roma Tre, in data 22 aprile 2020.

Coordinamento editoriale:
Gruppo di Lavoro *Roma TrE-Press*

Elaborazione grafica della copertina: MOSQUITO. mosquitoroma.it

Caratteri tipografici utilizzati:
Brandon Grotesque, Cocogoose, Courier (copertina e frontespizio)
Adobe Garamond Pro (testo)

Impaginazione e cura editoriale: Colitti-Roma colitti.it

Edizioni: Roma TrE-Press ©
Roma, dicembre 2026
ISBN: 979-12-5977-696-9
http://romatrepress.uniroma3.it

La presente riedizione riproduce anastaticamente l'opera pubblicata nel 1955 dalla Casa Editrice Giuffrè che si ringrazia sentitamente per la autorizzazione alla riproduzione.

Quest'opera è assoggettata alla disciplina *Creative Commons attribution 4.0 International License* (CC BY-NC-ND 4.0) che impone l'attribuzione della paternità dell'opera, proibisce di alterarla, trasformarla o usarla per produrre un'altra opera, e ne esclude l'uso per ricavarne un profitto commerciale.

L'attività della *Roma TrE-Press* è svolta nell'ambito della
Fondazione Roma Tre-Education, piazza della Repubblica 10, 00185 Roma

Collana *"La Memoria del Diritto"*

Il diritto e la cultura giuridica, come tutte le discipline e le arti, si nutrono del loro passato segnando continuità, evoluzioni, cesure. E questo è particolarmente vero per gli studi giuridici che, in Italia, godono dello straordinario privilegio di poggiare su una tradizione bimillenaria.

Questa posizione impone anche una responsabilità: quella di osservare con occhi attenti la realtà presente, ben consapevoli però che *nihil sub sole novi*.

La collana "*La Memoria del Diritto*" intende contribuire alla conservazione, viva, di questa tradizione mettendo a disposizione degli studiosi – ed in particolare di quelli più giovani – testi classici della cultura giuridica italiana del Novecento, non più disponibili in commercio e reperibili solo, con difficoltà, nelle biblioteche.

La *Collana* è stata aperta, significativamente, dalla ripubblicazione, in accesso libero, dei dieci volumi delle "*Opere Giuridiche*" di Piero Calamandrei che in poco tempo sono stati "scaricati" decine di migliaia di volte in tutto il mondo.

La *Collana* intende proseguire su questa strada, non limitandosi alla semplice 'riedizione', ma mettendo a disposizione in forma digitale, accessibile *gratuitamente*, *sempre* e *ovunque*, opere di rilievo che pensiamo continuino a costituire un fondamento per gli studi giuridici, orientandoli nella consapevolezza di quanto siamo debitori di chi ci ha preceduto.

Promossa dal Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli studi Roma Tre nel quadro delle sue iniziative quale Dipartimento di Eccellenza la *Collana* intende essere un punto di riferimento per tutta l'accademia italiana, stimolando e raccogliendo le proposte che da quest'ultima perverranno, dando a questa iniziativa uno spirito ed una sostanza corali.

Luca Loschiavo
Giorgio Pino
Vincenzo Zeno-Zencovich

ANTONIO SCIALOJA

Professore ordinario della R. Università di Napoli

SISTEMA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

TERZA EDIZIONE

VOLUME I

SOCIETÀ EDITRICE DEL « FORO ITALIANO »

ROMA 1933 - XI

Indice

Introduzione di Leopoldo Tullio,
Antonio Scialoja e il diritto della navigazione XV

Capo I. – Introduzione 7

1. Il cosidetto particolarismo del diritto marittimo. – 2. Specialità del diritto marittimo. - 3. Il fatto tecnico determinante la specialità. – 4. Il diritto della navigazione. – 5. Il diritto vivente. – 6. Autonomia del diritto della navigazione. - 7. Nuova fioritura di diritti autonomi. - 8. Inquadramento del diritto della navigazione nel sistema generale del diritto. - 9. Norme generali di applicazione del diritto della navigazione. - 10. Limiti dell' autonomia. - 11. Il diritto della navigazione di fronte al diritto generale. - 12. Per una scuola italiana di diritto della navigazione.

Nota 39

1. Sulla inscindibilità del diritto privato della navigazione dal diritto pubblico. - 2. Sul concetto di diritto vivente. - 3. Sull'autonomia del diritto aeronautico.

Capo II. - Preliminari.
§ 1. – Definizione 53
§ 2. - La navigazione e la flotta mercantile 53

1. Oggetto del diritto della navigazione. - 2. Il traffico navale.- 3. Navigazione aerea. - 4.Funzione commerciale della navigazione. - 5, Utilità ed importanza di una marineria mercantile nazionale. - 6. Ingerenza dello Stato nell'ordinamento della navigazione. - 7. Libertà di navigazione acquea. - 8. Libertà di navigazione aerea.-9. Varie specie di navigazione.-10. Principio dell'assimilazione delle bandiere. - 11. La flotta nazionale e la flotta mondiale.

§ 3. - Il diritto della navigazione in generale 72

1. Autonomia del diritto della navigazione. - 2. Caratteri generali del diritto della navigazione. - 3. Originalità. - 4. Internazionalità o uniformità internazionale. - 5. Conseguenze dei caratteri particolari del diritto della navigazione.- 6. Sistema e metodo. -7. Storia del diritto della navigazione. - 8. Leggi marittime vigenti. - 9. Bibliografia.

Capo III. - Ordinamento della Navigazione in Italia.
§ 1. - Lo Stato e la politica della navigazione 92
§ 2. - L'ordinamento amministrativo 95

1. Organi dell'amministrazione de.lla marina mercantile. - 2. Giurisdizione amministrativa. - 3. Competenza ed attribuzioni degli organi amministrativi locali. - 4. Giurisdizione consolare all'estero. - 5. Demanio marittimo. - 6. Ordinamento dei porti. - 7. Servizio dei porti. - 8. Navigazione interna. - 9. Aeroporti.- 10. Ordinamento dei porti all'estero.

§ 3. - La nave nell'ordinamento pubblico della navigazione 116

1. La nave. - 2. Aeronavi.-3. Individuazione della nave. - 4. Stazza. - 5. Nome. - 6. Matricola. - 7. Individuazione degli aeromobili. - 8. Classificazione delle navi. - 9. Nazionalità della nave. -10. Nazionalità degli aeromobili. - 11. Atto di nazionalità. -12. Ruolo di equipaggio. - 13. La nave e l'aeromobile all'estero. -14. Atto di nazionalità e registro navale. - 15. Uso della bandiera. - 16. Dismissione della bandiera. -17. Natura giuridica del rilascio dell'atto di nazionalità e del certificato di immatricolazione. - 18. Libri della nave. - 19. Libri e documenti dell'aeromobile. - 20. Leggi estere. - 21. Navi minori. - 22. Pubblicità. -23. Leggi estere.

§ 4. -Regolamento amministrativo della navigazione 165

1. Costruzione delle navi. - 2. Idoneità alla navigazione. - 3. Nuovo regime delle visite alle navi. -4. Aeronavigazione. - 5. Polizia della navigazione. - 6. Arrivo della nave. - 7. Arrivi e partenze degli aeromobili: - 8. La nave durante il viaggio. - 9. Naufragio. -10. Demolizione. - 11. Navigazione aerea. - 12. Sorveglianza doganale. - 13. Navigazione aerea. -14. Sorveglianza sanitaria. - 15. Navi da diporto.

§ 5. - La gente di mare e la gente dell'aria 198

1. Definizione della gente di mare. - 2. Caratteri dell'ordinamento amministrativo della gente di mare. - 3. L'iscrizione marittima. - 4. Navigazione interna. - 5. Personale della navigazione aerea. - 6. Categorie e gradi degli iscritti marittimi. - 7. I piloti e le corporazioni dei piloti. - 8. Istituti sociali e di previdenza.

Capo IV.-La nave e la proprietà navale
§ 1. -La nave 216

1. Definizione. - 2. Natura giuridica. - 3. La nave come università di fatto. - 4. La nave come oggetto di diritti.-5. Natura giuridica dell'aeromobile.

§ 2. - La proprietà navale 225

1. Principio della limitazione della responsabilità. -2. L'abbandono aereo. - 3. Il patrimonio navale. - 4. Ordinamento dei trasferimenti della pro-

prietà navale. -5. Pubblicità della proprietà. - 6. Comproprietà navale. -7. Comproprietà navale e società d'armamento. -8. Comproprietà dell'aeromobile. - 9. Leggi estere. -10. Regolamento della comproprietà navale.

§ 3. - Modi di acquisto della proprietà navale 252

1. Modi di acquisto originari.-2, Costruzione. Forma e pubblicità del contratto. -3. Natura ed effetti del contratto di costruzione. -4. Scioglimento del contratto di costruzione. - 5. Varo e consegna della nave. - 6. Costruzione di aeromobili. -7. Prescrizione. -8. Preda. -9. Confisca. -10. Salvataggio. -11. Modi di acquisto derivativi. -12. Abbandono ai creditori. -13. Abbandono all'assicuratore. -14. Alienazione o cessione. - 15. Compravendita. -16. Soggetti del contratto di vendita. -17. Oggetto del contratto di compravendita. - 18. Effetti della vendita.

Capo V. - Armamento della nave
§ 1. -§ 1. - Nozione ed evoluzione economica 289

1. L'industria navale. - 2. Evoluzione storica dell'impresa navale. -3. Separazione dell'impresa navale dall'impresa commerciale. -4. Differenziazione delle varie figure giuridiche. -5. Ulteriore evoluzione dell'impresa navale. - 6. Moderna organizzazione dell'impresa di navigazione. -7. Accordi limitativi della concorrenza.

§ 2. - Regolamento giuridico dell'armamento 298

1. L'impresa di armamento. - 2. Proprietà e armamento. - 3. Linee del regime giuridico dell'armamento. -4. Parallelo tra la pubblicità della proprietà e la pubblicità dell'armamento - 5. Coordinamento tra i due sistemi di pubblicità. - 6. Regolamento amministrativo dell'armamento

§ 3. - Le persone dell'armamento 312

1. L'armatore. -2. L'armatore gerente. -3. L'armatore noleggiatore. - 4. Il vettore d'emigranti. -5. L'armatore aereo. - 6. Il raccomandatario. -7. Mediatori marittimi. -8. Il capitano. -9. La figura giuridica del capitano. -10. Nomina del capitano. -11. Rapporto di servizio. -12. Rappresentanza del capitano. -13. Conseguenze della rappresentanza. -14. Conseguenze della necessità della rappresentanza. -15. Poteri legali del capitano. -16. Attribuzioni legali del comandante come conducente della nave. -17. Attribuzioni del capitano come gestore del carico. - 18, Poteri di diritto pubblico. - 19. Responsabilità del capitano. - 20. Cessazione del capitano. - 21. Il comandante aereo. - 22. L' equipaggio marittimo. - 23. Composizione dell'equipaggio. - 24. Forza minima dell'equipaggio. - 25. Nazionalità dell'equipaggio. - 26. Composizione dello stato maggiore. -27. Posizione giuridica dell'equipaggio.

§ 4. - L'equipaggiamento della nave 386

1. Metodi di equipaggiamento. – 2. Uffici di collocamento. -3. Il contratto di arruolamento. -4. Regime del contratto di arruolamento. -5. Stato giuridico dell'arruolato. - 6. Forma del contratto di arruolamento. - 7. Capacità. - 8. Tipi o forme di arruolamento. - 9. Contenuto del contratto. Obblighi e prestazioni dell'arruolato. -10. Diritti dell'arruolato. -11. Regime dei salarii. - 12. Pagamento dei salarii. -13. Norme protettive dei salarii. -14. Prescrizione. -15. Norme sui salarii in caso di modificazione o risoluzione dell'arruolamento. -16. Questioni sulla risoluzione dell'arruolamento. -17. Diritto al mantenimento a bordo. -18. Diritto all'assistenza. - 19. Cure mediche. -20. Prigionia. -21. Rimpatrio. -22. Assicurazioni obbligatorie e convenzionali. -23. Diritto al congedo scritto. - 24. Fine e scioglimento del contratto di arruolamento. - 25. Scadenza del contratto. - 26. Morte dell'arruolato e scomparsa in mare. - 27. Prigionia. - 28. Sbarco per malattia o ferita. - 29. Preda, naufragio, interdizione del commercio. - 30. Rottura di viaggio e vendita della nave. - 31. Congedo dato dal capitano. - 32. Abbandono della nave da parte dell'arruolato. - 33. Convenzione di Ginevra. - 34. Arruolamento del capitano. - 35. Contratto di pilotaggio. - 36. Stato giuridico del personale della navigazione interna. - 37. Contratto di lavoro del personale della navigazione aerea.

Introduzione

Antonio Scialoja e il diritto della navigazione

Leopoldo Tullio

1. Antonio Scialoja nacque a Roma il 19 novembre 1879 in un ambiente di grandi tradizioni di intelligenza e di studi rivolti alle scienze giuridiche ed economiche. Il nonno Antonio era insigne economista, patriota, più volte ministro del neonato Regno d'Italia. Il padre Enrico fondò nel 1876 il *Foro italiano*. Il fratello del padre era Vittorio, sommo giurista romanista e civilista, statista e diplomatico. Antonio a 26 anni prese la libera docenza di diritto civile e a 29 anni divenne professore straordinario di diritto commerciale nell'Università di Siena[1]. Dal 1923

[1] Nel 1904, a 25 anni, partecipò al concorso per professore straordinario di diritto civile nell'Università di Perugia, vinto da Francesco Ferrara. La commissione, dopo aver illustrato i titoli presentati, così concluse: «La Commissione ritiene che questo giovane candidato meriti una parola di lode e d'incoraggiamento». Nel 1907 partecipò al concorso per professore ordinario di diritto commerciale nel Regio Istituto di studi commerciali di Roma, vinto da Umberto Navarrini. Questo fu il giudizio della commissione presieduta da Cesare Vivante: «Ha ingegno prestante, coltivato con studi non superficiali, rapida assimilazione, e il criterio equilibrato del giurista che lo determina alle soluzioni meglio rispondenti alla pratica applicazione del diritto». Nel 1908 vinse il concorso di diritto commerciale all'Università di Siena. La commissione era composta da Cesare Vivante (presidente), Ercole Vidari, Alfredo Rocco, Giuseppe Valeri e Umberto Navarrini. Questo fu il giudizio della commissione: «Il dott. Antonio Scialoja, libero docente di Diritto Commerciale, presenta una serie di lavori che rivelano una spiccata attitudine alla ricerca giuscommercialistica, acume analitico e rigore di metodo dogmatico e pratico.Nei suoi scritti (tra cui le prime monografie e i saggi sul contratto di trasporto e sulle fonti del diritto commerciale), il candidato dimostra un'eccellente padronanza sia delle fonti romanistiche e storiche, sia della sistematica moderna. La Commissione rileva nell'opera dello Scialoja la capacità di affrontare i problemi più complessi del diritto commerciale e marittimo con originalità di vedute, chiarezza di esposizione e padronanza della dottrina comparata. Sulla base dei titoli presentati e delle prove sostenute, la Commissione adunata ad unanimità giudica il dott. Antonio Scialoja pienamente meritevole di conseguire la cattedra». Nel 1923 vinse il concorso per professore di diritto commerciale, marittimo, industriale nell'Istituto superiore di scienze economiche e commerciali di Bari. Questo fu il giudizio della commissione, presieduta da Enrico Bensa: «Lo Scialoja, da molti anni professore ordinario nella R. Università di Siena, ha una posizione preminente di fronte agli altri candidati per la lunga operosità scientifica, spiegata sempre secondo un ottimo metodo

insegnò diritto marittimo nell'Università di Napoli, per poi passare nel 1942 all'Università di Roma alla cattedra di diritto della navigazione[2]. Svolse pure attività politica: deputato, senatore, sottosegretario ai lavori pubblici. Nel 1935 fu presidente della società di calcio A.S. Roma[3].

2. Ai primi del Novecento lo stato della legislazione era ispirato al modello di codificazione napoleonica, tendente a separare nettamente il diritto privato dal diritto pubblico. Sicché il diritto della navigazione marittima era regolato in maniera scomposta[4]. La parte privatistica era in gran parte contenuta nel libro II del codice di commercio del 1882 e nel titolo V del relativo regolamento del 27 dicembre 1882. La parte pubblicistica (amministrativa e penale) era contenuta in un «codice per la marina mercantile» del 1877, integrato da un regolamento del 1879. Altre disposizioni erano in leggi e regolamenti speciali, nonché in alcune convenzioni internazionali (urto, assistenza e salvataggio, polizza di carico).

Il diritto della navigazione aerea — agli albori all'epoca, come si può intuire — era regolato da una legge del 1923 e da un regolamento del 1925. A livello internazionale, vigevano la fondamentale Convenzione di Varsavia sul trasporto aereo del 1929 (nata con l'impulso di Amedeo

e specialmente meritoria nel campo del diritto delle Società di commercio. Mente acuta di giurista, aperta alle esigenze della vita reale dei traffici, scrittore chiaro e preciso, ricco di esperienza della vita giuridica […]. La larghezza del suo ingegno è dimostrata anche dalla recente pubblicazione, apparsa finora in una prima parte, sul sistema del diritto della navigazione».

[2] Sul rocambolesco trasferimento di Scialoja nell'Università romana nell'ottobre 1942 per insegnare il neonato diritto della navigazione (prima gli insegnamenti del diritto marittimo e del diritto aeronautico erano separati), il cui decreto ministeriale fu approvato prima che la nuova materia fosse inserita nello statuto dell'Università, cfr. il mio scritto *Documenti per la storia dell'Istituto di diritto della navigazione dell'Università La Sapienza di Roma*, in *Dir. trasp*. 2002, 125, 134 ss.

[3] Sulla figura di Scialoja, cfr.: *In memoria di Antonio Scialoja*, in *Foro it*. 1962, I, 2041 (con il discorso alla Camera dei deputati tenuto il 3 ottobre 1962 dal presidente Giovanni Leone ed i ricordi di Gabriele Pescatore, Andrea Torrente e Giuseppe Branca); G. Berlingieri, *Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1962, 189; P. Greco, *La vita e l'opera di Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 6 (è la commemorazione letta all'Accademia nazionale dei Lincei il 9 maggio 1964); A. Lefebvre d'Ovidio, *Antonio Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 3; G. Pescatore, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it*. 1985, V, 405.

[4] Ciò era in controtendenza rispetto alla sistematica di due secoli prima, che aveva visto confluire nell'*Ordonnance de la marine* di Luigi XIV del 1681 la regolazione di esigenze ed interessi sia privati che pubblici.

Giannini) e la Convenzione sul sequestro conservativo degli aeromobili.

Merito fondamentale di Scialoja è di aver composto in *Sistema* tutto questo materiale sparso, prima a livello scientifico, poi a livello normativo con l'ideazione e l'attuazione del codice della navigazione del 1942, tuttora in vigore.

Il passaggio dalla legislazione sopra menzionata, non organica e frammentaria, del diritto marittimo e aeronautico, sviluppatasi in mancanza di un criterio unitario e sistematico, alla disciplina del codice della navigazione, non si può intendere se non si connette al programma formulato da Antonio Scialoja sin dal 1922, nella prima edizione del *Sistema del diritto della navigazione*, ma compiutamente precisato nella prolusione letta all'Università di Napoli il 31 gennaio 1928[5], che trovò poi svolgimento nelle successive edizioni del *Sistema* stesso (edite a Roma nel 1929 e nel 1933) e completamento, successivamente al codice della navigazione, anche nelle *Lezioni di diritto della navigazione*, Napoli, 1942, nel *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, nonché nelle pagine della *Rivista del diritto della navigazione*, da lui fondata nel 1935 e diretta fino al 1942, giudicata all'epoca come uno dei migliori periodici italiani. Tutto ciò sorretto da una singolare vocazione storicistica, espressa in alcuni saggi raccolti in un volume nel 1946[6].

3. Scialoja critica la configurazione del diritto marittimo come «diritto del commercio marittimo» e gli contrappone il «diritto della navigazione». Ciò è giustificato perché «il fatto tecnico, determinante la specialità, consiste nella navigazione e non nella commerciabilità del traffico». Infatti, vi sono interessi pubblici che sono regolati da norme attinenti alla navigazione e non al commercio marittimo, sì che «il tecnicismo marittimo ha una tal forza da infrangere i confini tra le varie zone del diritto e da produrre una fusione tra elementi privati e pubblici, fusione così intima, che, per lo più, non è possibile sceverare gli uni dagli altri». Si afferma in tal modo l'autonomia del diritto della navigazione, in quanto tutte le norme attinenti alla navigazione formano un sistema a sé, da inquadrare come parte integrante, ma distinta, nel sistema generale del

[5] Pubblicata col titolo *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.* 1928, I, 1.

[6] *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946. Scialoja fece anche la traduzione, in collaborazione con Vittorio Pouchain, della *Storia universale del diritto commerciale* di Levin Goldschmidt.

diritto. E il concorso di elementi pubblicistici e privatistici è di tale misura in materia di navigazione, da dare a questa un'impronta peculiare.

La navigazione consiste dunque nel fatto tecnico, che dà ragione della specialità del diritto che la regola e che si esprime nel cosiddetto «trasporto autarchico». Per trasporto deve intendersi il trasporto in senso lato o tecnico, che comprende sia il trasporto commerciale sia ogni altro movimento per acqua o per aria di un mezzo galleggiante o volante; l'autarchia implica un «mezzo di trasporto indipendente circolante in un ambiente libero», che comporta particolari situazioni e speciali esigenze: il rischio della navigazione, la solidarietà di interessi, la lontananza della nave, l'affidamento all'autorità e alla perizia di una sola persona.

E il tecnicismo ha una tal forza da infrangere i confini tra elementi privati e pubblici, la cui unione giustifica l'autonomia del diritto della navigazione. Autonomia che trae vigore e si consolida col ruolo preminente che nella materia assume il cosiddetto diritto vivente, *das lebende Recht*, per usare la felice espressione di Eugen Ehrlich[7].

In questo diritto della navigazione è già compreso il diritto aeronautico, posto però, allora, non in posizione paritaria rispetto al diritto marittimo. In considerazione della sua formazione dal «vecchio tronco del diritto marittimo», il diritto aeronautico è considerato come diritto speciale rispetto allo stesso diritto della navigazione, che si pone nei suoi confronti come diritto generale. Il fondamento della disciplina unitaria della navigazione marittima, interna e aerea va ricercato in quella somiglianza o comunanza di esigenze di carattere giuridico — rilevanti, appunto, sul piano dell'assetto normativo — proprie degli spazi in cui si esplica l'attività e agiscono i mezzi impiegati per realizzarla.

4. Ad Antonio Scialoja è dovuta la realizzazione del codice della navigazione, elaborato in meno di due anni, attuando il programma scientifico ora enunciato[8].

Con un decreto del 1° ottobre 1939 fu istituito un Comitato per la riforma, diretto da Scialoja, che terminò i lavori il 1° maggio 1940. Subito dopo, ai primi di giugno, fu istituito un sottocomitato incaricato della

[7] E. Ehrlich, *Grundlegung der Soziologie des Rechts*, Monaco-Lipsia, 1913, 415: «*Das lebende Recht ist das nicht in Rechtssätzen festgelegte Recht, das aber doch das Leben beherrscht*».

[8] La riforma fu preceduta da un'organica riflessione scientifica espressa da numerosi studiosi nei quattro volumi di *Studii per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma, 1940-1941.

redazione del testo definitivo del progetto di codice. Questo sottocomitato era composto da Antonio Scialoja e dai suoi allievi Antonio Lefebvre d'Ovidio (che per l'occasione fu messo in aspettativa dall'insegnamento e trasferito presso l'ufficio del Guardasigilli Grandi), Eugenio Spasiano e Gabriele Pescatore e si avvalse della collaborazione esterna di altri giovani studiosi, fra i quali Andrea Arena, Francesco Maria Dominedò, Sergio Ferrarini, nonché Gaetano Morelli e Riccardo Monaco per il diritto internazionale privato, i trentunenni Giovanni Leone e Virgilio Andrioli, rispettivamente per le parti penale e processuale e, infine, per la parte aeronautica, Michele Fragali. Alla fine di agosto il testo definitivo era pronto, ma un testo provvisorio era già passato fin dal 17 giugno all'esame della Sottocommissione delle Assembleee legislative (presieduta da Antonio Scialoja, sempre lui), che terminò i lavori il 25 ottobre per la parte relativa alla navigazione marittima e interna e il 20 dicembre per la parte relativa alla navigazione aerea. Il testo, contenuto nel r.d. 27 gennaio 1941 n. 9, fu pubblicato nella Gazzetta ufficiale il 31 gennaio, ma destinato a entrare in vigore, in attesa del nuovo codice civile, il 21 aprile 1942 (il 21 aprile è il Natale di Roma). In buona sostanza, il codice del 1941 fu redatto, partendo da zero e per successive approssimazioni, in poco più di un anno.

Fu certo una grande vittoria di Scialoja, perché il codice è frutto della sua scuola soltanto. E bisogna anche dire che sapeva scegliere bene i suoi allievi, fra i quali non si può non menzionare il migliore, Bernardino Scorza, che non poté partecipare ai lavori per il codice perché morì a 26 anni nel 1937 poco dopo aver vinto il concorso per la cattedra di diritto commerciale.

Questo codice della navigazione del 1941, però, era stato emanato in base a una delega per la riforma dei codici risalente a una legge del 1923[9], che, fra le altre cose, prevedeva l'emanazione di un codice marittimo, e non di un codice della navigazione, e di un codice di commercio ancora separato dal codice civile. Il codice della navigazione del 1941 era dunque viziato da un eccesso di delega. La delega dovette quindi essere aggiornata e ciò fu fatto con una legge del 19 maggio 1941. La nuova delega era amplissima e consentiva, fra l'altro, di comprendere nel codice della navigazione la navigazione aerea e di incorporare il codice di commercio nel codice civile[10].

[9] L. 30 dicembre 1923 n. 2814: «Delega al Governo della facoltà di arrecare opportuni emendamenti al codice civile e di pubblicare nuovi codici di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile in occasione della unificazione legislativa con le nuove Provincie».

[10] Così disponeva l'articolo unico della l. 19 maggio 1941 n. 501: «L'autorizzazione accordata al Governo con le leggi 30 dicembre 1923 n. 2814 e 24 dicembre 1925 n. 2260

Il codice del 1941, allora, doveva essere rivisto in base alla nuova delega[11]. Non solo, ma poiché un mese prima della sua entrata in vigore, col r.d. 16 marzo 1942 n. 262, era stato approvato il nuovo codice civile, si rese anche necessario modificare il testo del 1941 per coordinarlo col nuovo codice civile. Il tempo era strettissimo, ma dopo solo due settimane (!), il 30 marzo 1942, si riuscì a portare alla firma del Guardasigilli un nuovo testo di codice della navigazione. Oltre al coordinamento col codice civile, si colse anche l'occasione di ritoccare molti articoli, aggiungere tutte le disposizioni sulla navigazione interna, modificare alcune disposizioni processuali e aggiungere tutta la parte IV di Disposizioni transitorie e complementari. Tant'è che il codice del 1941 aveva 1231 articoli, contro i 1331 del codice del 1942. Infine, il codice della navigazione, approvato con r.d. 30 marzo 1942 n. 327, fu pubblicato, insieme alla «Relazione alla maestà del re imperatore del ministro guardasigilli Grandi», in G.U., ed. straord., 18 aprile 1942 n. 93.

Si noti con quanta fretta si dovette procedere alla modifica del codice del 1941, tant'è che i redattori, che erano, come è noto, gli allievi di Antonio Scialoja, dopo la firma del Guardasigilli si accorsero che qualche cosa andava ancora corretta. Così — mi raccontava Gabriele Pescatore — Antonio Lefebvre e lo stesso Pescatore (entrambi men che trentenni, l'uno nato nel 1913, l'altro nel 1916), dopo l'invio al Poligrafico dello Stato per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, si recarono di persona al Poligrafico a piazza Verdi e, con un colpo di mano, riuscirono ad apportare al testo le poche modifiche che ritenevano necessarie.

Non a caso, pochi sanno che il testo del codice pubblicato sulla Gazzetta ufficiale risulta in alcuni punti differente dal testo pubblicato nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia. Per quanto mi consta, ho riscontrato differenze, anche di sostanza, negli

per la pubblicazione dei nuovi codici deve intendersi nel senso di disciplinare nei nuovi testi legislativi, non solo le materie contenute nei preesistenti codici civile, di commercio e della marina mercantile, ma anche tutte le materie connesse coi codici stessi e regolate nelle leggi ad essi attinenti, comprese quelle riguardanti la navigazione interna ed aerea, con facoltà di procedere ad una più organica sistemazione delle materie anzidette, sia dando ai nuovi codici contenuto e denominazione diversi, sia disciplinando particolari istituti in leggi distinte».

[11] Pochi giorni dopo, col r.d. 2 giugno 1941, fu nominata una «Commissione di studio per il coordinamento della legislazione aeronautica con il sistema generale dell'ordinamento giuridico». Presidente della commissione era Scialoja e vicepresidente Amedeo Giannini. Fra i 23 componenti vi erano: Michele Fragali, Cesare Grassetti, Antonio Lefebvre d'Ovidio, Eugenio Spasiano, Antonio Ambrosini, Salvatore Cacopardo; segretario era Gabriele Pescatore.

articoli 347 e 917 (cambiamento dell'armatore e dell'esercente) e 374 (derogabilità delle norme sul contratto di arruolamento), ma non escludo che ve ne siano altre.

Il codice della navigazione è nato così quasi dal nulla, senza alcun supporto stratigrafico precedente, in una stagione particolarmente fertile ed operosa. È un monumento legislativo di enorme rilievo per l'originalità e la completezza, emblema dell'unitarietà della materia e oggetto di consensi e critiche in Italia e all'estero.

È pure opportuno sottolineare l'indipendenza scientifica dell'opera rispetto al regime politico dell'epoca, con le parole espresse il 3 ottobre 1962 alla Camera dei deputati dal suo presidente Giovanni Leone, che aveva collaborato alla stesura della parte penale del codice della navigazione: «Egli, in un momento nel quale molti, anche non richiesti, facevano atto di ossequio servile al regime imperante, elaborò un codice del tutto distaccato dalle ideologie del tempo. La relazione che accompagnò il codice della navigazione, e che porta la firma del guardasigilli Grandi, ma fu redatta com'è prassi da noi collaboratori, fu elaborata sotto la sua personale direzione e sotto il suo controllo; essa non rende omaggio, per nessun aspetto, al regime politico, ma mantiene quel codice su un piano di superiore distacco e di autonomia legislativa e scientifica. […] Resta cioè un monumento legislativo, nel quale si esprimono la grande dignità morale dell'uomo che diresse l'*équipe* di lavoro ed anche la sua autonomia di pensiero di fronte agli orientamenti politici del tempo»[12].

5. — Il programma esposto nel *Sistema* di Scialoja fu sostanzialmente realizzato. Furono fusi gli elementi privatistici e pubblicistici, prima divisi fra codice di commercio e codice per la marina mercantile. Come ho già accennato, così è scritto nel *Sistema*: «il tecnicismo marittimo ha una tal forza da infrangere i confini tra le varie zone del diritto e da produrre una fusione tra elementi privati e pubblici».

L'unificazione del diritto marittimo col diritto aeronautico è una sua vittoria, contro gli assertori dell'autonomia del diritto aereo, anche autorevoli, come Amedeo Giannini, Antonio Ambrosini, e pure Michele Fragali. Anche se lo stesso Scialoja, nel *Sistema*, non poneva il diritto aeronautico in posizione paritaria rispetto al diritto marittimo, ma lo considerava come diritto speciale (o addirittura eccezionale) rispetto al diritto della navigazione acquea, che si pone nei suoi confronti come

[12] *In memoria di Antonio Scialoja*, in *Foro it.* 1962, I, 2042.

diritto generale: «il diritto della navigazione acquea assume la funzione di diritto generale della navigazione ed integra le lacune del diritto eccezionale aeronautico». Nel codice, invece, il diritto aeronautico non è tributario del diritto marittimo, non è più speciale rispetto a questo, ma si pone su un piano di pari dignità, con possibilità di interrelazioni reciproche, anche analogiche.

Sull'uniformità internazionale, però, Scialoja, a mio parere, non dico che fu sconfitto, ma non riportò una vittoria piena. Anche se i suoi allievi, Lefebvre in primo luogo, continuarono a dire che il programma era stato rispettato[13]. È noto che Scialoja era contrarissimo all'acritico automatismo ricettivo della normativa internazionale, quando essa poneva problemi difficilmente solubili per la sua collocazione nell'ordinamento interno. A tale proposito, è noto l'accesissimo diverbio occorso nel 1935 e 1936 fra lo stesso Scialoja e Francesco Berlingieri senior. Nella *Presentazione* del primo numero della *Rivista del diritto della navigazione*, Scialoja, fra l'altro, aveva criticato gli apostoli e i professionisti dell'internazionalismo giuridico[14] e aveva giudicato la Convenzione sulla limitazione della responsabilità dell'armatore con una frase rimasta celebre: «un informe e indigeribile polpettone in salsa anglosassone». Berlingieri si sentì chiamato in causa e rispose dalle pagine del *Diritto marittimo*, criticando vivacemente le parole espresse da Scialoja[15]. La replica di Scialoja fu violentissima e velenosissima[16], adattando al suo interlocutore (che aveva 79 anni) passi del *De senectute* di Cicerone. Velenosa fu pure la controreplica

[13] A. L[efebvre] d'O[vidio], *Ripresa*, in *Riv. dir. nav.* 1943-48, I, 4: «Il Codice — sia detto una volta per tutte, anche per evitare in futuro inutili polemiche su questo sterile terreno — ha raccolto nel suo seno per innumerevoli istituti le normative internazionalmente affermatesi, non solo in virtù di convenzioni ma anche a seguito di semplice prassi; ma tali normative ha espresso in disposizioni confacenti ai principii dell'ordinamento italiano e al nostro linguaggio tecnico». E conclude in tono molto polemico, riportando quello che Maffeo Pantaleoni scriveva per l'economia politica e cioè che in economia vi sono due scuole, «la scuola di coloro che sanno l'economia e la scuola di coloro che non la sanno. Codeste due scuole sono naturalmente sempre in guerra tra loro».

[14] A. Scialoja, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.* 1935, I, 4 s.: «Con buona pace degli apostoli e dei professionisti dell'internazionalismo giuridico, confessiamo apertamente di non condividere il diffuso entusiasmo per quel commercio di importazione di leggi straniere, che va sotto il nome di creazione di un diritto uniforme».

[15] F. Berlingieri, *Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole al Prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1935, 449.

[16] A. Scialoja, *Utopie. Risposta al prof. Francesco Berlingieri*, in *Riv. dir. nav.* 1936 I, 3: «il Berlingieri […] è uno dei principali tra questi apostoli, e non dico il capo, solo per non aver l'aria di volergli augurare la crocifissione!»; «Io parlo di diritto e di scienza giuridica, il prof. Berlingieri parla di pratica e di esigenze forensi. Non ci intenderemo mai» (p. 19).

di Berlingieri[17]. Nel dibattito s'inserì pure, dalla parte di Scialoja, il ventitreenne Lefebvre[18]. Tale fu lo scontro, che il figlio di Berlingieri, Giorgio, sfidò a duello Scialoja[19]. Del resto, la contrarietà di Scialoja all'uniformità internazionale era talmente forte che nel 1940 attaccò violentemente anche Amedeo Giannini, chiamandolo «dotto ignorante» e concludendo: «il diritto non lo sa. Farebbe bene a non parlarne»[20]. La risposta di Giannini fu più controllata[21] e ricevette un garbato sostegno da Salvatore Cacopardo[22].

Perché dico che Scialoja non riportò una piena vittoria sul tema dell'unificazione internazionale? Certo, non furono riprodotti nel codice i testi delle convenzioni internazionali. Tuttavia furono recepite nella sostanza tutte le convenzioni, e anche le Regole sull'avaria comune (in ossequio al diritto vivente), con la sola esclusione del polpettone in salsa anglosassone. E il recepimento non fu sempre adottato trasformando le regole analitiche delle convenzioni in testi più conformi ai principi e al linguaggio tecnico propri dell'ordinamento italiano, come invece sostennero gli autori dei testi, in primo luogo Lefebvre, e come pure è detto nella Relazione al codice (che non a caso in quella parte fu scritta da Lefebvre). Basta leggere l'art. 422, dove non si ebbe il coraggio di sintetizzare in un'unica formula l'elenco dei pericoli eccettuati, lasciando fuori soltanto colpa nautica e incendio; lì la salsa anglosassone fu riprodotta anche nel codice.

---

[17] F. Berlingieri, *Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole in replica al prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1936, 105.

[18] A. Lefebvre d'Ovidio, recensione, in *Riv. dir. nav.* 1936, I, 337. La recensione termina con una *Chiosa a suggello* di Scialoja.

[19] La notizia è data da G. Berlingieri junior, *«Il diritto marittimo». 120 anni di dottrina, giurisprudenza e legislazione italiana e straniera*, in *Dir. mar.* 2020, 16, il quale menziona anche un altro aspro contrasto intervenuto nel 1938 fra Giorgio Berlingieri senior e Lefebvre. I contrasti si dovettero poi comporre, poiché lo stesso Giorgio, alla morte di Scialoja, scrisse di lui un ricordo altamente elogiativo (in *Dir. mar.* 1962, 189).

[20] A. Scialoja, *Intorno ad un recente discorso del senatore Giannini*, in *Riv. dir. nav.* 1940, I, 212: «Al termine piuttosto energico di *sciocchezze*, col quale egli ha sommariamente giudicato certe tesi di politica legislativa, da me e dai miei collaboratori sostenute, io sono costretto a rispondere sullo stesso tono chiamando *corbellerie* le tesi che egli mi oppone. […] Per i riguardi che merita l'alta personalità del senatore Giannini, ritengo da parte mia doveroso di provarmi a dimostrare perché egli è un dotto ignorante».

[21] A. Giannnini, *Risposta al senatore Antonio Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1940, I, 367. Ma Scialoja ebbe l'ultima parola in *Chiosa a chiusa*, *ibidem,* 369.

[22] S. Cacopardo, *Fra «giuristi» e «specialisti» (intorno a una polemica sulla legislazione aeronautica)*, in *Riv. aeron.* 1940, 363.

6. Verificando la tenuta attuale della costruzione di Scialoja, ci si può accorgere che essa è giunta fino a oggi con una straordinaria vitalità e con poche correzioni, che sono di seguito evidenziate.

Oggetto — Con riferimento all'oggetto della materia, si può dire che il trasporto autarchico ha retto bene. Si è trasformato ben presto raffinandosi in esercizio del veicolo — definito come «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 accompagnata dall'incidenza del rischio»[23] — ma a ben vedere ciò ha comportato soltanto un intelligente spostamento della visuale dall'attività alla sua gestione, senza peraltro compromettere i confini della prima. Vi sono stati — è vero — successivi tentativi di caratterizzare diversamente l'oggetto della materia, ma si può dire che la considerazione dell'esercizio come fulcro, al quale sono da aggiungere quegli aspetti che ne costituiscono il presupposto specifico o che vi sono connessi in funzione strumentale specifica, regge ancora oggi.

Autonomia — La compenetrazione fra diritto pubblico e privato, «il riconoscimento dell'influenza del diritto pubblico nella struttura anche intima dei rapporti privati», per Scialoja giustificava l'autonomia del diritto della navigazione. Tuttavia Scialoja riteneva che questo fenomeno fosse un proficuo frutto di principi antiliberali e proprio di un regime autoritario[24]; e qui non fu lungimirante, perché attualmente la compenetrazione fra diritto pubblico e privato pervade tutti i settori dell'ordinamento, anche nei sistemi liberali e democratici. Oggi l'autonomia del diritto della navigazione, che ha acquistato solido fondamento legale nell'art. 1 c. nav., trova giustificazione da altri elementi e principalmente dall'affermazione dei cosiddetti principi speciali, come così bene è stato evidenziato da Gabriele Pescatore in suo fondamentale scritto[25]. In sostanza, l'autonomia si esprime oggi con l'analogia prioritaria, perché il ricorso ad essa ha la precedenza nei riguardi dell'applicazione diretta del diritto generale, sicché essa opera anche in assenza di una lacuna, contrariamente a come normalmente accade. La norma ricavata col procedimento analogico

[23] G. Pescatore, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti per A. Scialoja*, I, Bologna, 1952, 191, 202 ss.

[24] A p. 46 del *Sistema*: «il riconoscimento dell'influenza del diritto pubblico nella struttura anche intima dei rapporti privati è un principio anti-liberale, e perciò perfettamente aderente all'essenza di un regime autoritario, quale è quello fascista».

[25] G. Pescatore, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.* 1994, V, 434; cfr. pure G. Pescatore, *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.* 2000, 1.

prioritario è dunque una norma di diritto speciale, che deve prevalere su quelle di diritto generale. Pertanto, poiché l'analogia *legis* determina un principio che deriva dalla legge stessa e che serve a disciplinare un'altra fattispecie, non regolata, appartenente alla stessa materia, tale principio è speciale, in quanto è destinato a operare nell'ambito della materia stessa.

Diritto vivente — Il diritto vivente continua a svolgere un ruolo essenziale, nelle avarie comuni, nell'assicurazione, nel noleggio, nelle polizze di carico, nei rapporti di lavoro, sostituito in parte nell'attuale considerazione e denominazione dal più ampio respiro della *lex mercatoria*, come ebbe ad accennare Gino Gorla in occasione della presentazione della neonata rivista *Diritto dei trasporti*[26] svolta nei locali della facoltà di giurisprudenza della Sapienza nel 1988.

Unitarietà — L'unitarietà fra diritto marittimo e aeronautico ha cambiato fisionomia già nel codice, sicché il secondo non è più tributario del primo; il diritto aeronautico non è più speciale rispetto al diritto marittimo, ma si pone su un piano di pari dignità, con possibilità di interrelazioni reciproche, anche analogiche. Le tendenze centrifughe (che prima del codice erano espresse prevalentemente da Antonio Ambrosini e Michele Fragali) continuano a sussistere, ma sono destinate a cedere: *de iure condito*, di fronte al chiaro disposto dell'art. 1 c. nav.; *de iure condendo*, di fronte alla considerazione sempre attuale della «comunanza o simiglianza di esigenze — rilevanti sul piano dell'assetto normativo — degli spazi in cui si esplica l'attività e agiscono i mezzi impiegati per realizzarla»[27]. A ben vedere, l'unitarietà è oggi scolpita dall'esistenza dei principi speciali, di cui si è già detto in relazione all'autonomia, che sono comuni alle due materie. È proprio la specialità dei principi che consente di applicare alla materia aeronautica norme regolatrici della navigazione marittima e viceversa, prima di procedere all'applicazione diretta di norme di diritto generale. Se dunque da una norma di diritto marittimo si può risalire a un principio comprensivo di un caso non regolato in materia aeronautica (e viceversa), tale principio, che è speciale, costituisce proprio l'elemento unificatore delle materie in questione, perché se ne riscontra l'*eadem ratio*[28].

[26] La rivista *Diritto dei trasporti*, nata nel 1988, «si ricollega alla scuola dell'indimenticabile Antonio Scialoja», come ebbe a scrivere, nella *Presentazione* del primo numero, Gustavo Romanelli, il quale aggiunse che l'ampliamento al diritto dei trasporti «non contraddice la configurazione di quella materia della navigazione creata alcuni decenni fa dalla scuola di Antonio Scialoja, ma ne costituisce il naturale completamento e sviluppo».

[27] G. Pescatore, *L'unità e l'uniformità della disciplina del codice della navigazione, cinquant'anni dopo*, in *Studi per G. Gorla*, Milano, 1994, 1307.

[28] In un mio scritto di oltre venti anni fa (*Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasp.* 2005, 425, 434) avevo immaginato questa similitudine:

7. Questa terza edizione del *Sistema* si differenzia dalla precedente del 1929 essenzialmente perché alla fine del Capo I contiene una «*Nota*» nella quale si riprendono i concetti sopra espressi (inscindibilità fra diritto privato e diritto pubblico, diritto vivente ed autonomia) in risposta ad osservazioni che gli erano state fatte da alcuni studiosi.

Per il resto, si può notare che la trattazione della materia è rimasta incompleta[29]. Si sente soprattutto l'assenza della trattazione dei contratti di utilizzazione della nave, come pure di altri importanti istituti come il soccorso, le avarie comuni, le assicurazioni. Ma questo ha una limitata rilevanza. L'importanza del *Sistema* sta tutto nel Capo I, dove Scialoja ha dettato i principi fondanti della materia, che hanno poi ispirato la redazione del codice e sono tuttora attuali, nei limiti sopra espressi.

8. Oggi, a 85 anni dall'entrata in vigore dell'attuale codice della navigazione, le esigenze di revisione si fanno sempre più pressanti, soprattutto per l'evoluzione del fenomeno tecnico che vi è alla base[30]. Ma in ogni caso la struttura essenziale indicata da Scialoja un secolo fa (con le poche correzioni indicate) non è suscettibile di essere abbandonata.

A meno che non si voglia dare fondamento a un «diritto dei trasporti». Ma questa è un'altra storia.

«Ragionando per immagini, mi viene da raffigurare il diritto della navigazione come una strada ferrata, nella quale il diritto marittimo e il diritto aeronautico rappresentano le due rotaie, che, pur essendo, sì, parallele e dunque indipendenti, sono però saldamente legate fra loro dalle traversine; queste rappresentano i principi speciali, che fanno sì che le rotaie rimangano strutturalmente unite senza mai divergere».

[29] Così come incompleta è la trattazione della materia nel suo *Corso* del 1943, pur aggiornato con le nuove disposizioni del codice della navigazione.

[30] In una prospettiva di revisione, cfr. gli scritti in *1942-2022. Gli ottanta anni del codice della navigazione* (a cura di Antonini, Calvelli, Deiana, Piras, Zampone), Roma, 2025.

ANTONIO SCIALOJA

Professore ordinario della R. Università di Napoli

SISTEMA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

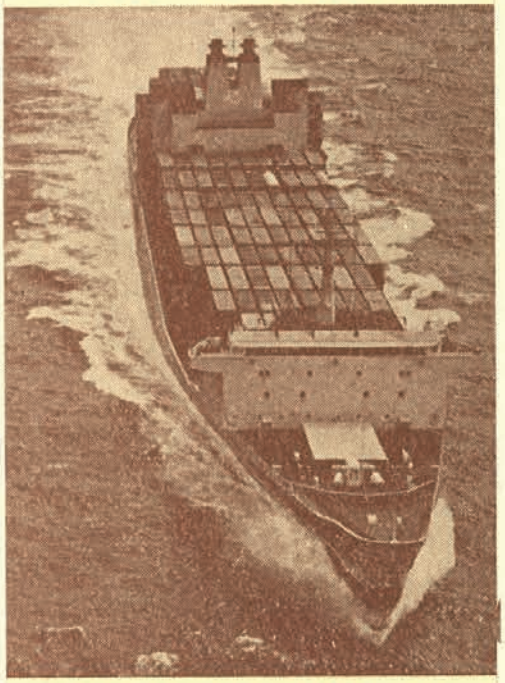
TERZA EDIZIONE

VOLUME I

SOCIETÀ EDITRICE DEL «FORO ITALIANO»

ROMA 1933 - XI

EX LIBRIS



LEOPOLDO TULLIO

PROPRIETÀ LETTERARIA

PREFAZIONE

La seconda e la terza edizione del mio Corso di lezioni *di diritto della navigazione non differiscono notevolmente dalla prima (1922 - 1927), se non in quanto segnano un passo in avanti, ma non ancora il passo decisivo, sulla via del mio programma di sistemazione organica del diritto marittimo. Questo programma è tracciato nella* introduzione. *Le necessità didattiche han posto un limite al mio tentativo che potrò compiutamente svolgere solo quando, nei successivi volumi del* Corso, *avrò esaurito l'esame di tutto il campo del diritto della navigazione.*

Napoli, maggio 1933 - XI

A. S.

Capo I.

INTRODUZIONE

Sommario: 1. *Il cosidetto particolarismo del diritto marittimo.* — 2. *Specialità del diritto marittimo.* — 3. *Il fatto tecnico determinante la specialità.* — 4. *Il diritto della navigazione.* — 5. *Il diritto vivente.* — 6. *Autonomia del diritto della navigazione* — 7. *Nuova fioritura di diritti autonomi.*—8. *Inquadramento del diritto della navigazione nel sistema generale del diritto.* — 9. *Norme generali di applicazione del diritto della navigazione.* — 10. *Limiti dell'autonomia.* — 11. *Il diritto della navigazione di fronte al diritto generale.* — 12. *Per una scuola italiana di diritto della navigazione.*

1. — Dell'autonomia del diritto marittimo si parla in vario senso: *autonomia scientifica e didattica,* in quanto lo studio di questo ramo del diritto possa o debba costituire un distinto campo di speculazione e di insegnamento; *autonomia giuridica,* in quanto tutte le norme attinenti agli affari marittimi formino un sistema a sè, da inquadrare come parte integrante, ma distinta, nel sistema generale del diritto; *autonomia legislativa,* in quanto le leggi marittime debbano essere costituite in separato corpo organico di norme.

Io sono per l'autonomia in ogni senso, ma entro i limiti del senso comune.

Chi abbia tempo e voglia di seguire le discussioni

che si fanno in Francia sul particolarismo del diritto commerciale marittimo, vedrà come l'autonomia di questo ramo del diritto venga da alcuni intesa in un certo senso eccessivo ed aberrante, e, sotto questo aspetto, da altri giustamente combattuta.

I marittimisti francesi si possono dividere in particolaristi ed antiparticolaristi; la disputa è viva, la questione intricata e pressochè insolubile, perchè spesso accade che gli avversari parlino di cose diverse, e menino perciò dei grandi colpi a vuoto.

Il più accanito degli antiparticolaristi, il Bonnecase, confonde i varii aspetti del problema, e per lo più intende per particolarismo un insieme di caratteri specifici, che farebbero del diritto marittimo qualcosa di concettualmente diverso da ogni altra categoria giuridica. Il più antico dei particolaristi sarebbe il Pardessus, per aver osservato che il diritto marittimo ha tre caratteri specifici: l'originalità, l'universalità e l'immutabilità (1). Dimostrando che questi caratteri non esistono, o non hanno importanza, sarebbe senz'altro provato che il diritto marittimo non è autonomo.

D'altro canto il più autorevole dei particolaristi, il Ripert, afferma che il diritto marittimo nella sua essenza è qualcosa di diverso dal diritto privato e dal diritto pubblico, perchè è sorto in un'epoca in cui queste distinzioni non si erano ancora inventate (2).

Il Bonnecase conclude la sua dimostrazione, alla quale ha dedicato un libro (3), e poi ancora una notevole parte del suo trattato, col dire che «il particolarismo

(1) Ma non bisogna dimenticare che il Pardessus scriveva al tempo della navigazione a vela!

(2) Ripert, *Traité de droit maritime,* I, p. 1 e seg.

(3) Bonnecase, *Le droit commercial maritime - Son particularisme,* 2ª ediz. 1931. Occorre però avvertire che il Bonnecase ignora quasi totalmente la letteratura italiana, ed in ciò ha gran torto perchè da noi la ricerca giuridica in varii campi, ed anche in quello delle teorie generali, è non meno progredita che in Francia.

« non designa altro che l'insieme dei caratteri più o « meno stabili, più o meno contingenti che, nel seno del « diritto privato, differenziano il diritto commerciale ma- « rittimo dal diritto civile e dal diritto commerciale ter- « restre » (1).

Non è così che va posta la questione. Lasciamo dunque il particolarismo e parliamo dell'autonomia.

2. — Il problema è questo: esistono ragioni teoriche ed esigenze pratiche, per le quali si debbano costruire in unità organica tutti gli istituti relativi al traffico marittimo? Tralascio le ragioni storiche: nessuno contesta che il diritto del mare è nato dal mare, come creazione originale e spontanea, e perciò necessariamente con forma e sostanza autonome. Ma, poi, è accaduto che molti istituti originali marittimi sian passati al diritto comune: dall'*actio exercitoria* alla commenda; dal deposito dei naviganti al cambio traiettizio; dalle assicurazioni al principio del rischio professionale.

Rimane la domanda: il contenuto specifico del diritto marittimo attuale è sufficiente a costituirne l'autonomia? e gli istituti particolari marittimi possono essere raggruppati e sistemati in un'organica unità (2)?

(1) Bonnecase, *Traité de droit commercial maritime*, p. 220.

(2) Il Berlingieri *(Le precipue caratteristiche del diritto marittimo odierno e la sua struttura autonoma,* in *Diritto maritt.*, 1928, p. 319 e segg.) mi osserva che non è questo il modo « scientificamente esatto » di porre il problema, perchè bisogna piuttosto vedere quali siano « le caratteristiche specifiche e sostanziali atte a conferire al diritto marittimo *una natura giuridica a sè* per modo da costituirne un organismo autonomo ». Veramente non intendo che cosa possa essere *una natura giuridica a sè* di un ramo del diritto, e come siffatta natura possa servire a costituire un organismo autonomo. Comunque affatto superficiale ed empirico è il criterio adottato dal Berlingieri nel fondare l'autonomia del diritto marittimo sulla internazionalità e sulla sicurezza della navigazione. L'internazionalità è un carattere estrinseco, e la sicurezza della navigazione non è che uno dei fini della legislazione, sopra-

La risposta affermativa si impone.

Molti sono ancora gli istituti tipici del diritto marittimo, e riguardano le tre categorie della classica partizione del sistema: le persone, le cose e le obbligazioni.

L'arte della navigazione è esercitata, così nelle funzioni direttive come in quelle esecutive, da una classe distinta di enti e di persone; la professione marittima organizzata in una specie di milizia, con le sue matricole ed i suoi statuti, non ha nulla di comune con la professione commerciale nè con altre.

La figura dell'armatore, quella dell'armatore gerente, quella del raccomandatario, e sopratutto quella centrale e dominante del capitano, non possono utilmente essere avvicinate a figure del diritto commerciale o civile. Gran parte della dottrina generale della rappresentanza è inapplicabile in materia marittima.

La nave, cosa mobile per eccellenza e come tale definita nel codice civile e nel commerciale, ha un regime giuridico suo proprio, pel quale essa è ad un tempo mobile ed immobile, così nei rispetti del diritto privato come in quelli del pubblico. È l'unico esempio (insieme con l'automobile) di cosa che porti con sè la propria nazionalità.

La proprietà navale è caratterizzata da istituti particolari: come la *pubblicità,* più complessa e perfetta di quella della proprietà immobiliare civile, e la *limitazione della responsabilità.*

Le ipoteche navali hanno lineamenti propri, i privilegi navali si distaccano nettamente da quelli del diritto comune per il loro carattere di realità, e pel concorso tra creditori assistiti da privilegi dello stesso grado.

Ed infine nel campo delle obbligazioni gli esempi

tutto pubblicistica, della navigazione. Ben altre e ben più profonde e *scientifiche* sono le ragioni dell'autonomia, come vedrà chi andrà più avanti nella lettura di questo capitolo. Cfr. anche Stella - Maranca, *Diritto marittimo e diritto comm. nel diritto civile romano,* Bari 1930.

si moltiplicano. Le imprese di navigazione, così le grandi come le piccole, hanno forme proprie di organizzazione e di attività; il noleggio e l'arruolamento sono contratti tipici, che, se rientrano nella generale famiglia delle locazioni di cose e di servizi, non possono essere confusi col trasporto e col contratto di lavoro (1).

Il regime dei salari marittimi conserverà una sua disciplina caratteristica, anche se qualcuno dei suoi principii si propaghi e si estenda o se subisca l'innesto del nuovo diritto sindacale.

Lo stesso vale per le assicurazioni. Il diritto comune se ne è appropriato, e la vita moderna le ha sviluppate in infinite e varie forme; si è costituito un diritto generale delle assicurazioni, sicchè il diritto delle assicurazioni marittime appare come una parte od un'eccezione di quello, ma ha principii e caratteri propri non sostituibili, ed ha assunto negli ultimi decenni un'importanza grandissima. Si può dire che l'assicurazione, nelle sue varie applicazioni, è divenuta uno dei perni essenziali del traffico marittimo (2). L'organizzazione delle imprese assicuratrici domina il campo e contrasta l'influenza dell'organizzazione degli armatori.

Le avarie comuni, l'abbordaggio, l'assistenza ed il salvataggio, sono altrettanti istituti esclusivi del diritto della navigazione per la natura stessa delle cose.

3. — Questo è il punto. La *natura delle cose,* e cioè il fatto tecnico, l'elemento sperimentale, determina la specialità del diritto, e costituisce la comune giustifica-

(1) Già nel diritto romano appare l'idea che il noleggio sia un negozio *sui generis,* e cioè un contratto innominato, cfr. Huvelin, *Etudes d'histoire du droit commercial romain,* p. 91 e seg.

(2) Si legge già nel proemio al titolo sesto del Codice per la veneta mercantile marina (1786): « Li contratti di sicurtà sono ormai comuni e reciprochi quasi tra tutte le nazioni commerciali, e sono tanto favorevoli e diventano così necessarii, che senza il loro soccorso il commercio per mare non potria sostenersi ».

zione ed il vincolo intimo, che uniscono in un complesso organico tutti gli istituti speciali, e tutte le deviazioni dalle norme del diritto comune.

Il fatto tecnico della navigazione, nella sua espressione più sintetica, è il *trasporto autarchico.*

Le particolari situazioni e le speciali esigenze del traffico marittimo derivano tutte da questo fondamentale elemento di fatto. Il *rischio della navigazione* che accomuna in una formidabile *solidarietà di interessi* le persone che alla nave hanno affidato i loro beni o la loro vita; la *lontananza della nave* necessariamente affidata, così per le cose private come per le pubbliche, all'*autorità ed alla perizia di un solo,* di fronte ad ogni evento; questi elementi di fatto, così forti e diversi, è inevitabile che diano alle loro norme regolatrici, di creazione originale o di adattamento, una comune precisa caratteristica impronta (1).

---

(1) Manara G. (*La legge del mare — I. - Introduzione allo studio della legge del mare* - Padova 1929) riporta queste mie parole ed osserva che io preciso così « il vero punto nel quale devesi ricercare la ragione d'essere dell'autonomia del diritto marittimo, e cioè il particolare ambiente in cui deve trovare applicazione il principio generale di diritto (?) », ma poi obietta che io questo ambiente non lo illustro abbastanza, dimodoche non riuscirei « a superare questa obiezione che generalmente vien fatta da coloro i quali negano l'autonomia del diritto marittimo: ma non si ha la medesima situazione di fatto, la medesima natura delle cose, anche in tutto il campo dei trasporti? il rischio del trasporto, la lontananza del veicolo, l'autorità e la perizia del conducente sarebbero semplicemente un motivo di particolarismo del diritto marittimo, non già di autonomia » (*op. cit.,* p. 8). Secondo il Manara, che parafrasa così il Berlingieri, il « motivo dell'autonomia del diritto marittimo » consiste nei *pericoli del mare.* Non vedo come il Manara possa credere di dire con ciò cosa diversa da quella che io ho detto parlando del *rischio della navigazione,* quando ho indicato questo elemento, *insieme con altri,* come caratteristico della navigazione. Ma importa sopratutto rilevare come questi elementi non sono stati da me addotti *a prova dell'autonomia del diritto marittimo,* come con evidente equivoco il Manara ritiene, bensì solo a dimostrazione

Così è infatti, e non solo per le norme del diritto privato, sibbene anche per quelle del diritto pubblico. Nessuno veramente contesta l'importanza e la specialità del diritto pubblico marittimo; amministrativo, internazionale, processuale e penale. Ma si deve anche riconoscere che il tecnicismo marittimo ha una tal forza da infrangere i confini, del resto poco precisi e mal sicuri, tra le varie zone del diritto (1), e da produrre una fusione tra elementi privati e pubblici, fusione così intima, che, per lo più, non è possibile sceverare gli uni dagli altri (2).

4. — È questo un nuovo e forte argomento a favore dell'autonomia giuridica e scientifica del diritto marittimo, inteso questo come è ormai chiaro che io l'intendo, quale *diritto della navigazione,* e non soltanto quale diritto del commercio marittimo, come invece lo intendono i francesi secondo la loro legge, e quelli tra noi che non han posto mente alla diversità della legge nostra.

In Italia, il cosidetto diritto marittimo regola tutta

della *specialità* intrinseca del diritto della navigazione, specialità che è soltanto un presupposto dell'autonomia. Un ramo del diritto per esser considerato autonomo, con tutte le conseguenze che ne derivano, ha bisogno di ben altri requisiti ed elementi. oltre quello della specialità della materia, come appunto io cerco di dimostrare in questa mia *introduzione*.

(1) Cfr. BARASSI, *Le zone di confine nelle singole branche del diritto,* negli *Studii in memoria di P. P. Zanzucchi,* p. 157.

(2) Basti ricordare: la pubblicità marittima, il contratto di arruolamento e lo stato giuridico degli equipaggi, la figura giuridica del capitano, la natura ed il funzionamento delle corporazioni dei piloti. La necessità di regolare insieme i rapporti giuridici marittimi pubblici e privati fu assai nettamente sentita e denunciata dai compilatori dell'Ordinanza del 1681, cfr. BONNECASE, *Traité cit.,* p. 153, ove è in parte ricordato il testo del *preambolo* dell'Ordinanza. Intorno alla fusione di rapporti di diritto pubblico e privato, vedi la *nota* aggiunta in fine al presente capitolo.

la navigazione, così quella mercantile come quella da diporto, così quella marittima come quella fluviale ed interna: e se il fatto tecnico, determinante la specialità, consiste nella *navigazione* e non nella *commerciabilità del traffico;* e se, infine, è certo che lo Stato interviene qui a tutela di interessi pubblici di vario ordine, ma tutti attinenti alla navigazione e non al commercio marittimo, ne deriva che *la materia organica unitaria è la navigazione,* e che l'autonomia del diritto speciale dipende da ciò che esso non regola una determinata categoria di rapporti, ma *invece tutti i rapporti di qualsiasi natura*, che si riferiscono ad una determinata materia, e cioè appunto alla navigazione: *al trasporto autarchico* (1).

5. — L'autonomia del diritto della navigazione apparisce in piena luce, se si guarda, non più al diritto scritto, ma al *diritto vivente;* non alle leggi, ma alla realtà. In nessun altro campo, quanto in questo, esiste un distacco netto, che diventa spesso una contrapposizione, tra il *diritto codificato* ed il *diritto vivente.* Le leggi marittime sono di molto invecchiate: in parte anzi sono morte, in parte non sono più applicabili che alla piccola navigazione (2).

La grande navigazione moderna, quella fatta dalle colossali navi di linea che hanno fino a 60 ufficiali e

(1) Preferisce invece il parlare di una vaga ed inutile « autonomia del *diritto del traffico* » T. C. Giannini, *Frasi fatte e senso di realtà nel diritto marittimo,* prolusione, Roma 1930.

(2) I riformatori dei vecchi codici non dovranno però dimenticare che molti istituti tradizionali, ormai sorpassati nei confronti della grande navigazione, sono tuttavia vivi e vegeti per la piccola: accanto alle navi di linea vi sono i *tramps*, ed insieme con le moderne navi a propulsione meccanica navigano ancora i grandi e piccoli velieri in numero infinito, e tutta l'industria peschereccia è esercitata con piccole navi. Le funzioni commerciali del capitano, la comproprietà navale, l'abbandono, le forme speciali di salario, e tanti altri istituti antiquati hanno ancora una ragione sufficiente di vita nella piccola navigazione a vela ed a vapore.

800 uomini di equipaggio, in costante collegamento telegrafico con la terraferma, si svolge ormai quasi completamente fuori dalle formule delle leggi, apparentemente vigenti.

Del resto accade sempre che il diritto che ci guida, ci sorregge e ci limita in ogni momento, in ogni atteggiamento, in ogni creazione della nostra attività — in una parola *il diritto vivente* — secondo l'espressione di un illustre compianto sociologo e giurista (1), non sia riconducibile tutto intero alla legge, se non mercè inutili finzioni.

Il diritto attuato secondo la varietà mobile dei fatti è assai lungi dall'identificarsi con la norma precisa e fredda, generica ed astratta, quale è scritta nei codici. Noi non viviamo, non ci moviamo, nel campo delle formule, ma nell'atmosfera vibrante dell'applicazione del diritto ai fatti, che sono infinitamente varii e richiedono adattamenti diversi.

I nuovi atteggiamenti dei fenomeni regolati dalla legge importano modificazione del vero contenuto attuale della norma scritta (2).

(1) EHRLICH, *Die Erforschung des lebenden Rechts*, in *Schmollers Jahrbuch* (1911) XXXVI, p. 129, e sopratutto *Grundlegung der Soziologie des Rechts* (1913); e sull'opera di questo autore cfr. MAROI, *Per una raccolta di usi giuridici popolari*, in *Annuario di diritto comparato e di studi legislativi*, I (1927), p. 350. Cfr. anche KISZ, *Gesetzauslegung und ungeschriebenes Recht* in *Jherings Jahrb.* LVIII, 413; BOZI, *Einführung in das lebende Recht*, Hannover 1912. Sull'argomento vedi poi la nota posta in fondo al presente capitolo.

(2) Cfr. ROCCO, *Principii di diritto commerciale. Parte generale*, Torino 1928, p. 458. Va da sè che non intendo con ciò aderire alla teoria della libera ricerca del diritto, che l'EHRLICH accoglie in numerosi suoi scritti, e sopratutto nel famoso saggio *Freie Rechtsfindung und freie Rechtswissenschaft* (Leipzig 1903), teoria affermata poi vigorosamente dal KANTOROWICZ nel suo famoso manifesto (GNAEUS FLAVIUS, *Der Kampf um die Rechtswissenschaft*, Heidelberg 1906), e più recentemente ripresa da GÉNY, *Méthode d'interprétation*

Fonti dirette del diritto vivente sono da un lato: la *interpretazione,* che trae dalla norma astratta la norma concreta, e che compie opera creativa sopratutto quando la norma astratta non è testuale, ma deve essere dedotta e costruita con l'analogia di legge o di diritto; e dall'altro lato la *forza vincolante della volontà privata,* che crea la legge contrattuale singola, e le formule, gli statuti, i regolamenti obbligatori per categorie e classi di persone, solo formalmente consenzienti (1).

Se non è esatto che la giurisprudenza, la natura delle cose, l'equità, l'analogia o addirittura, come pur qualcuno ha sostenuto, il contratto, siano fonti del diritto obiettivo, ben può dirsi che tutte queste siano fonti del diritto vivente (2). Esattamente l'equità fu definita: *il diritto del caso singolo.*

---

et sources en droit privé positif, 2ª ediz. Paris 1919. Esatta è tuttavia l'osservazione del Gèny (II, p. 266, sulla scorta del Jèze, in *Revue du droit public,* 1914, 12) che il diritto di un paese è l'insieme delle regole che in un certo momento sono *effettivamente* applicate dai pratici e dai tribunali.

(1) Cfr. su ciò Tedeschi, *Volontà privata autonoma,* in *Riv. internaz. di filosofia del diritto,* 1929, fasc. VI.

(2) Il giudice fu definito da Aristotele: *il legislatore vivente,* cfr. Donati B., *Fondazione della scienza del diritto,* p. 64.

Secondo il Planiol (*Traité élem. de droit civil,* I, n. 14, 122, 127, 201, 204) le decisioni giudiziarie devono essere considerate come *regole acquisite,* poichè sono la sola *forma vivente del diritto;* cfr. anche Gény, II, n. 192. Ed esatta anche appare l'osservazione di questo autore (I, p. 384) che le decisioni giudiziarie hanno un'autorità di diritto pel caso deciso ed una generale autorità di fatto pel futuro [in quanto la pratica tende ad uniformarsi all'indirizzo della giurisprudenza]. Perciò se la tradizione e l'autorità non sono fonti di diritto positivo (come sostiene il Gény, II, n. 138), possono ben considerarsi quali fonti del diritto come viene realmente applicato, quando la pratica si uniforma ad esse.

Il concetto di *natura delle cose* come fonte del diritto deriva dalla profonda osservazione del Montesquieu (*Esprit des lois,* I, 1), che la natura delle cose considera come fonte ultima di *ogni legge.* E la natura delle cose è in buona sostanza la fonte del diritto, che

Per rimanere nel nostro campo, chi voglia conoscere il diritto delle avarie comuni deve guardare alle Regole di York e di Anversa, richiamate nei contratti di noleggio, ed ormai forse applicabili anche senza richiamo; chi voglia sapere *quo iure utimur* per le assicurazioni marittime non deve leggere il codice, ma la « polizza tipo » formata ed imposta dalle organizzazioni internazionali degli assicuratori (1). E lo stesso si dica pei noleggi e pei contratti di arruolamento. Il « contratto tipo » di arruolamento ed il relativo regolamento di lavoro, completano o derogano disposizioni del codice di commercio e di quello della marina mercantile e perfino l'ordinamento della gente di mare, e sono il frutto di accordi sindacali, riconosciuti e sanzionati dallo Stato (2).

---

verrebbe rivelato mediante la libera ricerca scientifica del Gény (II, n. 159). Ma questa teoria non può essere accolta in quanto confonde le fonti del diritto positivo con le fonti del diritto vivente, come anche da noi fanno gli autori che ritengono principii generali del diritto scaturire dalla *natura delle cose* (Asquini, *La natura dei fatti come fonte di diritto,* in *Arch. Giur.* 1922); ovvero dalle *esigenze economiche* (Cogliolo, *Sul metodo delle ricerche di diritto privato,* in *Scritti varii,* II, p. 8).

In diritto italiano, a differenza del francese, non è neppur discutibile la questione se l'*analogia* sia una fonte di diritto positivo, anzichè una forma di interpretazione, e ciò a causa dell'art. 3 delle disp. prelim. al nostro cod. civ.

Su tutte queste pretese fonti del diritto positivo cfr. A. Scialoja, *Saggi di vario diritto,* I, p. 304-307.

Del resto tutti i metodi, più o meno moderni e nuovi, di applicazione del diritto, proposti da giuristi o filosofi tedeschi o francesi, urtano contro le nostre disposizioni preliminari (le quali, non ostante certi curiosi dubbi sollevati al riguardo, sono norme di legge vincolanti), e vengono poi adesso a trovarsi in evidente contrasto con i canoni fondamentali del nuovo diritto costituzionale italiano, poichè è certo che le regole di interpretazione del diritto, così pubblico come privato, discendono direttamente dall'ordinamento politico dello Stato, e variano col mutare di questo. Cfr. V. Scialoja, *Sulla teoria della interpretazione delle leggi,* in *Studii giuridici* (1932), III, 46.

(1) Cfr. su ciò Bonnecase, *Particularisme,* p. 107.

(2) Sui contratti tipo nei rapporti di lavoro, secondo il nuovo diritto sindacale, e sui regolamenti di azienda, cfr. Carnelutti, *Le-*

Come si vede, non sarebbe sufficiente considerare il diritto vivente come la semplice *somma delle norme giuridiche dei casi singoli,* e cioè il diritto applicato, in un certo senso il *diritto vissuto* (1); nè si può identificarlo col cosidetto *diritto volgare,* che è piuttosto un conglomerato di consuetudini e di usi pratici (2).

Il diritto vivente assume una sua uniformità e generalità, in quanto si formi su qualche punto una applicazione costante di determinate interpretazioni, e quando la norma concreta sia tratta dall'equità o dai principii generali del diritto, ovvero quando siano imposte regole durevoli mediante convenzioni collettive, o mediante regolamenti corporativi, o formule contrattuali.

In taluni di questi casi si hanno norme obbligatorie non come contratti (lex privata), ma come se fossero di diritto obiettivo. I caricatori devono subire la polizza tipo, e le gravissime e discusse clausole di irresponsabilità; armatori e caricatori devono subire le polizze tipo di

zioni sulla teoria del regolamento collettivo dei rapporti di lavoro, Padova, 1928, pag. 29 e segg., e tra la esuberante letteratura formatasi rapidamente su questo nuovo ed attraente argomento, vedi sopratutto le acute osservazioni di Ascarelli (*Sul contratto collettivo di lavoro,* in *Arch. Giur.*, 1929), secondo il quale il contratto collettivo è un negozio tra i sindacati, una legge per i singoli, e perciò gli vanno applicate le regole dei negozi giuridici ovvero quelle del diritto obiettivo a seconda che lo si consideri nell'ordinamento giuridico in cui i sindacati sono i soggetti, ovvero nell'ordinamento in cui i soggetti sono i singoli membri della categoria. Cfr. inoltre, P. Greco, *Il contratto collettivo di lavoro,* 1929; Casanova, *Sistema e fonti nel diritto del lavoro,* in *Riv. dir. comm.*, 1929, I, 562; Zanobini, *La legge, il contratto collettivo e le altre forme di regolamento professionale,* in *Diritto del lavoro,* 1929; Romano S., *Contratti collettivi di lavoro e norme giuridiche,* in *Archivio di studi corporativi,* 1930. fasc. I.

(1) Per il diritto applicato, cfr. Nussbaum, *Die Rechtstatsachenforschung,* Tübingen 1914; e recentemente da noi, Tedeschi, *Su lo studio dell'applicazione del diritto civile,* nell'*Annuario di diritto comparato,* VII (1932), P. I, p. 89.

(2) Per il «diritto volgare», cfr. Besta, *La persistenza del diritto volgare,* p. 5; e Maroi, *op. cit.*, p. 348 e seg.

assicurazione, nè si può dire che in sostanza essi le accettano, perchè potrebbero astenersi dall'assicurare la nave od il carico. L'assicurazione è un elemento essenziale imprescindibile del traffico marittimo, e bene spesso è anche giuridicamente obbligatoria (1).

(1) Situazioni analoghe si hanno anche in altri campi. Nelle società commerciali gli statuti impongono la loro legge a chi, pur ignorandoli, acquista le azioni sociali. I commercianti di una determinata merce, il grano, il cotone, sono in qualche luogo organizzati in associazioni così potenti che non è praticamente possibile esercitare quel commercio senza far parte dell'associazione, e questa impone il suo statuto, il quale contiene ad es. la clausola di arbitrato libero; ecco senz'altro che in una città od in una regione una intera categoria di contratti è sottratta alla competenza della giurisdizione ordinaria ed alla legge scritta: il diritto vivente impone a chi non lo vorrebbe l'arbitrato di equità; cfr. A. SCIALOJA, *Gli arbitrati liberi*, p. 31 e segg. dell'estratto.

Intorno a questo interessante argomento del diritto delle associazioni o corporazioni private, cfr. RENARD, *La vente caf en droit français*, in *Revue de droit maritime comparé*, IX e X; SCHWOB, *Les contrats de la London Corn Trade Association*, Paris 1928, p. 6 e segg.; ISHIZATI, *Le droit corporatif international de la vente des soies*, Paris 1928.

Sull'estensione degli arbitrati di equità come fenomeno moderno di creazione del diritto vivente, cfr. BONNECASE, *Particularisme cit.*, nota a pag. 111 e segg. Da ultimo il CESARINI SFORZA (nel suo originale ed interessante saggio su *Il diritto dei privati*, in *Riv. it. per le scienze giur.*, 1929, p. 43-123) dopo aver accolto le mie osservazioni intorno alle polizze d'assicurazione ed alle Regole di York, considerate come diritto vivente (che egli preferisce chiamare *vivo*), va ancora più in là nel riconoscere il carattere vincolante degli ordinamenti giuridici delle associazioni commerciali, quali fonti del diritto dei privati, in contrasto col diritto statuale, e conclude: « Ciò posto diventa sempre più comprensibile come le controversie giuridiche nell'ambito di codesti ordinamenti siano sottratte alla giurisdizione statuale e affidate per la soluzione ad organi corporativi, dotati di poteri tecnici ». Ma non mi sembra che si possa seguire il CESARINI SFORZA quando egli, portando alle estreme conseguenze la sua tesi, giunge a sostenere che gli arbitri liberi, imposti dalle associazioni, « sono veri e propri *giudici*, che applicano un diritto professionale, e per i quali il diritto dello Stato ha solo un valore sussidiario ».

Deriva da ciò che a questo diritto vivente si confacciano meglio le regole di interpretazione delle leggi, anzichè quelle dei contratti. Vano è ricercare una intenzione bilaterale, un accordo di volontà, là dove non si ha che un atto unilaterale di volontà diretto a realizzare un certo fine obiettivo ed uniforme (1).

6. — Orbene, il diritto della navigazione *nella sua realtà viva,* è essenzialmente autonomo, e tende anzi ad una sempre più accentuata autonomia. Sono gli stessi interessati, con le loro potenti corporazioni, che lo creano, lo discutono e lo deliberano nei loro congressi nazionali o internazionali, e poi lo sperimentano e lo modificano, foggiandolo così in perfetta aderenza agli speciali fenomeni del traffico, ed a diretto soddisfacimento di egoismi di classe o di categoria.

Si torna in certo modo agli antichi procedimenti di creazione del diritto marittimo, alla *formazione cosciente della consuetudine* (2).

(1) Sulla interpretazione dei contratti collettivi di lavoro, vedi in senso conforme, Ascarelli, *op. cit.,* p. 22 dell'estratto; Greco, *op. cit.,* p. 236 e segg.; in senso parzialmente difforme Carnelutti, *Lezioni cit.,* p. 120 e segg. Si è discusso se alle Regole di York e d'Anversa debbano applicarsi le norme sull'interpretazione dei contratti, ovvero quelle sull'interpretazione delle leggi; nel primo senso Dor, sentenza arbitrale 20 aprile 1929, nave Penelope, in *Droit maritime français,* VII (1929), p. 210; nel secondo senso, ma per ragioni non tutte accettabili, il Manara (*Introduzione cit.*, p. 21). Se come io ritengo, le Regole, per il modo come si sono costituite e come sono ora generalmente seguite, non derivano più la loro efficacia dalla cosciente volontà dei contraenti che le richiamano, e perciò sono diventate *norme obiettive,* si deve concludere che esse non possono essere interpretate che secondo i criteri di interpretazione delle leggi, i quali criteri del resto, come ha dimostrato il Romano (*Contratto collettivo cit.*, n. 8), non differiscono sensibilmente, in simile materia, da quelli del nostro codice intorno alla interpretazione dei contratti. Cfr. anche Bonnecase, *Particularisme cit.*, p. 367.

(2) Cfr. Bonnecase, *Traité cit.,* p. 154.

Gli armatori moderni con le loro Regole di York più volte rivedute ed accresciute, hanno seguito l'esempio dei navigatori medievali, secondo la sicura testimonianza del Consolato del mare.

Ed il nuovo diritto, come già quello antico, è inevitabilmente originale ed autonomo (1). Deve bensì svolgersi entro i limiti delle leggi di ordine pubblico, ma questi limiti sono piuttosto larghi ed elastici, e gli organi dello Stato, a ciò preposti, nemmeno riescono sempre a farli rispettare (2).

7. — Del resto noi assistiamo a tutta una fioritura di diritti autonomi.

Dal postulato fascista dell'assoluta preminenza dei diritti e degli interessi della Nazione su quelli degli individui e delle classi, discende, come corollario, la politica dell'intervento dello Stato con forme molteplici ed a varii fini in ogni ramo dell'attività privata (3).

Si creano nuovi organi statali o parastatali, nuovi istituti giuridici pubblici; si piegano e si adattano ai nuovi scopi gli istituti giuridici privati. Si concentrano

(1) Le Regole dell'Aia 1921, divenute Convenzione internazionale sull'unificazione di certe regole in materia di polizze (1924), hanno creato un diritto dei trasporti marittimi che non ha più alcuna analogia col diritto dei trasporti terrestri, cfr. RIPERT, ***Traité,*** II, n. 1354.

(2) Queste constatazioni possono avvalorare l'idea che convenga sfrondare il codice di molte delle sue norme dispositive, come propone il BERLINGIERI F. nel suo progetto sull'assicurazione marittima, Atti dell'associazione di diritto marittimo 1929 (cfr. ***Diritto marittimo,*** 1929, p. 353).

(3) Questa politica porta naturalmente ad uno sviluppo e ad una preminenza del diritto pubblico, poichè su rapporti originariamente di puro diritto privato vengono innestati nuovi rapporti giuridici pubblici, a mano a mano che nuovi fini vengono assegnati all'attività dello Stato, cfr. DONATI B., ***Fondazione della scienza del diritto,*** Padova 1929, p. 197 segg.; ALIMENA F., ***Osservazioni sulla distinzione del diritto in pubblico e privato,*** Roma 1931, p. 45 e segg.

e si appuntano, con rapida energia, verso un fine unico tutti i mezzi necessari, spesso isolando da ogni altro il problema che si vuole ad ogni costo risolvere. Con la facilità, talvolta abusata, che il nuovo diritto costituzionale consente, si formano leggi arditamente innovatrici, sciolte da ogni vincolo apparente con gli schemi del sistema generale del diritto.

Esempi tipici: il diritto minerario, il diritto sindacale e del lavoro, la legge in preparazione sul diritto della proprietà industriale, il diritto aeronautico che si va formando rapidamente sul vecchio tronco del diritto marittimo, per staccarsene forse fra breve ed aver vita indipendente (1) (2).

(1) Cfr. Wüstendörfer, Rapporto al 57° Congresso del *Deutscher Nautischer Verein*, in *Rivista diritto aeron.*, 1932, p. 302 e segg.

(2) Nello stadio attuale il diritto della navigazione aerea costituisce un parziale adattamento di istituti del diritto marittimo: registro navale, pubblicità, diritti di garenzia, assistenza, gettito, abbandono ecc. Ne consegue che il diritto della navigazione acquea assume la funzione di diritto generale della navigazione ed integra le lacune del diritto eccezionale aeronautico, cfr. A. Scialoja, *Sistema del diritto della navigazione,* 1922, I ediz. p. 5; Ambrosini, *Contributi di diritto aereo,* p. 24. Ma questo indirizzo non è approvato da tutti: il Brunetti *(Lineamenti del diritto aeronautico,* in *Diritto e pratica comm.,* 1925, p. 24 dell'estratto) sostiene che il diritto aeronautico deve esser concepito come diritto speciale, nel quale non si possono trapiantare istituti tratti da altre leggi speciali, come le marittime. Di poi anche l'Ambrosini (*Metodi di trattazione del diritto aeronautico,* in *Diritto aeronautico,* 1927, p. 243) sostiene che il sistema di questa nuova materia va concepito come un tutto organico ed autonomo in confronto ad altri diritti speciali, anche affini come il diritto marittimo; tuttavia questo autore è favorevole all'estensione dell'abbandono alla navigazione aerea. Per un ulteriore esame della questione dell'autonomia del diritto aeronautico, vedi la nota posta in fondo al presente capitolo.

Per la molto dubbia autonomia del *diritto agrario,* cfr. Brugi, Arias, Pesce, Zanobini, Arcangeli, Luzzatto, ed altri in *Rivista del diritto agrario*, 1928, 183, 197, 201, 357, 370, ecc.; l'Arcangeli, *Il diritto agrario e la sua autonomia,* in *Riv. di dir. agrario*, 1928, p. 6, si manifesta contrario alla tendenza a riconoscere l'au-

L'autonomia di questi corpi di leggi si fonda su due elementi costanti: deviazione o particolare sviluppo di istituti fondamentali del diritto generale; fusione di istituti pubblici con istituti privati.

Quando le deviazioni sono numerose, e tutte inspirate da una comune esigenza, il corpo autonomo diventa sistema, la legge speciale diventa codice; il diritto eccezionale trova in sè stesso ragioni profonde di vita e di sviluppo, ne esprime i proprii principii generali, e produce le norme destinate a colmare le sue lacune.

Talvolta, come pel diritto del lavoro, i principii generali vengono espressamente formulati al di fuori e al di sopra delle leggi speciali. La Carta del lavoro guida ed inspira le nuove leggi, ed intanto, nei contratti collettivi, e nella giurisprudenza, è fonte di diritto vivente (1). E diritto vivente del lavoro scaturisce anche dal potere normativo conferito alle associazioni professionali.

È così in rapida formazione un vero ed organico codice del lavoro, con norme di diritto privato, e di di-

---

tonomia di speciali rami del diritto, e si pronuncia perfino contro l'autonomia del diritto marittimo.

Per l'autonomia del diritto del lavoro, cfr. Asquini in *Archivio giur.*, 1926, p. 215; Pergolesi, in *Diritto del lavoro*, 1928, p. 442; Donati, *Fondazione cit.*, p. 198.

Sull'autonomia del diritto corporativo, cfr. Navarra, *Introduzione al diritto corporativo,* Milano 1929, ed i ragionevoli dubbii manifestati al riguardo da Forti, in *Rivista di diritto pubblico,* 1929, fasc. X. E per talune non attendibili osservazioni sull'argomento, cfr. Salemi, *Concetto, partizione e natura del diritto corporativo,* in *Diritto del lavoro*, 1929, 186.

(1) Questo concetto è stato accolto da varii autori, cfr. Donati, *op. cit.*, p. 21; Casanova, *Sistema e fonti cit.*, p. 575 e segg.; Guidi, in *Dir. del lavoro* 1930, I, 190, e *Principii generali di diritto corporativo,* p. 189; e per la giurisprudenza Cassaz. 28 luglio 1928, *Foro it.* 1928, I, 866. Sull'argomento cfr. anche Greco, *Valore giuridico della carta del lavoro*, in *Dir. del lavoro* 1927, 593; Lessona, *La carta del lavoro come norma giuridica,* Siena 1927; Manara G., *Introduzione cit.*, p. 18.

ritto pubblico: costituzionale, amministrativo, processuale e penale (1).

Il codice marittimo unico, di cui ferve la preparazione dopo un lungo contrasto, si può dunque considerare come un logico portato dell'evoluzione politica e giuridica del nostro paese.

E per una felice coincidenza, anche un'altra corrente di pensiero e di azione rafforza il movimento verso la formale e sostanziale autonomia del diritto della navigazione. L'elaborazione internazionale di un diritto uniforme presuppone ed accentua l'autonomia del diritto interno, il distacco cioè degli istituti marittimi da quelli del diritto generale, nazionalmente differenziati (2) (3).

(1) Ecco come il Balella (*Lezioni di legislazione del lavoro,* Roma 1927, p. 1) definisce il diritto del lavoro: «norme che consistono in disposizioni legislative vere e proprie, in clausole contrattuali di carattere collettivo od industriale stipulate fra datori e prestatori d'opera, ed infine in principii giuridici formatisi dall'adattamento dei principii generali del diritto ai rapporti giuridici speciali interessanti direttamente i lavoratori». Questa definizione non è rigorosamente esatta, dal punto di vista della tecnica giuridica, per chi pensi non al diritto vivente ma al diritto scritto.

(2) In senso conforme, Ripert, *Le particularisme du droit maritime dans l'unification internationale de ce droit*, negli *Studi per Vivante,* 1931, II, pag. 159.

(3) Contrario all'autonomia del diritto marittimo è il Candian (*Sulla nuova legislazione di diritto privato in Italia,* orazione inaugurale pubblicata in *Temi emiliana*, 1928, 209), il quale tratta anche la questione generale della autonomia di determinati rami del diritto, ma se ne sbriga in due parole. Questo egregio autore, che pure si mostra assai smanioso di originalità, ricorre ad un artificio molto comune là dove mi osserva che io non posso aver raggiunto la dimostrazione dell'autonomia del diritto marittimo, dato che si ricerca ancora che cosa sia l'autonomia.

Il Candian doveva piuttosto dirci che cosa egli intende per autonomia. Poichè egli parla di «evidenza dell'unità organica del diritto», la qual cosa nessuno nega, è probabile che saremmo d'accordo con lui nel negare anche noi quello che egli volesse definire *autonomia* contrastante alla suddetta evidente unità organica. E del Candian vedi anche gli eleganti sofismi contro l'autonomia del

8. — Ma l'autonomia del diritto della navigazione, nel campo della scienza come in quello della pratica, non è completa ed integrale, e tale non è del resto nemmeno l'autonomia del diritto commerciale.

Il contenuto del diritto della navigazione è, e sarà nel nuovo codice, meno frammentario di quello del diritto commerciale; assai più vasto, più vario, più organico di questo, più ricco di istituti tipici che di deviazioni da istituti del diritto privato comune.

Tuttavia il diritto della navigazione assume, nel sistema generale del diritto, una posizione subordinata.

Alcuni particolaristi francesi, come il WAHL, dicono che se il diritto marittimo (essi hanno presente il solo

diritto commerciale, nel saggio su ***La legge comm. nel sistema del dir. priv.,*** in ***Riv. dir. comm.,*** 1929, I, p. 343 e segg.

Per mio conto credo di aver detto molto chiaramente che cosa chiamo autonomia e perchè il diritto della navigazione (non il semplice diritto commerciale marittimo) sia autonomo in tal senso, e come il sistema giuridico della navigazione si inquadri nel sistema generale del diritto (è questa forse l'unità organica?). Come l'unità del diritto e l'unità della scienza del diritto non escludano l'autonomia giuridica e scientifica di singole branche, si veda nella recente e pregevole opera di B. DONATI, ***Fondazione della scienza del diritto,*** Padova 1929, p. 185 e segg., 217 e segg., 223 e segg., 240 e segg., e specialmente 255 e seguenti.

Tutte le mie osservazioni sul concetto e sui limiti dell'autonomia di diritti speciali hanno ricevuto il conforto dell'autorità e della dottrina filosofica di B. DONATI, il quale appunto dimostra che tre sono i requisiti di un diritto speciale formante un sistema autonomo: la novità organica della materia, la specialità dei principii generali, e la completezza della disciplina della materia nell'aspetto sia pubblico sia privato. Intorno a ciò, cfr. anche FORTI, ***Sull'autonomia del diritto corporativo,*** in ***Riv. dir. pubbl.,*** 1929, fasc. X, pag. 8 dell'estratto. Ed il DONATI fa applicazione della sua teoria generale al caso del diritto marittimo, o meglio della navigazione (poichè anche su questo punto egli aderisce alla mia tesi), ed inoltre al diritto del lavoro, al diritto agrario ed al diritto aeronautico. Il GUIDI (***Principii generali di diritto corporativo***, p. 178) segue i criterii indicati da me e da DONATI, e ne deduce l'autonomia del diritto corporativo (in senso stretto).

diritto privato del commercio di mare) fosse da considerarsi autonomo, non dovrebbe subire alcun avvicinamento con gli altri rami della legislazione, e così non si potrebbero riempire le sue molte lacune (1).

Si risponde che l'autonomia non può essere intesa in cotal senso assoluto; il diritto della navigazione, come sistema autonomo di diritto speciale, deve pur essere collocato entro il quadro del sistema generale del diritto. E per il congegno dei rapporti tra sistema speciale e sistema generale si devono distinguere le lacune di quello in due categorie, e collocare nella prima le lacune consistenti nella mancanza di singole norme nei rapporti regolati dal diritto speciale; e nella seconda categoria, le lacune consistenti nella mancanza di interi istituti. Alle prime può e deve provvedere il meccanismo autonomo del sistema, con le sue fonti e le sue regole d'interpretazione, mentre alle seconde si provvede prendendo gli istituti dove e come si trovano, in quanto naturalmente essi abbiano ragione e possibilità di applicazione in materia di navigazione (2).

La particolare posizione del diritto della navigazione entro il sistema generale è data dalla dichiarazione di commercialità di tutti gli affari marittimi. L'art. 3 del codice di commercio li enumera classificandoli in sette categorie; l'art. 3 del progetto della Commissione reale li indica sinteticamente: *le operazioni relative alla navigazione.*

È questa una conseguenza residua e forse transitoria della fusione legislativa, che dura oramai da 125 anni, tra il diritto commerciale terrestre ed il diritto privato marittimo; ma è una conseguenza imprescindibile, che pone il diritto della navigazione, anche quello (si noti bene) contenuto in altre leggi, in situazione su-

(1) Wahl, *Précis de droit maritime,* p. 5.

(2) Consente con me su questo punto il Brunetti nel suo nuovissimo *Diritto marittimo privato,* I, p. 267 e segg.

bordinata di fronte al diritto commerciale generale; onde il diritto della navigazione è parallelo al diritto del commercio terrestre: alla navigazione si applica il diritto commerciale generale allo stesso titolo che al commercio terrestre.

E l'articolo primo di questo diritto generale dispone che per colmare le lacune delle leggi commerciali, ove gli usi non dispongano, si deve in primo luogo far ricorso alle norme espresse delle leggi civili.

9. — Ma ciò è vero, solo in quanto norme commerciali terrestri e norme della navigazione siano parallele. Vi sono invece norme della navigazione che han natura di eccezioni a norme commerciali, e nel medesimo ambito del codice di commercio (forma degli atti, rappresentanza, trasporto marittimo, prescrizione) e nelle leggi speciali del mare (nazionalità delle società commerciali).

In questi casi è evidente che le lacune della legge eccezionale della navigazione devono in primo luogo essere colmate con le norme del diritto commerciale terrestre, che, se è speciale ed eccezionale per la materia di commercio, è invece diritto comune rispetto alle norme eccezionali speciali della navigazione. Così, la disciplina del trasporto per acqua o per aria deve essere integrata con quella del trasporto commerciale.

Si devono dunque distinguere:

1° gli istituti tipici, compiutamente disciplinati dal diritto speciale, e nel loro contenuto tecnico esclusivi della navigazione, e questi hanno una loro vita indipendente e si applicano e si sviluppano senza far ricorso al sussidio di altre leggi;

2° gli istituti, anche se di pura origine marittima, divenuti poi di diritto comune, e questi, nella parte loro che è regolata in modo speciale per le necessità della navigazione, hanno un regime eccezionale, di autonomia limitata, perchè inquadrato ed integrato dal regime del diritto comune: tale è il caso delle assicurazioni;

3° gli istituti che, non per la verità storica, bensì

per gli avvicinamenti prodotti dalla sistemazione generale dei vari rami del diritto positivo, appaiono sotto l'aspetto di deviazioni o derivazioni di istituti del diritto civile; come è il caso della comproprietà navale. Anche qui la disciplina speciale deve essere integrata con quella del diritto comune (1).

Sono dunque assolutamente fuori strada coloro che affermano che deve farsi in ogni caso l'applicazione analogica delle norme marittime prima di risalire al diritto commerciale terrestre (2).

Ma le conseguenze dell'autonomia sistematica del diritto della navigazione si manifestano in pieno, quando, per colmare le lacune del diritto speciale, riuscito vano il ricorso alle norme espresse civili, si deve invocare il sussidio dell'analogia e dei principii generali. In questo estremo, assai più frequente di quanto non possa apparire, si dovrà ricorrere, pel commercio terrestre, all'analogia del diritto commerciale, e per la navigazione a quella del diritto della navigazione.

I principi generali dei due sistemi sono diversi, in ragione della diversità del fatto tecnico, fondamento profondo della specialità giuridica.

Soltanto in ultima analisi si dovranno ricercare i principii generali di tutto il diritto, concepito nella sua armonica unità, comprensiva e riassuntiva dei singoli sistemi speciali.

La chiarezza di questi principii direttivi della sistemazione e della interpretazione getta una immediata luce su molti problemi dell'applicazione.

Primo esempio. La questione capitale della validità delle clausole di irresponsabilità (le clausole di negli-

---

(1) Consente su questo punto il Brunetti, *Dir. priv. maritt.*, I, p. 267.

(2) Cfr. Asquini, *Autonomia del diritto marittimo,* in *Arch. giur.*, serie IV, vol. IV (88), p. 206; Brunetti, *Dir. priv. maritt.*, I, p. 269.

genza nelle polizze di carico) non può essere risoluta con disposizioni testuali delle vigenti leggi del mare, e comporta una soluzione affatto diversa se viene ricondotta direttamente sotto l'impero dei principii generali del diritto comune, che indubbiamente la condannano, o se viene invece considerata alla stregua delle esigenze speciali della navigazione (1).

È questa seconda via che si deve seguire, ed allora la questione si riduce a vedere: se le proclamate esigenze del traffico marittimo siano o no conformi ai principii generali del diritto della navigazione (2).

Secondo esempio. Discordi sono le opinioni sulla natura e sul regime della comproprietà navale. Se la si considera distintamente nei suoi due aspetti: la fase statica di proprietà collettiva, e la fase attiva di esercizio della navigazione con la nave comune, si giunge agevolmente alla conclusione che le scarse norme del diritto speciale devono essere integrate, da un lato, con quelle del codice civile sulla comunione, dall'altro lato, con quelle del codice di commercio sulle società irregolari.

Qui le conseguenze della sistemazione hanno il sopravvento su quelle dell'origine storica autonoma dello istituto, a causa della deficienza del regolamento che questo ha ricevuto nella legge speciale.

Terzo esempio. Il noleggio è un contratto nominato tipico e non una sottospecie del contratto di trasporto, istituto affatto moderno; mentre il trasporto per acqua è una sottospecie del trasporto terrestre commerciale. Conseguenze: le norme di quest'ultimo si applicano

(1) Cfr. al riguardo le belle pagine del Ripert, *Traité*, II, p. 683 e segg., p. 691 e seg.

(2) Il Brunetti (*Dir. priv. maritt.*, I, p. 270) non approva questo mio modo di porre la questione, ed afferma che comunque la clausola deve essere condannata, perchè è indispensabile far capo ai principii generali del diritto marittimo, *in quanto si compenetrano qui con quelli del diritto comune*. Ma obietto che è proprio quest'ultimo punto che deve essere dimostrato.

direttamente, come sussidi integrativi, al trasporto per acqua; si applicano invece *per analogia* al noleggio, solo in quanto cioè l'apprezzamento dell'interprete ritenga che l'analogia di fatto esista: non vi sia dunque incompatibilità tra le norme del trasporto ed i caratteri tipici del noleggio. In taluni casi può darsi che non vi sia analogia col trasporto, ma piuttosto con la locazione, precisamente quando il noleggio non abbia per oggetto il trasporto. Il fatto tecnico impone la sua legge (1).

10. — Ritengo di aver dimostrato che le norme della interpretazione, imposte dall'inquadramento del sistema speciale entro il sistema generale, limitano in certo modo, ma non escludono l'autonomia del diritto della navigazione; così come la successione delle fonti del diritto commerciale, quale è disposta dall'articolo primo del codice, limita, ma non esclude, l'autonomia di questo ramo del diritto (2).

(1) Ora, non è privo di significato il fatto che questi risultati (logici corollari dell'autonomia del diritto della navigazione) siano consacrati espressamente nei progetti di riforma. Art. 436 del Progetto di codice di commercio (1925): « Le disposizioni del presente titolo (del trasporto delle cose), in quanto non siano derogate da altre leggi, si applicano anche ai contratti di trasporto per via di acqua o per via di aria »; e dalla Relazione risulta che la Commissione ha rimesso ai compilatori del codice marittimo di decidere se il noleggio sia una sottospecie del contratto di trasporto o qualche cosa di diverso; la questione è stata risoluta poi in questo secondo senso, poichè il Progetto di codice marittimo (art. 403) non definisce il noleggio come trasporto ma come « cessione dell'impiego della nave », e poi lo distingue anche dalla locazione: lo considera dunque quale contratto nominato tipico.

Questo esempio induce a considerare come l'autonomia legislativa abbia una diretta influenza sull'autonomia giuridica sostanziale: si è più proclivi a creare figure nuove di negozi nel formare una legge speciale organica che nel modificare un codice generale.

(2) Per l'autonomia di un ramo del diritto non è infatti essenziale l'autonomia delle fonti, cfr. Rocco, *Principii di diritto commerciale cit.,* p. 69.

Non è esatto, cioè, che non si abbia più autonomia giuridica, anzi nemmeno scienza autonoma, se si ritiene che l'applicazione della norma espressa del diritto generale deve precedere l'applicazione dell'analogia del diritto speciale, perchè così si negherebbero i principii generali di questo, i quali principii sono l'elemento unitario essenziale dell'autonomia di un ramo del diritto.

Questa argomentazione, con la quale ALFREDO ROCCO (1) vuol combattere la mia dottrina dell'interpretazione del diritto commerciale (2), mi metterebbe in serio imbarazzo, se fosse fondata, di fronte al problema della autonomia del diritto della navigazione. Ma l'argomentazione non è fondata.

Ammettere che, per l'art. primo del codice di commercio, l'applicazione delle norme espresse delle leggi civili alle materie commerciali, ed alle marittime, deve precedere l'applicazione dell'analogia commerciale o marittima, non significa escludere quest'ultimo procedimento interpretativo, al quale si dovrà pur ricorrere quando, e sarà assai spesso sopratutto per la materia della navigazione, manchi la norma espressa civile; e tanto meno significa negare l'esistenza e l'efficienza dei principii generali del diritto commerciale e del marittimo. Questi anzi in ogni caso costituiscono la norma suprema, l'elemento unificatore e coordinatore, poichè le disposizioni civili che regolano casi non preveduti dalle leggi commerciali (le sole, per le quali può nascere la questione) non

---

(1) ROCCO, *Principii cit.*, p. 80. Cfr. anche ROTONDI, *L'analogia della legge comm. nei confronti delle fonti sussidiarie del dir. comm.*, negli *Studii per Vivante*, II, p. 171, e *Trattato di diritto dell'industria*, I, p. 38 e segg.; FINZI, *Le disposizioni preliminari del cod. comm.*, in *Riv. dir. comm.* 1928, I, 385; BRUNETTI, *Diritto priv. maritt.*, I, p. 242; CANDIAN, *La legge comm. nel sistema del dir. priv.*, in *Riv. dir. comm.*, 1929, I, p. 349. Una breve ma efficace critica dei paradossi del CANDIAN è in NAVARRINI, *Trattato di diritto comm.*, 2ª ediz., I, p. 106 e seg.; ed in ROTONDI, *Studi per Vivante*, II, p. 175.

(2) A. SCIALOJA, *Saggi di vario diritto*, I, p. 318 e segg.

sono applicabili in materia commerciale, e rispettivamente in materia marittima, se non in quanto non contraddicono al carattere particolare, che l'istituto, al quale si riferiscono, ha assunto nel suo ordinamento speciale commerciale o marittimo. E questo carattere particolare non è che l'*impronta* lasciata su ciascun istituto dai principii generali tipici del diritto autonomo.

11. — Questo delicato problema d'interpretazione, frequente pel diritto commerciale, che è estremamente frammentario, si presenta meno spesso pel diritto della navigazione. Qui abbondano gli istituti tipici, compiutamente regolati dalla legge speciale, nei loro elementi di diritto pubblico ed in quelli di diritto privato.

Delle tre categorie in cui possono dividersi le leggi commerciali nei loro rapporti col diritto comune, e cioè: disposizioni di contenuto obiettivamente commerciale (es. cambiale), disposizioni eccezionali (es. vendita), e disposizioni di contenuto non esclusivamente commerciale (es. conclusione dei contratti), solo le due prime hanno riscontro nella materia marittima. Questa ha una più organica unità, una più spiccata specialità, che non abbia la materia commerciale generale.

Perciò il problema dell'applicazione in materia civile di norme del diritto della navigazione, non esiste.

E scarse sono poi le norme di carattere eccezionale, le quali per ciò stesso non sono applicabili fuori del campo loro proprio.

Vero è che Alfredo Rocco nega la mia tripartizione e sostiene che le leggi regolanti esclusivamente la materia di commercio sono tutte di carattere eccezionale, in quanto contengono deroghe alle norme del diritto civile, e che rientrano in questa categoria anche le norme regolanti rapporti obiettivamente commerciali, e pone tra questi rapporti anche gli affari marittimi (1).

(1) Rocco, *Principii cit.*, p. 122.

Il diritto della navigazione sarebbe perciò costituito da un insieme di eccezioni al diritto civile, e per questo motivo non applicabile fuori della materia marittima.

Il risultato finale non cambia, ma il ragionamento non va. E non è inutile dirne il perchè. È in gioco l'essenza stessa dell'autonomia del diritto della navigazione, che non è sorto e non si sviluppa mediante adattamenti e deviazioni del diritto comune. Siamo d'accordo che la ragione storica non è decisiva, poichè noi dobbiamo studiare il diritto della navigazione, così come è ora, nel suo inquadramento nel sistema generale attuale del diritto. Ma anche ora, esso si evolve e si sviluppa secondo una propria legge organica. La sua forza, la sua unità, la sua autonomia sono sostanziali, non formali.

Giova perciò dimostrare che il ragionamento del mio illustre contraddittore non va. Egli dice così: vi sono sempre nel diritto civile norme applicabili a questi rapporti tipicamente commerciali o marittimi, norme deducibili per analogia, applicabili ad essi come diritto comune se la disciplina speciale mancasse; ora, di fronte a queste norme, quelle delle leggi commerciali sono di diritto eccezionale.

Vera è la premessa, non la conclusione, per un sofisma sottile. Affinchè una norma sia eccezionale, occorre che lo stesso rapporto sia regolato da una diversa norma *espressa* di diritto comune; non è eccezionale una norma sol perchè sia in ipotetico contrasto con i principii generali. Altrimenti, si dovrebbe considerare eccezionale di fronte a questi principii misteriosi qualunque istituto speciale, regolato da qualsiasi legge, anche dallo stesso codice civile, solo perchè, in mancanza delle disposizioni apposite, il rapporto dovrebbe pur essere regolato con i principii generali.

La verità è che gli istituti tipici commerciali, ed in particolare quelli della navigazione, sono creazioni originali ed autonome, inspirate dalle peculiari necessità dei traffici, e perciò, mentre non possono aver riscontro in corrispondenti istituti del diritto comune, essi portano

con loro l'indelebile impronta commerciale o marittima; e, come la cambiale è sempre un atto di commercio, onde chi se ne serve per negozi civili subisce la disciplina commerciale cambiaria, così il noleggio è un contratto essenzialmente marittimo, e non può nemmeno immaginarsene l'esistenza fuori del campo della navigazione.

Io dico, perciò, che la cambiale ed il noleggio sono rapporti non di diritto eccezionale, bensì di diritto comune.

12. — Tracciate nettamente le linee della sistemazione scientifica del diritto della navigazione sulla base del fatto tecnico — *il trasporto autarchico per acqua o per aria,* che ne costituisce la ragione della specialità — si deve dire che non esiste un metodo particolare per studiarlo.

Il diritto della navigazione deve essere studiato nella sua complessità organica, ecco tutto.

Questo studio però non è stato ancora fatto.

Non si fa torto a nessuno, nemmeno al caro maestro e mio illustre predecessore Alberto Marghieri; non si fa torto nemmeno ai due valorosi giuristi che professano diritto marittimo sul Mediterraneo e sull'Adriatico, se si constata che in Italia non esiste nè una scuola nè una scienza del *diritto della navigazione* (1).

(1) Il Brunetti nella prefazione al suo libro di « *Diritto marittimo privato italiano* », di cui sono apparsi recentemente i due primi volumi, esprime la speranza che questa mia « diagnosi pessimista possa essere migliorata » ora che egli ha posto mano a così poderosa opera con assai dura fatica. Non vorrei scoraggiare codesti lodevoli propositi. Rileverò perciò soltanto che io parlo del *diritto della navigazione* e non del diritto marittimo commerciale. Sono due cose diverse e non solo per il rapporto della quantità. E difatti anche dopo il nuovo trattato del Brunetti, che è e sarà opera diligente e dotta ed utilissima, continuerà a rimanere quasi del tutto inesplorato il campo del *diritto della navigazione,* così nel suo

Il *diritto del commercio marittimo,* considerato come parte del diritto commerciale, è stato piuttosto trascurato, non insegnato dalle cattedre, poco trattato nei libri. Ma la materia della *navigazione* è in gran parte esorbitante dall'ambito delle leggi commerciali private, e su di essa non hanno avuto nè modo nè tempo di esercitarsi le mirabili facoltà del metodo italiano del diritto commerciale, che riunisce i pregi ed evita i difetti del metodo francese e del germanico.

Vi sono larghe zone inesplorate dall'indagine scientifica, sopratutto quelle in cui il diritto pubblico si intreccia al privato o lo soverchia. Il codice della marina mercantile ed il vasto regolamento non sono stati studiati nel loro multiforme contenuto, in parte anche privatistico, e nella loro essenziale e continua connessione con le leggi di diritto privato.

Chi ha indagato la natura ed il funzionamento giuridico del registro di classificazione? chi ha studiato le norme sui ricuperi, che sono confinate nel regolamento del codice della marina, eppure disciplinano un caso assai interessante di *negotiorum gestio?* chi ha cercato di costruire lo stato giuridico dell'arruolato marittimo, o la particolare situazione della comunità viaggiante sulla nave? chi ha indagato la speciale e non uniforme natura dei modi di acquisto della proprietà navale nel diritto pubblico? chi si è accorto che, accanto al sistema della pubblicità della proprietà navale, si può e si deve costruire il sistema della pubblicità dell'armamento, con analoghi riflessi di diritto privato, fondati sulla retta interpretazione dell'art. 483 del codice di commercio?

complesso organico, come per buona parte del suo contenuto, e resteranno senza risposta molti tra i punti interrogativi che io pongo qui, ed i moltissimi altri che si potrebbero ancora proporre a quei pochi studiosi nostrani, i quali interpretando le cristallizzate disposizioni del codice di commercio presumono di svolgere la teoria del *diritto della navigazione.*

chi ha studiato l'equipaggio nella sua costituzione di rudimentale collettività organica (1)?

(1) Il Brunetti (*La pubblicità marittima,* in *Diritto e pratica comm.*, 1922, p. 17 dell'estratto; e *Diritto maritt. priv.*, I, p. 450) combatte la costruzione della pubblicità dell'armamento, quale io l'ho abbozzata nel mio *Sistema*, e sostiene che le annotazioni relative all'armamento non costituiscono una forma di notificazione ricettizia, ma solo hanno carattere dichiarativo. Ciò non è esatto. Come vi sono annotazioni che hanno carattere dichiarativo anche nella pubblicità della proprietà, così nella pubblicità dell'armamento vi sono annotazioni che hanno carattere costitutivo, quali la dichiarazione di armatore, la trascrizione delle locazioni di navi e talune annotazioni sul ruolo di equipaggio. Comunque, l'interesse della ricerca sta nel riunire in un istituto organico tutte le norme di pubblicità dell'armamento, e nel ricostituirne i necessari collegamenti con quelle generali della pubblicità marittima. Del resto mi pare che il Brunetti si contraddica quando (*Dir. mar. priv.*, I, p. 452 e seg.), a proposito di talune iscrizioni nella matricola, tra cui le dichiarazioni di armatore, osserva che « tali iscrizioni costituiscono un mezzo di prova presuntiva dei fatti cui si riferiscono, e *la presunzione che ne deriva è assoluta*. Anche qui gli effetti della pubblicità sono i medesimi attribuiti agli atti aventi carattere negoziale. Solo il mezzo adottato è più semplice, cioè l'effetto della notificazione si raggiunge esclusivamente con l'annotazione matricolare ».

Analoghe obiezioni mi muove il Ferrara (*L'ipoteca mobiliare ed insieme un contributo alla teoria della pubblicità,* Roma 1932, p. 206) osservando che la pubblicità dell'armamento è solo una pubblicità notizia a fini amministrativi; non costitutiva di effetti di diritto privato (ed egli esclude anche che questi effetti possano farsi derivare dall'interpretazione estensiva dell'art. 483 cod. com.). L'argomentazione del Ferrara è gravemente difettosa, perchè postula ciò che invece avrebbe dovuto dimostrare, che cioè « la dichiarazione di armatore è fatta nei rapporti con lo Stato ed esaurisce in tale rapporto la sua efficacia » (p. 213 in nota); che « bisogna scindere le due situazioni: l'amministrativa da quella di diritto privato »; che « non si può estendere a rapporti di diritto privato la pubblicità amministrativa » (p. 206 in nota); e così via.

Ora appunto tutta la mia trattazione del diritto della navigazione è fondata sul presupposto della inscindibilità dei rapporti di diritto privato da quelli di diritto pubblico; sicchè per combattere la mia teoria unitaria della pubblicità bisogna cominciare col distruggere quel presupposto, il che nè Brunetti nè Ferrara hanno

Moltissimo dunque v'è da fare, molto anche da rifare. Opere eccellenti di diritto commerciale marittimo sono ormai invecchiate. Nel frattempo, il mito della immutabilità del diritto marittimo nel tempo e nello spazio è stato distrutto dalla trionfante realtà. Ma le fonti del diritto vivente da noi sono rimaste ignorate, là dove in altri paesi una vasta letteratura le esamina e le approfondisce.

Il nostro codice marittimo unico non ha avuto una adeguata preparazione scientifica. Non sarà il maturo frutto di una scuola italiana del diritto della navigazione. Auguriamoci che possa almeno segnare l'inizio di un rinnovamento di questi studî: così che l'autonomia legislativa sanzioni l'autonomia giuridica, ed i giuristi abbiano modo e ragione di rivolgere i loro sforzi allo sviluppo della scienza autonoma del diritto della navigazione.

Ricostruire il diritto vivente, quale di continuo è creato e rinnovellato dalle forze operanti del traffico navale e degli organi sindacali, innestarlo nel sistema del diritto della navigazione, entro i confini insuperabili del sistema generale del diritto; e dal sistema, sanzionato nella sua unità dal nuovo codice marittimo, dedurre i

tentato di fare, anzi il BRUNETTI, come mostrerò nella nota posta in fondo a questo capitolo, è convinto quasi quanto me della necessaria connessione e commistione del diritto marittimo privato e pubblico.

Per quanto riguarda la pubblicità navale è poi particolarmente notevole (come lo stesso FERRARA avverte, *op. cit.*, p. 146) che essa è derivata da un sistema di registrazioni fatto originariamente a scopi amministrativi e fiscali, e solo in seguito si pensò ad utilizzare queste stesse registrazioni a scopi di diritto privato. Sicchè la costruzione di una teoria della pubblicità dell'armamento con effetti di diritto privato (anche a prescindere dalla retta interpretazione dell'art. 483 cod. comm.) sulla base delle relative registrazioni amministrative è sorretta dall'evoluzione storica dell'istituto. Non altrimenti ha proceduto la dottrina francese, nel silenzio della legge, a riguardo della *mutation en douane*.

supremi principii direttivi; e dallo studio dei fatti tecnici, economici e sociali trarre le ragioni profonde dell'ordinamento vigente e delle riforme necessarie, questo, in breve sintesi, il compito vasto ed arduo, ma immediato e indispensabile di una scuola italiana del diritto della navigazione (1).

Il momento è singolarmente propizio. Nella fervida rinascita spirituale e morale della Nazione, si guarda alle vie del mare ed a quelle dell'aria con ansiosa speranza e con forti propositi. La nostra marina mercantile ha ormai conquistato il terzo posto in Europa ed il quinto nel mondo. Ma la concorrenza è asprissima, le ardite iniziative private debbono essere nutrite dal capitale italiano, incoraggiate dal favore popolare, sorrette con ogni mezzo: finanziario, politico, giuridico, dal Governo nazionale. Ed ora appunto si rinnova e si unifica la legislazione, e sorgono cattedre negli Atenei, col vecchio nome di diritto marittimo, ma col nuovo più vasto compito.

La mia grande ambizione è che alle fondamenta della scuola italiana del diritto della navigazione la cattedra napoletana possa portare qualche pietra durevole.

---

(1) Ma tra i fini della scuola italiana non può certo esser messa la politica legislativa che il Brunetti auspica allo scopo di affrettare l'unificazione internazionale: « adottare ed armonizzare periodicamente il diritto interno a quello delle nazioni marittimamente più evolute » (*Diritto mar. priv.*, I, p. 56), vale a dire: copiare il diritto inglese o il diritto tedesco.

E che ne faremo dell'eredità di Roma?

NOTA

I. - Sulla inscindibilità del diritto privato della navigazione dal diritto pubblico. — II. - Sul concetto di diritto vivente. — III. - Sull'autonomia del diritto aeronautico.

I. — Debbo qualche parola di ringraziamento e di replica ai benevoli critici di questo libro, ed ho così occasione di tornare su taluni argomenti trattati o accennati nell'*introduzione*. Fra i critici il più benevolo è PAOLO GRECO (*Recensioni varie di diritto marittimo*, in *Annuario di diritto comparato,* VI (1930), P. I, p. 282), il quale, sia nell'esaminare il mio libro sia nel raffrontarlo con quello recente del BRUNETTI, concede la sua competente e ragionata adesione a grande parte dei risultati del mio tentativo di sistemazione. Ma su di un punto egli si dichiara in disaccordo (forse più per ragioni di forma che di sostanza): sull'ammissibilità della fusione di elementi privati e pubblici nella costruzione degli istituti giuridici della navigazione. Devo tornare sull'argomento perchè il punto è fondamentale e sostanziale, in quanto da questo fenomeno, che più o meno propriamente ho chiamato *fusione,* dipende non solo la sistemazione della materia (e su ciò il GRECO in parte consente), ma anche la conquista di speciali possibilità di integrazione ed applicazione dei singoli istituti. Se invece che di fusione si voglia parlare di *stretta coordinazione*, come preferisce il GRECO, la cosa non cambia, purchè si sia d'accordo nel trarre da questa fusione o commistione o coordinazione le necessarie conseguenze. Le quali non consistono tanto nel rilevare una singolare caratteristica della specialità del diritto della navigazione, ed un elemento della sua autonomia (poichè lo stesso fenomeno, se pure in modo meno penetrante e meno generale, si riscontra in molti altri istituti giuridici), quanto nel ricostruire gli istituti della navigazione in unità organiche ben individuate mediante la riunione e la coordinazione delle norme private e pubbliche che vi si riferiscono. Solo mediante questo pro-

cedimento, se è possibile (ed io ritengo che sia possibile, anzi necessario), è dato giungere al risultato di far derivare effetti di diritto privato da norme di diritto pubblico o viceversa, pure quando la legge taccia, e le disposizioni private e pubbliche relative allo stesso rapporto siano sparpagliate, come attualmente, tra codici e leggi di carattere diverso (fatto estrinseco e insignificante). Il bisogno di questa ricostruzione unitaria è particolarmente sentito nel campo della navigazione, perchè in nessuna materia quanto in questa lo Stato interviene a tutelare vasti, varii ed essenziali interessi pubblici, che si accompagnano sempre, e spesso si sovrappongono, agli interessi privati regolati dalla legge commerciale. Perciò non mi sembra nel vero il Greco quando mi obietta che « la parte privatistica (del diritto della navigazione) conserverà indelebile tale sua impronta, restando inconfondibile col diritto pubblico, fino a quando i soggetti che vi operano gestiranno i propri interessi, non quelli dello Stato, ed eserciteranno di regola nei loro rapporti reciproci diritti soggettivi e non dei pubblici poteri »; « la proprietà navale resta pur sempre una forma di dominio di diritto privato e non del demanio di diritto pubblico, gli atti di volontà dei singoli negli affari marittimi rientrano sempre nell'orbita dei negozi privati e non in quella degli amministrativi ». Certo nessuno sostiene che le navi (almeno per ora) siano beni demaniali, nè che il capitano sia un pubblico funzionario, nè che l'arruolamento sia un contratto di diritto pubblico. Ma è sicuro il Greco che la nave possa essere considerata *esclusivamente* come un bene privato, quando tanta parte della sua disciplina come *cosa* è di pura marca pubblicistica, e quando essa porta pel mondo la bandiera nazionale, e nelle acque straniere gode di una speciale situazione giuridica internazionale; e che il capitano sia *soltanto* un impiegato privato quando è investito di funzioni pubbliche, e pubblici poteri gli sono conferiti proprio pel conseguimento del fine privato della sua attività, cioè per condurre a buon fine la spedizione; e che infine l'arruolamento sia un *semplice* contratto di lavoro privato, come tutti gli altri, quando ogni sua violazione è considerata e punita come reato? E come e perchè costruendo gli istituti della nave, del capitano, dell'arruolamento (e tanti altri anche più caratteristici) si dovrebbero lasciar da parte e norme pubbliche, e non invece guardare se questa connessione o sovrapposizione di norme pubbliche in rapporti di fondamento

privatistico non alteri per avventura le linee dell'istituto e non induca a fare di questo un *quid speciale?* V'è poi il caso inverso, di istituti cioè inizialmente pubblicistici, ai quali sono stati connessi effetti di diritto privato, per es. la pubblicità marittima ed aerea. Diremo che la pubblicità nei suoi elementi e nella sua funzione è un istituto del diritto privato, per connessione all'istituto privato della proprietà, ovvero la spaccheremo in due per guardare separatamente, e come a due cose diverse, alla natura ed alla funzione dei registri navali e dell'atto di nazionalità nel campo privato e nel campo pubblico?

Il problema va forse considerato anche da un altro punto di vista che merita di essere approfondito. Mi sembra che il Greco postuli una certa concettuale incompatibilità tra norme di diritto privato e norme di diritto pubblico, come fa pure un altro mio benevolo ed autorevole critico, il Valeri *(I nuovi studii di diritto marittimo,* in *Riv. dir. comm.*, 1930, I, 358). Osserva il Valeri che «sotto l'aspetto strutturale e nonostante il principio dell'unità del diritto è certo che la norma pubblicistica si presenta ben differenziata dalla norma privatistica, e che l'eventuale comunanza dell'oggetto non riesce ad obliterare tale differenziazione». Dio mi scampi dall'entrare nella discussione sulla distinzione tra diritto pubblico e diritto privato, discussione tutt'altro che prossima alla conclusione, come è dimostrato dai nuovi importanti studii che l'hanno ripresa recentemente: Donati B., *La fondazione della scienza del diritto,* Padova 1929; Alimena, *Osservazioni sulla distinzione del diritto in pubblico e privato,* Roma 1931. Ma non occorre attendere tale conclusione per ritenere accertata la costante connessione delle due branche del diritto, da Bacone *(ius privatum sub tutela iuris publici latet)* ai giorni nostri, in cui il nuovo diritto italiano del lavoro offre un istruttivo esempio di interferenza del diritto pubblico e del diritto privato (cfr. Donati, *op. cit.*, p. 197 e segg.), interferenza che giunge fino alla fusione in certi istituti, come ad es. nel contratto collettivo di lavoro che è negozio privato tra le parti e norma obiettiva (e perciò comando pubblico) nei riguardi della categoria. Ed anche coloro che considerano il contratto collettivo come un negozio pubblico anche tra le parti, non possono negare il carattere privato dei contratti individuali che da quello derivano, nè disconoscere la fusione di elementi privatistici e pubblicistici nella connessione tra controversie

individuali del lavoro e vertenze collettive. Il Donati (*op. cit.*, p. 215) parla a tal riguardo di *combinazione* tra diritto pubblico e diritto privato. Lo stesso Arcangeli (*Il diritto agrario e la sua autonomia*, in *Riv. dir. agrario*, 1928, p. 6), che insiste sulla necessità di tener distinto il diritto privato dal pubblico, *non ostante la tendenza del regime fascista*, deve riconoscere che per taluni istituti (usi civici, consorzi) la distinzione non è possibile. Del resto io credo che non esista alcuna inconciliabilità concettuale tra norme giuridiche pubbliche e private. La loro distinzione (sulla base degli interessi che esse regolano) non poggia su alcuna differenza sostanziale e materiale (cfr. Alimena, *op. cit.*, p. 39; Ranelletti, *Principi di diritto amm.*, I, p. 409; Vanoni, *Natura ed interpretazione delle leggi tributarie*, Padova 1932, p. 124), e pertanto è perfettamente concepibile la fusione o riunione organica del diritto pubblico e del diritto privato ai fini di regolare un singolo istituto nei suoi effetti in confronto dello Stato ed in confronto dei privati. In realtà gli interessi regolati dal diritto non possono dividersi esattamente in interessi collettivi ed interessi individuali. Esiste quanto meno una vasta zona intermedia in cui un interesse individuale è tutelato in un certo modo in quanto esso è contemporaneamente un interesse collettivo, e quando questo interesse collettivo è direttamente riferibile alla vita statuale, le norme che lo tulelano sono di diritto pubblico in senso stretto (cfr. Alimena, *op. cit.*, p. 42).

Ora appunto tutto il diritto della navigazione è permeato dalla necessità di tutelare interessi collettivi. L'attività navigatoria è di interesse collettivo nel suo fine generale ed ultimo e nei suoi fini particolari (interessi collettivi statuali di politica commerciale e finanziaria, di difesa nazionale, di sicurezza pubblica, ecc.). Perciò i rapporti giuridici privati della navigazione si svolgono sotto l'immediata tutela del diritto pubblico per la inscindibilità degli interessi pubblici, obietto di norme giuridiche pubbliche, dagli interessi privati disciplinati da norme giuridiche private. Avviene così che un unico rapporto sociale è considerato sullo stesso piano e con ugual forza da norme pubbliche e private, e dà origine, se così si vuol dire, a due rapporti giuridici, l'uno pubblico e l'altro privato, connessi tra loro, ovvero, se si preferisce, ad un unico rapporto giuridico, che nello stesso tempo è pubblico e privato. Ma quanto meno è necessario considerare come una *unità* l'istituto

giuridico complesso risultante dalla connessione tra le due diverse categorie di norme.

Per concludere su questo punto, mi spiegherò con due esempii diversissimi tra loro, ma ugualmente tipici e persuasivi. Primo esempio: *la dichiarazione di armatore*. Chi sia l'armatore ce lo dice il codice per la marina mercantile (art. 52), e non v'è dubbio che questa definizione abbia avuto (nel 1877) un fine esclusivamente pubblicistico in senso stretto (tutela di interessi amministrativi e fiscali). Il codice di commercio (del 1882) non solo non definisce l'armatore, ma nemmeno indirettamente indica gli estremi di questa figura giuridica, tanto che spesso la ignora o la confonde con quella del proprietario della nave. Nessuno dubita tuttavia che la definizione pubblicistica dell'armatore abbia da valere tale e quale nei rapporti giuridici privati. Ma qui si arresta l'ardimento esegetico dei marittimisti privatisti, i quali ritengono che quando armatore non è il proprietario, la separazione delle qualifiche, con le numerose ed essenziali conseguenze che ne derivano, non può aver effetto nel campo del diritto privato, perchè essa risulta dalla *dichiarazione di armatore,* che è un istituto del diritto pubblico. E così quando il proprietario fa dichiarazione di armatore ed indica Tizio, Tizio sarà armatore nei rapporti tra la sua impresa di navigazione e l'amministrazione pubblica (ed anche, si noti bene, nei rapporti privati regolati dalle leggi marittime, codice e regolamento della marina mercantile, come l'arruolamento ed il salvataggio), non sarà invece armatore nei rapporti giuridici regolati dalle leggi commerciali. I caricatori che hanno contrattato col capitano, i danneggiati dall'urto della nave, *potranno* ignorare chi è l'armatore, e cioè il capo responsabile dell'impresa di navigazione, e rivolgersi contro il proprietario della nave. Tutto ciò è evidentemente assurdo. Ora questo assurdo si può eliminare in un modo solo, e cioè riconoscendo che l'istituto dell'armatore deve avere una disciplina unitaria ed organica, senza separazione delle norme private dalle pubbliche, dimodochè ogni sua norma produca tutti gli effetti di cui è capace nei rapporti pubblici e nei privati, qualunque sia il suo carattere originario o prevalente. Bisogna naturalmente che una determinata norma abbia la intrinseca capacità di produrre questa duplice serie di effetti. E tale appunto è il caso della dichiarazione di armatore, disciplinata con sufficienti ed organiche forme

di pubblicità. Infatti questa dichiarazione deve essere annotata nella matricola (dove è anche inserito il nome del proprietario), e deve figurare nella prima pagina del ruolo di equipaggio con la firma dell'ufficiale di porto, ed anche la mancanza di dichiarazione deve essere certificata dal ruolo, nel qual caso armatore è ritenuto essere il proprietario; così dalle carte di bordo risulterà in ogni evenienza chi è il proprietario (atto di nazionalità) e chi è l'armatore (ruolo di equipaggio). Cosa altro mai potrebbe occorrere per imporre a qualsiasi terzo il riconoscimento dell'armatore?

Questa mia opinione, logico corollario della sistemazione del diritto della navigazione che ho tentato, è stata confortata dall'esplicita adesione della Corte Suprema (decisioni 29 maggio 1928, *Foro it.* Rep. 1928, *Noleggio* n. 88; e 5 maggio 1930, *Foro it.* 1930, I, 689, con nota favorevole di Ascarelli). Mi piace riportare un brano di quest'ultima sentenza estesa dal cons. Ferrara: « Il cod. comm. ed il suo regolamento, il cod. della mar. merc. ed il suo regolamento sono a considerarsi come un complesso organico di norme, un *corpus iuris*, da cui il diritto della navigazione è disciplinato. Vero che nel cod. comm. siano principalmente regolati rapporti di diritto privato, e nell'altro codice principalmente rapporti di diritto pubblico della navigazione; non è men vero che rapporti di diritto pubblico trovino disciplina anche nel cod. comm. e rapporti di diritto privato anche nel cod. mar. merc. È fuori dubbio che il regolamento della mar. merc. sia anche regolamento di esecuzione del cod. comm. Orbene l'interprete deve tener presente questo *complesso legislativo* per risolvere adeguatamente dubbi e controversie. Una situazione giuridica può bene aver riflessi su interessi pubblici e su interessi individuali. La norma, che la disciplina, deve intendersi in tal caso come diretta alla tutela degli uni e degli altri interessi coincidenti ».

Secondo esempio: *la corporazione dei piloti.* Questo è un ente obbligatorio per l'esercizio del pilotaggio, costituito per decreto reale, vigilato e controllato dall'autorità marittima che ne nomina il dirigente (capo-pilota), i piloti nell'esercizio delle loro funzioni sono considerati come pubblici ufficiali, tuttavia sono iscritti alla gente di mare ed entrano a far parte dell'equipaggio della nave pilotata. La corporazione esercita una impresa commerciale, il contratto di pilotaggio è un contratto privato, tuttavia i piloti sono sottratti alla disciplina dei contratti collettivi di lavoro e vanno

inquadrati nell'Associazione del pubblico impiego. I piloti sono comproprietari del patrimonio della corporazione, la quale riscuote ed incamera in parte le mercedi. Si domanda: la corporazione dei piloti è un ente pubblico od un ente privato? *privato* risponde il Brunetti (*Diritto marittimo privato,* II, p. 352 e segg.), che ne fa addirittura un caso eccezionale di comproprietà in mano comune personificata; *pubblico*, rispondono Valeri (*Alcune questioni di giurisprudenza marittima,* in *Riv. dir. comm.*, 1916, I, 466 e segg.) e Crisafulli (*Pilota pratico. Corporazione dei piloti. Contratto di pilotaggio,* Padova 1932, p. 452 e segg.), che la definiscono come persona giuridica pubblica a base istituzionale. Ma ciascuna delle due opposte opinioni urta contro tali difficoltà, per l'uno o per l'altro elemento del complesso istituto, che si è tratti a porre altrimenti il dilemma, a domandare cioè: la corporazione dei piloti è nello stesso tempo pubblica e privata, ovvero non è da qualificarsi nè pubblica nè privata? Ricorrere ad un *tertium genus*, come vorrebbe il Ripert nella sua classificazione del diritto marittimo, od all'idea del Barassi sulle zone più o meno grigie, non mi pare possibile, e comunque non giovevole. Converrà allora attenersi semplicemente alla realtà, e dire che la corporazione dei piloti è uno dei tanti istituti specifici del diritto della navigazione, in cui le norme private e le pubbliche sono siffattamente connesse ed intrecciate tra loro da non poter essere scisse. L'impronta pubblicistica di questo istituto singolare è tale da influire notevolmente sulla disciplina dei connessi rapporti privati, senza tuttavia obliterarne ogni carattere privatistico. La disciplina del pilotaggio è un *regime misto,* in cui i rapporti pubblici e privati sono bensì teoricamente individuabili nei loro caratteri distintivi, ma non sono in alcuna guisa separabili. E questa è una constatazione di valore sostanziale per i criterii di interpretazione che ne derivano. Un altro istituto che presenta grandi analogie con la corporazione dei piloti è quello delle *compagnie delle maestranze portuali,* secondo il decreto legge 24 gennaio 1929.

A sostegno della mia tesi sulla inscindibilità del diritto privato e pubblico della navigazione posso infine addurre l'autorità del Brunetti, non tanto perchè egli nel suo nuovo trattato di *Diritto privato marittimo,* in contrasto col programma prescelto, ha dovuto far largo posto alla trattazione del diritto pubblico, quanto perchè,

nel suo accurato studio degli istituti marittimi, egli ha francamente ammesso (I, p. 6 e segg.) che ve ne sono di quelli: « i cui elementi appartengono ad un tempo alla materia del diritto privato e pubblico, implicando relazioni tra i singoli, subordinate e connesse a relazioni tra i singoli e la pubblica amministrazione », ed ha riconosciuto l'esistenza di istituti misti, perchè « non di rado dallo stesso fatto derivano a favore del medesimo subietto diritti pubblici subiettivi, in forza di una norma di diritto pubblico, e diritti subiettivi di contenuto privatistico ».

Concludo: non vedo per quale ragione o pregiudizio si dovrebbe negare che negli istituti della navigazione, come in tutti quelli in cui la tutela di interessi pubblici si intreccia o si sovrappone alla tutela di interessi privati, si possono coordinare e fondere gli elementi pubblici con gli elementi privati. Non vorrei aver l'aria di rimproverare ai miei autorevoli contraddittori che essi *parlano male di Garibaldi,* ma a me sembra che il loro preconcetto sia un residuato della mentalità liberale. Ricordo perciò ancora che i criterii generali di applicazione del diritto derivano dall'ordinamento costituzionale dello Stato. Ora appunto il riconoscimento dell'influenza del diritto pubblico nella struttura anche intima dei rapporti privati è un principio anti-liberale, e perciò perfettamente aderente all'essenza di un regime autoritario, quale è quello fascista.

II. — Il termine ed il concetto di *diritto vivente* che ho rispolverato e messo in circolazione (prendendo dall'opera di Ehrlich non una *teoria,* come crede il Manara G., ma solo un'*espressione: das lebende Recht*) non sono veramente gran che nuovi, perchè risalgono almeno fino ad Aristotele (pel quale appunto il giudice è « il legislatore vivente »), ma hanno trovato un largo seguito di zelatori, ora che sembrano venir di moda gli studi sul *diritto applicato* (Tedeschi, *Su lo studio dell'applicazione del diritto civile* prolusione ad un corso libero, in *Annuario di diritto comparato,* VII (1932), P. I, p. 89), e sugli ordinamenti giuridici non statuali (Romano, *L'ordinamento giuridico,* Pisa 1918; Cesarini Sforza, *Il diritto dei privati*, in *Riv. it. per le scienze giur.*, 1929, p. 43). Così parla del diritto vivente, come anche io l'intendo, il Donati B. (*Fondazione della scienza del diritto,* Padova 1929) quando osserva (p. 24) che « la norma giuridica posta di regola dal legislatore

seguita a vivere nel rapporto concreto. Il diritto concreto non è nelle astratte disposizioni, ma nella effettiva applicazione che di essa è fatta nel rapporto sociale, per volontà del giudice e delle parti » (p. 102); « i cosidetti elementi del diritto vivente, cioè il diritto che sorge spontaneo per l'attività delle parti nei rapporti pacifici o nella fase contenziosa di applicazione », poichè (p. 63): « per dettare la legge bisogna partire dall'uguaglianza del caso, mentre per applicarla non si può fare a meno di tener presente la disuguaglianza del caso ». Per l'Alimena (*Osservazioni sulla distinzione del diritto in pubblico e privato,* Roma 1931) il diritto vivente è la norma obiettivata nel rapporto, la legge colta nel momento della sua applicazione ai fatti. E fanno richiamo al diritto vivente, così come io l'ho definito, il Casanova (*Sistema e fonti nel diritto del lavoro,* in *Riv. dir. comm.*, 1929, I, p. 569, 572), il Mazzoni (*In tema di accertamento di un uso impiegatizio,* in *Diritto del lavoro*, 1932, II, p. 268), l'Ascarelli (*Il negozio indiretto*, in *Studii per Vivante*, 1931, I, p. 97), il Tedeschi (*Volontà privata autonoma,* in *Riv. internaz. di filosofia del dir.*, 1929, fasc. VI), il Cesarini Sforza (*op. cit.*, p. 116, 120 e segg.), il Greco (*Recensioni cit.*, p. 5 dello estratto).

Ma alcuni miei critici mostrano invece di non aver inteso il concetto di *diritto vivente,* nè la sua importanza per la sistemazione del diritto della navigazione. Il De Semo (*Recensione* in *Archivio giur.*, 1929, XVIII, fasc. 2) osserva: « siffatta categoria del *diritto vivente* staccato dal diritto positivo e talvolta in antitesi con questo, ci lascia alquanto perplessi. Poichè, se non erriamo, non si esce da questo dilemma: o si tratta di uniformi regole giuridiche emananti direttamente, per congruo periodo di tempo, dalla volontà di un gruppo più o meno ampio di consociati, ed allora ci aggiriamo nel campo della consuetudine..., ovvero, per la mancanza di necessari requisiti della consuetudine..., potranno sorgere i cosidetti usi pratici o tecnici o di fatto che pur sempre metteranno capo alla manifestazione di volontà, espressa o tacita dei singoli interessati ». Il Manara G. (*Introduzione allo studio della legge del mare,* Padova 1929, p. 16 e segg.) identifica la distinzione tra diritto positivo e diritto vivente con una distinzione tra norme *astratte* e norme *concrete,* di cui non arrivo a comprendere nè il significato nè la portata, dal momento che l'A. colloca nella categoria delle *norme concrete*

le massime giurisprudenziali, la Carta del lavoro, e quelle disposizioni delle leggi che regolano dettagli di svolgimento e di applicazione degli istituti giuridici (così il primo comma dell'art. 643 cod. comm. sarebbe una norma astratta, ed il secondo comma una norma concreta); gli usi marittimi poi non sarebbero nè norme astratte nè norme concrete.

Converrà dunque che io torni brevemente sull'argomento. Ed anzitutto per avvertire nuovamente che parlando di diritto vivente, come categoria distinta dal diritto positivo od obiettivo, non si vuol portare innovazione alcuna alla teoria tradizionale delle fonti del diritto nè a quella dell'interpretazione. Non si fa che constatare uno stato di fatto, e cioè che il diritto, come è realmente applicato ed osservato in un certo momento, è una cosa diversa (in materia di navigazione diversissima) dal diritto astratto quale risulta dalle fonti. Perciò il giurista, se deve studiare i rapporti giuridici come sono nella realtà, non può limitarsi a compulsare le leggi scritte, ma deve dall'esame dei fatti della vita giuridica dedurre quali norme vengono più o meno costantemente osservate.

E la grandissima parte delle norme che regolano di fatto la navigazione sono diverse da quelle scritte nei codici o deducibili dall'interpretazione astratta dei medesimi. Si dirà dunque che il diritto vivente, risultante dalle fonti di cui ho parlato nel testo, vincola *di fatto* in quanto esiste, e che, o può essere in qualche modo ricondotto alle fonti giuridiche vigenti, ed allora resisterà agli attacchi di chi ad esso si voglia ribellare (e possa farlo per la mancanza di speciali condizioni di necessità o di coazione sociale); ovvero non potrà esservi ricondotto, ed allora sarà illegale, ma tuttavia esisterà come norma di vita, finchè sarà, volontariamente o per necessità sociale, praticato. Il diritto vivente è perciò essenzialmente oscillante e mutevole: « *humani iuris condicio semper in infinitum decurrit et nihil est in ea quod stare possit* » (C. Tanta § 2).

III. — Sull'argomento dell'autonomia del diritto aeronautico è tornato nuovamente l'Ambrosini (*Per un sistema del diritto aeronautico*, in *Riv. di diritto aeron.*, 1932, I, p. 5-29), rompendo numerose lance a favore della necessità ed attualità dell'autonomia, e chiamando in suo aiuto varii scrittori, poichè quasi tutto il primo

fascicolo della rinnovata (era tempo!) Rivista di diritto aeronautico è dedicato a questo tema. L'Ambrosini enumera come elementi della *specialità* della materia: la singolarità dell'ambiente, in cui si svolge il traffico aereo, e del veicolo (fatto tecnico della navigazione aerea), la solidarietà di interessi e di rischi tra i partecipanti alla spedizione, la necessità del controllo statale, il regime speciale del personale, le particolarità del regime della proprietà e dei diritti reali sulle navi aeree, la completezza in diritto privato e pubblico della disciplina necessaria, la internazionalità del traffico e la conseguente necessità di leggi uniformi. Ma salta agli occhi che tutte queste particolarità o singolarità sono comuni al diritto della navigazione marittima, poichè sono altrettanti aspetti o conseguenze del *fatto tecnico della navigazione,* il quale nella sua essenza è identico nel traffico aereo e nel traffico acqueo. Per questa via non solo non si giustifica la autonomia del diritto aereo, ma anzi si dimostra la sostanziale analogia tra la navigazione aerea e la navigazione acquea. Quindi mi sembra destituita di fondamento la conclusione dell'Ambrosini (*op. cit.*, p. 15) che « diritto aeronautico e diritto marittimo non possono essere costretti assieme in una costruzione sistematica, poichè una differenza profonda esiste tra mare ed atmosfera, tra nave ed aeromobile, e conseguentemente nell'essenza e nel modo stesso in cui si organizzano e si svolgono le due specie di navigazione ». Queste differenze (giuridiche, naturalmente) io non le so proprio vedere. Perciò ritengo che, per ora e per molto tempo ancora (anche se non si farà, come auspico, un codice unico della navigazione), il diritto aereo debba essere raccolto ed ordinato come un titolo del diritto della navigazione, e che questa sistemazione sia la più opportuna per dare una solida e meditata struttura agli istituti del diritto aereo. Alcune particolari differenze, che l'Ambrosini accuratamente segnala, sono di importanza affatto secondaria, ed in quanto consistono solo in limitate deviazioni da norme generali, per renderle adatte a talune speciali esigenze del traffico aereo, non giovano ad altro che a confermare la sostanziale unità degli istituti del diritto generale della navigazione, poichè mostrano che questo deve esser applicato al traffico aereo là dove non è espressamente o implicitamente derogato con norme eccezionali. E forse l'attesa autonomia del diritto aereo non sarà in definitiva che la creazione di un ramo speciale del diritto della navigazione, da collocarsi in subordine a questo

nella indispensabile gerarchia di tutti i rami del diritto entro il quadro del sistema generale.

Altro vigoroso assertore dell'autonomia del diritto aeronautico è il Fragali (*Principii di diritto aeronautico,* Padova 1930, p. 19-24; *Autonomia e singolarità del diritto aeronautico*, in *Riv. dir. aeronautico*, 1932, I, p. 30), il quale però comincia col mostrare di non avere inteso il senso della mia osservazione che il diritto aereo si va formando sul vecchio tronco del diritto marittimo, quando mi obietta (*Principii*, p. 20) che: « il processo attraverso cui si può originare il regolamento di una data attività non può dare di per sè solo l'indizio risolutivo della controversia sulla specialità del nuovo campo preso di mira dalla legge ».

È chiaro che io intendevo alludere non soltanto ad un procedimento di formazione, ma anche e sopratutto al fatto incontestabile che le norme del modernissimo diritto aeronautico si presentano per la massima parte come semplici e limitate deviazioni o derivazioni di istituti millenarii del diritto marittimo; ed è per ciò che l'ordinamento di questo costituisce il diritto comune applicabile alla nuova materia, in quanto non sia espressamente o implicitamente derogato. Ed infatti il Fragali stesso ad ogni passo della sua pregevole trattazione fa ricorso a disposizioni del diritto marittimo (vedi ad es. pag. 36, pag. 161, ecc.).

Del resto l'Ambrosini ed il Fragali non si curano di dire qual significato essi voglion dare al concetto di autonomia di uno speciale ramo di diritto. Se si dovesse trattare solo di una definizione teorica formale ed innocua, ovvero se si dovesse intendere che a singole particolarità di fatto convengono norme speciali appropriate, la disputa non avrebbe alcuna importanza. Ma se, parlando di autonomia si intende la costituzione di un complesso di norme in unità organica per trarne ogni logica conseguenza circa l'inquadramento del sistema speciale nel sistema generale e circa i criterii di sviluppo e di interpretazione delle norme, bisogna allora giungere a conclusioni dalle quali i citati autori accuratamente si astengono. Ed è appunto quando dal postulato dell'autonomia si devono dedurre i necessarii corollarii che cominciano i guai. Ci si può fare un'idea dei gravi danni della fisima dell'autonomia del diritto aeronautico, nella sua fase attuale, esaminando la questione della responsabilità aeronautica. Se le incomplete ed imperfette norme della legge spe-

ciale (art. 38-40) si devono integrare con le disposizioni generali del diritto civile (come sostengono, o dovrebbero sostenere, gli autonomisti), si giunge a risultati contrastanti con le più evidenti esigenze del traffico aereo, che sono quelle stesse della navigazione in generale (cfr. Marino, *La responsabilità extracontrattuale aeronautica nella giurisprudenza italiana,* in *Riv. dir. aeron.,* 1932, I, p. 74), mentre si giunge a risultati equi se si fa appello alle norme del diritto marittimo, come del resto è indicato dall'art. 35 della legge speciale (cfr. Zani, *In tema di responsabilità per danni dipendenti da sinistri aviatorii,* in *Dir. Comm.,* 1923, 105; *Ancora della responsabilità aeronautica extracontrattuale,* in *Riv. aeron.*, 1930, 548).

Sui rapporti tra diritto aeronautico e diritto marittimo, cfr. anche Brunetti, *Diritto marittimo privato*, I, p. 57 e segg.

Capo II

PRELIMINARI

§ 1. — Il diritto marittimo, o meglio il diritto della navigazione, è il sistema delle norme giuridiche attinenti alla navigazione.

È più esatto parlare di diritto della navigazione, perchè questo ramo del diritto riguarda non solo la navigazione marittima ma anche quella interna e quella aerea, e perchè la sua specialità e la sua unità derivano dal fatto tecnico della navigazione.

§ 2. — La navigazione e la flotta mercantile.

1. — Oggetto del diritto della navigazione è tutta la navigazione mercantile, e per navigazione mercantile si intende la navigazione non militare, senza distinzione al riguardo del fine: commerciale o non commerciale.

Che il cosidetto diritto marittimo regoli anche la navigazione non marittima, e cioè principalmente anche quella interna (fluviale, lacuale, lagunare, per canali), risulta dall'art. 3 del cod. di comm., ove, nelle disposizioni che dichiarano atto di commercio, e cioè soggetto alle leggi commerciali, il traffico navale, si parla di navi e di navigazione in generale; e dove, quando si dice «commercio di mare» si aggiunge «e la navigazione» (n. 18 dello

art. 3); e risulta anche dalla intestazione del secondo libro del codice di commercio, che è quello contenente il diritto navale: « Del commercio marittimo e *della navigazione* ».

Ma una assimilazione della navigazione interna a quella marittima esiste solo pel diritto privato, ed anche in questo campo comporta eccezioni: ad es. non trovano applicazione alla navigazione interna quegli istituti, come il contratto di arruolamento, che sono connessi agli ordinamenti amministrativi. Il diritto processuale navale contiene norme speciali per la navigazione interna (cfr. art. 898 cod. comm.; art. 582 e 629 n. 1 cod. proc. civ.). La maggior parte delle norme di diritto pubblico sono espressamente od implicitamente limitate alla navigazione marittima, che ha speciali e più vaste esigenze, come anche una importanza preponderante. Pertanto si spiega la ragione dell'art. 1 della legge 6 marzo 1906, che ha dichiarato espressamente *marittima* la navigazione tra Roma e il mare per il Tevere: onde poterla assoggettare alla giurisdizione amministrativa marittima.

L'avvicinamento o l'assimilazione della navigazione interna a quella marittima è cosa perfettamente logica ed opportuna, e risponde alla tradizione romana: cfr. Ulp. 1. 1 § 6, D. de exerc. act. « Accipimus igitur omnem navem sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget ».

Analoga assimilazione si ha nel diritto inglese e nel diritto olandese, ma non invece in altre legislazioni. In Francia è espressamente stabilito che la navigazione interna è regolata dal diritto dei trasporti terrestri, salvo che per le assicurazioni.

In Germania e in Belgio vi sono leggi speciali sulla navigazione interna, con norme generalmente analoghe a quelle della navigazione marittima.

2. — Oggetto del diritto della navigazione, come si è detto, è tutto il traffico navale senza *riguardo al fine*

commerciale. Quindi esso comprende tanto il trasporto di merci e di persone, e il servizio postale e la pesca, quanto le spedizioni scientifiche e la navigazione da diporto.

Questa estensione si deduce anch'essa dall'art. 3 del cod. di comm., e non è contradetta dalla circostanza che il diritto della navigazione si trova compreso nel cod. di commercio. Infatti, come vedremo meglio tra breve, il diritto della navigazione non è un diritto eccezionale del commercio navale, ma un diritto generale della navigazione, che si trova in parte nel cod. di comm. per ragioni estrinseche. Solo per il loro oggetto alcune norme sono esclusive del traffico navale commerciale, mentre d'altro canto non v'è ragione di far rientrare nel diritto della navigazione quegli istituti del commercio marittimo, come le cosidette *vendite marittime*, nei quali la connessione col traffico navale è puramente estrinseca e secondaria.

Tuttavia è certo che la terminologia delle leggi non è sempre esatta, e non può quindi essere presa alla lettera, così per esempio la designazione di codice e di regolamento *per la marina mercantile*, va intesa solo nel senso che questi testi contengono norme per la marina non militare.

In altre legislazioni, per esempio nella legislazione germanica, il diritto della navigazione si applica soltanto alla navigazione commerciale.

3. — *Navigazione aerea*. — Anche la disciplina della navigazione aerea rientra nel sistema del diritto della navigazione. Tale specie di navigazione non esisteva quando sono stati promulgati i codici vigenti, e nella recente legislazione speciale solo poche disposizioni sono state dettate per questo nuovissimo mezzo di trasporto. Si tratta per la maggior parte di disposizioni di diritto pubblico e di polizia.

Ma per quanto riguarda il diritto privato, non è dubbio che, in mancanza di speciali disposizioni, si appli-

cano alla navigazione aerea le norme della navigazione acquea, come è certo che per la stretta analogia che esiste tra le due forme di trasporto, le quali non a caso hanno il comune nome di *navigazione,* lo speciale diritto privato, amministrativo, internazionale, che si andrà formando per la navigazione aerea, sarà poco dissimile nelle linee fondamentali dal diritto comune della navigazione, mentre le deviazioni dalle norme di questo diritto comune, imposte da particolari esigenze, assumeranno il carattere di norme eccezionali pel traffico aereo.

Con ciò non si nega l'importanza di queste particolari esigenze nè si esclude che in prosieguo di tempo il diritto aereo possa assumere la dignità di ramo organico ed autonomo. Per ora sembra certo che il diritto della navigazione aerea costituisce un parziale adattamento di istituti del diritto marittimo, come vedremo a suo luogo, e che pertanto il diritto della navigazione acquea assume la funzione di diritto generale della navigazione ed integra le lacune del diritto eccezionale aeronautico.

Pertanto anche la navigazione aerea è *commerciale,* per estensione analogica dell'art. 3 cod. comm. Coloro che negano questa analogia, per affermare l'autonomia del diritto aeronautico, dovrebbero logicamente ritenere la commercialità della sola navigazione aerea a scopo speculativo.

Questi sono i termini attuali del problema legislativo in materia di navigazione aerea. Il progetto del nuovo codice di commercio estende la disciplina del trasporto delle merci così ai trasporti *per via d'acqua* come a quelli *per via d'aria,* in quanto non sia derogata da altre leggi (art. 436.)

4. — La funzione commerciale della navigazione è di gran lunga preponderante, e sono pertanto le sue esigenze quelle che hanno determinato e determinano l'evoluzione del diritto della navigazione.

Per comprendere l'importanza della funzione com-

merciale della navigazione bisogna tener presenti i vasti fenomeni della produzione e della distribuzione mondiale delle merci: derrate alimentari, materie prime per le industrie e prodotti manifatturati. L'aumento enorme e continuo degli abitanti del nostro pianeta, per cui i territori occupati da ciascuna nazione spesso non possono più bastare al nutrimento della popolazione; la distribuzione delle varie produzioni tra i diversi paesi, fenomeno connesso alla diversità del clima e a varie altre cagioni; e insieme a questo fenomeno altri fattori sociali ed economici (come le emigrazioni) hanno determinato nell'epoca moderna e nell'età attuale un colossale incremento del trasporto da un paese all'altro di merci e di persone. E per una gran parte dei trasporti internazionali, per ragioni di necessità o per ragioni di convenienza economica, si deve ricorrere alla navigazione.

La necessità dello scambio internazionale e la distanza alla quale si può utilmente distribuire il prodotto dei paesi lontani, e infine la concorrenza tra vari paesi come centri di produzione di questa o di quella merce, concorrono sempre più allo sviluppo della navigazione. Attualmente oltre 500 porti nel mondo hanno un servizio regolare di comunicazioni marittime. In alcuni porti si accentra il mercato di singole merci e quivi si diramano i trasporti di distribuzione. La formazione e lo spostamento dei mercati internazionali sono determinati dalla organizzazione economica, dalla potenza finanziaria dei rispettivi paesi, e dal predominio nei trasporti marittimi.

E gli accennati fenomeni economici sono nello stesso tempo causa ed effetto dell'incremento della navigazione, la quale opera come uno dei più cospicui fattori di civiltà: agevolando la divisione razionale del lavoro di produzione nel mondo; concorrendo alla diminuzione dei prezzi e perciò all'aumento dei consumi; favorendo la formazione dei mercati mondiali regolatori dei prezzi, e creando di conseguenza condizioni di equilibrio e di

stabilità assai propizie al costante e ordinato incremento delle produzioni.

La navigazione commerciale compie pertanto una funzione essenziale alla vita del mondo, nell'attuale fase della civiltà; ma sempre, fino dalla sua origine, è stata molto importante per la vita e per lo sviluppo delle nazioni; e sempre, per sua natura, ha avuto carattere internazionale.

5. — *Utilità e importanza di una marineria mercantile nazionale.* — È canone di politica commerciale che *la merce segue la bandiera,* e che cioè il commercio è favorito dalla marina nazionale. I grandi paesi produttori e commercianti hanno perciò bisogno di una propria flotta mercantile.

E la prosperità di una flotta mercantile è connessa alla potenza della flotta militare. Il nostro Giulio Rocco ha definito il potere marittimo una forza somma, risultante dalla marina militare e dalla marina mercantile, poichè il dominio del mare poggia sulla forza delle navi da guerra, sostenuta dalla prosperità della marina di commercio, forza e prosperità che essendo parti integranti di un medesimo tutto a vicenda si sostengono; l'accrescimento dell'una non può avere luogo senza quello dell'altra.

L'utilità nazionale della marineria non è poi soltanto limitata allo sviluppo del commercio, ma è anche politica, in quanto una forte marina mercantile conferisce prestigio e influenza allo Stato.

Inoltre la flotta mercantile serve ad assicurare le comunicazioni tra le varie parti del territorio nazionale e con le colonie, ed ha anche una diretta importanza militare sia per la preparazione del personale sia per ausilio materiale della flotta da guerra.

Analogo discorso si deve ora fare per la navigazione aerea, in cui l'interesse militare è anche più evidente.

6. — Tutte queste considerazioni spiegano e giustificano la ingerenza dello Stato nell'ordinamento e nel

movimento della navigazione, e la necessità di una politica di protezione per lo sviluppo della flotta e della aeronautica nazionale.

Questo argomento è molto discusso nei regimi liberali. Si presenta anche qui quel contrasto tra i due opposti indirizzi di politica economica, che si verifica in ogni ramo dell'attività umana in cui l'iniziativa privata può essere integrata o sorretta dall'azione dello Stato. Il contrasto cioè tra una politica *liberista* ed una politica *protezionista*.

Nei rapporti della navigazione la questione si presenta in termini analoghi ma non identici a quelli che la stessa questione ha nei riguardi del commercio internazionale (questione dei dazi doganali). Poichè si tratta di stabilire se sia miglior politica lasciare libera la concorrenza della bandiera estera, anche a costo che ne sia sopraffatta la navigazione nazionale; ovvero se convenga introdurre limiti e difese e concedere aiuti a tutela e sostegno della marina mercantile e della flotta aerea, forzandone in certo modo lo sviluppo, anche se la bandiera nazionale navighi con costi maggiori e con perdite di esercizio.

Giova però avvertire una differenza tra gli effetti della protezione del commercio e quelli della protezione della navigazione. Il dazio doganale produce o tende a produrre un aumento del prezzo interno delle merci protette, sicchè il costo della protezione è pagato dai singoli consumatori. Invece la protezione della navigazione di regola non si ripercuote sui noli, che hanno un mercato ed un costo internazionale.

Ragionando sul terreno dell'economia pura, e considerando obiettivamente ed isolatamente gl'interessi economici nella loro complessità mondiale, al di sopra dei confini degli Stati, non v'è dubbio che gli economisti liberisti abbiano in massima ragione: conviene sopprimere ogni ingerenza dello Stato, lasciare libero giuoco alle leggi economiche, poichè la concorrenza internazio-

nale fa diminuire i costi ed i prezzi e, sopprimendo le imprese passive, evita la distruzione di ricchezza.

Ma tanto per il commercio, quanto e più per la navigazione, non è possibile ragionare nel campo astratto dell'economia pura, perchè il problema ha carattere essenzialmente politico, e gli interessi economici non possono essere disgiunti dagli interessi politici, che richiedono o impongono che lo Stato dia opera allo sviluppo delle industrie nel paese, ed alla formazione ed alla prosperità di una flotta mercantile nazionale.

La tesi protezionista ha buon giuoco sopratutto nei riguardi della navigazione mercantile, poichè, come si è visto, sono molteplici e particolarmente evidenti le ragioni di interesse pubblico che giustificano un'azione dello Stato diretta ad assicurare lo sviluppo di una flotta nazionale.

E se è dimostrato che un paese in un determinato periodo non può avere una propria marina ed una propria flotta aerea senza adeguati aiuti dello Stato, occorre che questi aiuti siano dati, anche se essi abbiano ad esser cagione di ingenti spese, e di aggravii indiretti.

In regime fascista è poi canone fondamentale, sancito anche dalla Carta del lavoro, il principio dell'intervento integrativo dello Stato dovunque, accanto o sopra ad un interesse privato, vi sia un interesse nazionale da tutelare.

7. — *Libertà di navigazione.* — Tutti i mari, gli stretti, i canali ed i fiumi internazionali sono aperti alle navi di ogni paese. Gli antichi istituti che limitavano la libertà della navigazione non sono adesso più riconosciuti in tempo di pace. Tuttavia alcuni trattati internazionali regolano la sorveglianza di determinate zone marine per fini speciali: per reprimere la tratta dei neri, per impedire il commercio delle armi vietato per alcuni paesi, per assicurare la protezione delle linee telegrafiche sottomarine.

La applicazione del principio della libertà di naviga-

zione subisce una limitazione nel così detto mare territoriale, che secondo gli antichi usi marittimi era limitato alla zona di mare larga 3 miglia intorno alle coste. Nel mare territoriale la navigazione è libera, ma sotto la sovranità dello Stato rivierasco, sovranità che si manifesta ad es. nell'applicazione di norme di polizia e nella riserva di pesca. La sovranità sul mare territoriale, per consuetudine internazionale ormai indiscussa, è da considerarsi piena ed esclusiva. Un recente riconoscimento di questo principio è contenuto nella Convenzione di Parigi 1919 sulla navigazione aerea.

Qualora le acque territoriali si trovino tra territori appartenenti a due o più Stati la giurisdizione rispettiva è generalmente delimitata da linee convenzionali (ad es. Convenzione franco-italiana 18 gennaio 1908 per la demarcazione delle acque territoriali nelle Bocche di Bonifacio), in mancanza di speciali accordi il confine è costituito dalla linea mediana.

La tradizionale misura delle tre miglia, che corrispondeva un tempo alla portata del cannone più potente situato sulla riva, è ormai considerata insufficiente. Mancano tuttavia accordi internazionali per fissare in modo uniforme e con effetti internazionali la larghezza del mare territoriale; ma per iniziativa della Società delle Nazioni sono in corso gli studii preliminari per una convenzione sull'estensione e sul regime del mare territoriale (Conferenza dell'Aja 1930.) Per ora ogni paese segue il criterio che crede ai fini della legislazione interna.

Agli effetti della neutralità e del diritto di guerra, hanno fissato un limite di mare territoriale maggiore di tre miglia i seguenti Stati: Francia: 6 miglia; Danimarca: 4 miglia; Grecia: 6 miglia; Norvegia: 1 lega (m. 7420); Russia: portata del cannone; Spagna: 6 miglia (ridotto a 3 miglia per la durata della guerra europea); Svezia: 4 miglia, e portata del cannone nelle zone fortificate; Turchia: 6 miglia.

In Italia la legge 16 giugno 1912, che detta norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo

le coste dello Stato, dispone all'art. 1: « ai soli effetti della presente legge per mari dello Stato si intende la zona di mare compresa entro 10 miglia marine dal lido. Per i golfi, i seni e le baie, la zona delle 10 miglia è misurata a partire da una linea retta tirata a traverso l'insenatura nella parte più foranea in cui l'apertura non abbia una ampiezza superiore alle 20 miglia ». In questa zona può esser vietato il transito ed il soggiorno delle navi mercantili nazionali e straniere, quando ciò sia richiesto dall'interesse dello Stato. È pertanto questa una zona di vero e proprio mare territoriale, sottoposto cioè alla sovranità dello Stato.

La legge doganale (t. u. 26 gennaio 1896, art. 66, modificato con decreto 2 settembre 1923), dopo avere stabilito che il lido del mare forma la linea doganale, determina una zona di vigilanza doganale in 5 Km. dal lido (circa le tre miglia tradizionali), e cioè una zona entro la quale il trasporto e la detenzione di alcune merci sono sottoposte a speciali discipline allo intento di impedire il contrabbando.

Inoltre il R. D. 6 agosto 1914, emanato in occasione dello scoppio della guerra europea, ha stabilito in sei miglia marine (m. 11,118) il mare territoriale agli effetti degli art. 246, 251 cod. m. m. e degli accordi internazionali. E lo stesso limite di 6 miglia (dalla linea di bassa marea) è stato posto a base delle norme che regolano in tempo di pace l'ancoraggio delle navi da guerra estere (R. D. 28 maggio 1922).

Infine per quanto riguarda la pesca, il codice per la marina mercantile parla di *mari dello Stato*, e le leggi speciali (L. sulla pesca 4 marzo 1877; Reg. relativo 13 novembre 1882) distinguono le *acque del demanio pubblico* dalle *acque del mare territoriale*, ma non le definiscono. Non ha rapporto con il regime del mare territoriale il limite di 7 miglia di cui al R. D. 26 settembre 1912 sulla pesca con navi a propulsione meccanica, che richiede uno speciale permesso per la pesca entro la zona non superiore a 7 miglia, mentre per la pesca oltre questo

limite basta dare avviso di volta in volta all'autorità marittima.

Non esiste dunque nella nostra legislazione la fissazione di una determinata larghezza di mare territoriale, alla quale si estenda la sovranità dello Stato in ogni sua manifestazione, ma invece vengono indicate larghezze diverse, a seconda dei diversi fini. Ma in tutte queste varie delimitazioni la libertà di navigazione subisce qualche restrizione, che proviene dall'esercizio della sovranità dello Stato.

La navigazione attraverso gli stretti, che costituiscono l'unica via di comunicazione tra due mari, normalmente è libera qualunque ne sia la larghezza. È fatta eccezione per gli stretti, come quello di Kersch, che mettono in comunicazione un mare aperto con un mare interno, sottoposto alla sovranità di un unico Stato (come il mare D'Azoff).

Il transito attraverso certi stretti particolarmente importanti nei riguardi delle comunicazioni marittime è soggetto a speciale regime internazionale. Secondo la Convenzione degli stretti firmata a Losanna (24 maggio 1923), il passaggio attraverso i Dardanelli e il Bosforo, così delle navi come degli aeromobili, è libero, con qualche limitazione pel passaggio ed il soggiorno delle navi e degli aeromobili da guerra. Secondo il Trattato di Copenhaghen del 14 marzo 1857, gli stretti del Sund ed i due Belts, che danno accesso al Baltico, sono sempre aperti alla navigazione mercantile.

Il transito dei canali artificiali è generalmente soggetto a speciali regole internazionali convenzionali, intese ad assicurare la libertà e continuità della navigazione (Convenzione di Costantinopoli 29 ottobre 1888 pel Canale di Suez; Trattato anglo-americano 18 novembre 1901 pel Canale di Panama; Trattato di Pace di Versailles pel canale di Kiel).

Per i fiumi di interesse internazionale (e cioè quelli che nel loro corso naturalmente navigabile attraversano due o più Stati) lo statuto approvato dalla Convenzione

di Barcellona 20 aprile 1921 « sul regime delle vie navigabili d'interesse internazionale » ha stabilito per le navi mercantili di ogni bandiera piena libertà di navigazione sulla base della perfetta uguaglianza. La Convenzione di Barcellona, in esecuzione di una clausola del trattato di Versailles, ha così confermato ed attuato un principio che era stato proclamato fin dal Congresso di Vienna (1815) per i fiumi di Europa. Il Trattato di Versailles ha poi direttamente regolato il regime internazionale di cinque grandi fiumi (Reno, Danubio, Elba, Oder, Niemen), posti sotto l'amministrazione di Commissioni internazionali, cui partecipano Stati non rivieraschi. Infine un Protocollo addizionale alla Convenzione di Barcellona ha regolato la navigazione sui fiumi nazionali in base al principio della libertà di navigazione e parità di trattamento *per tutte le vie navigabili nazionali, accessibili alla navigazione commerciale ordinaria ed in comunicazione col mare;* oppure (qualora gli Stati aderenti dichiarino di accettare questa seconda formola) *per tutte le vie navigabili senza eccezione.*

I porti e le rade appartengono al demanio pubblico dello Stato (art. 527 cod. civ.), il quale vi esercita oltre che le generali facoltà derivanti dal diritto di sovranità (polizia, ecc.), anche quelle proprie della demanialità: regolamento dell'uso pubblico, concessioni ecc.

8. — In situazione analoga alla navigazione nei mari territoriali viene a trovarsi la navigazione aerea, a qualunque altezza dal suolo essa si svolga. Infatti è generalmente ammesso il diritto di sovranità di ciascuno Stato sull'atmosfera sovrastante il rispettivo territorio, terrestre e marino, mentre il diritto aereo internazionale, che si va formando attraverso i congressi e le conferenze, riconosce in massima la libertà di navigazione. Questo principio fu sancito dalla Conferenza di Parigi del 13 ottobre 1919 (resa esecutiva in Italia col R. D. 24 dicembre 1922), ed è entrato a far parte del diritto interno dei varii paesi. Per l'Italia il R. D. L. 20 agosto 1923, con-

tenente provvedimenti per la navigazione aerea, dopo aver stabilito all'art. 1 che lo Stato esercita sovranità piena ed esclusiva sullo spazio atmosferico che sovrasta il suo territorio, comprese in esso le acque territoriali, fissa il principio che la navigazione degli aeromobili nazionali è libera, e che per gli aeromobili stranieri, sia statali che privati, si osservano le norme stabilite dalle convenzioni internazionali.

Tuttavia è da notare una importante differenza tra il regime della libertà di navigazione aerea e quello della navigazione marittima, poichè mentre la libertà di navigazione marittima è un principio universalmente ammesso, la libertà di navigazione aerea è tuttora fondata su espliciti riconoscimenti internazionali, e perciò è ammessa da ciascun paese solo nei limiti delle convenzioni: convenzioni collettive ed aperte a successive adesioni (come la Convenzione di Parigi 1919), ovvero convenzioni speciali (ad es. Convenzioni italiane con Germania, Spagna, Austria, ed altri paesi non aderenti alla Convenzione di Parigi).

Questa differenza di regime fa capo alla diversità di rapporto che esiste tra il mare territoriale e la terraferma, e tra questa e l'atmosfera. E per quanto riguarda lo spazio aereo viene anche in considerazione uno speciale elemento, quello cioè del diritto di proprietà privata. Il proprietario del suolo è anche proprietario della colonna d'aria soprastante, e fino ad oggi non si è sentita la necessità di regolare questo diritto nè di fissarne i confini, sicchè si deve forse ritenere che la libertà di circolazione aerea importi imposizione di servitù pubblica di passaggio a carico della proprietà privata sottostante.

È naturale pertanto che la libertà di navigazione aerea subisca notevoli limitazioni, giustificate dalle particolarità tecniche della aeronavigazione. Così la Convenzione di Parigi, come le leggi interne anche di quei paesi che non hanno aderito a questa Convenzione, ammettono che per necessità d'ordine militare o d'ordine pubblico, ovvero nell'interesse della sicurezza pubblica, può esser

vietato il volo al di sopra di certe zone di territorio, o in casi eccezionali, anche al di sopra di tutto il territorio dello Stato (R. D. L. 20 agosto 1923, art. 2). E le leggi nazionali stabiliscono la rotta che le aeronavi devono tenere, ed i punti obbligati, nei quali devono attraversare il confine (Regolamento per la navigazione aerea 11 gennaio 1925, art. 63). Vige inoltre la regola che le linee regolari internazionali di trasporto non possono essere esercitate senza una concessione od una licenza degli Stati che attraversano (Convenzione di Parigi, art. 15; R. D. L. 20 aprile 1923, art. 20). Infine, e questa è forse la limitazione più importante, ogni aeromobile nazionale o straniero ha l'obbligo di discendere con ogni possibile sollecitudine quando ne riceve l'ordine mediante i segnali convenzionali, o quando si accorga di volare sopra una zona vietata (Convenzione di Parigi, art. 4; R. D. L. 20 agosto 1923, art. 2, 28).

9. — La navigazione marittima per alcuni effetti amministrativi si distingue in:

a) *navigazione di lungo corso*, che comprende tutti i viaggi eccedenti i percorsi delle navigazioni limitate di cui appresso;

b) *gran cabotaggio* (art. 59 c. m. m.), che è la navigazione tra i porti del Mediterraneo, Mar Nero, Azoff, coste occidentali e settentrionali dell'Europa, Inghilterra, coste africane fino al Senegal, Mar Rosso, Golfo Persico e coste indiane fino a Bombay;

c) *piccolo cabotaggio* (nazionale e internazionale), che è la navigazione limitata al Mediterraneo; *traffico nello Stato*, che è il cabotaggio esclusivamente nazionale;

d) *lunga* o *breve navigazione*. Sono considerati viaggi di breve navigazione quelli fatti da piroscafi entro i limiti di Gibilterra, Port Said e Costantinopoli (Reg. 23 ottobre 1895 sulla dotazione delle navi; art. 546 Reg. m. m.);

e) *traffico locale*, che è il cabotaggio limitato al circondario di iscrizione del galleggiante;

f) *servizio marittimo* (legge 14 luglio 1904), che com-

prende il rimorchio, il salvamento e l'assistenza, e la navigazione nei porti.

Ma questa terminologia non è costantemente usata nella legislazione. Strano a dirsi: quando si deve applicare un testo di legge o di regolamento bisogna prima informarsi sul senso che il testo stesso ha voluto attribuire ad un dato termine. Così ai fini della classificazione delle navi nel Registro italiano (R. D. L. 11 novembre 1926) la navigazione si distingue in *lungo corso* (a qualunque distanza dalle coste), *grande cabotaggio* (in qualunque mare, ma lungo le coste con limite di distanza, tra i possibili punti di approdo, non superiore a 400 miglia), *navigazione costiera* (a non più di 25 miglia dalle coste). Così agli effetti del Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili del 10 agosto 1928, le navigazioni alle quali la nave può essere abilitata si distinguono in *lungo corso, grande cabotaggio* (a norma dell'art. 59 c. m. m.), *piccolo cabotaggio* (Mediterraneo), *piccolo traffico* (Mediterraneo occidentale), *costiera all'estero*, *nazionale costiera* (nelle acque territoriali). Nel nuovo testo di questo Regolamento (R. decreto 29 maggio 1932) questa classificazione è stata nuovamente modificata: lungo corso e grande cabotaggio (secondo le definizioni del codice), piccolo cabotaggio (Mediterraneo, Mar Nero, Azoff, Atlantico fino a Lisbona e Casablanca, Mar Rosso fino a Kosseir), traffico nazionale e coloniale, navigazione costiera (Mediterraneo entro 20 miglia dalla costa), navigazione speciale.

Analoga è la distinzione introdotta nella navigazione aerea, al fine di regolare i certificati di navigabilità, tra: a) *grande navigazione* d'alto mare o d'alta quota; b) *media navigazione* costiera o in zone pianeggianti; c) *piccola navigazione* per voli sui campi e nelle adiacenze.

È poi da avvertire che nel linguaggio usuale quando si parla di *cabotaggio* ci si riferisce in genere al traffico tra porto e porto dello Stato, poichè è per questa categoria della navigazione che esistono o possono esistere spe-

ciali limitazioni, per esempio circa l'assimilazione delle bandiere estere.

La legge 14 luglio 1904 ha stabilito: « l'esercizio del cabotaggio lungo le coste italiane ed il servizio marittimo nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, sono riservati alla bandiera nazionale, salvo quando speciali trattati e convenzioni dispongono altrimenti ». Sembra così che sia stato abbandonato il sistema della *reciprocità*, al quale per il passato si sono ispirate le nostre convenzioni internazionali; sistema invero illogico perchè non teneva conto della diversa posizione geografica dei paesi, onde alla reciprocità giuridica poteva non corrispondere una reale reciprocità di scambievoli vantaggi (per es. Italia-Francia).

Anche in Francia il cabotaggio nazionale è riservato alle navi francesi.

La navigazione interna è quella che si svolge nei fiumi, laghi e canali. Vi sono fiumi che costituiscono vie di comunicazione importantissime. Alcuni dei grandi porti, anzi i maggiori, sono porti fluviali o interni (considerati però marittimi perchè in immediata comunicazione col mare): Londra, Anversa, Amburgo, Brema, Buenos Ayres, Calcutta.

Veri porti interni sono invece quelli ai quali non si può dal mare accedere senza una notevole navigazione fluviale o per canali, ad esempio Parigi, Mannheim; o che non sono in comunicazione col mare.

È qui da tener presente che non sempre è agevole determinare dove finisce la navigazione marittima e dove comincia la navigazione interna, anche perchè una nave, destinata ed atta alla navigazione marittima, passa per certi riguardi sotto il regime della navigazione interna quando si inoltra in vie d'acqua considerate interne, mentre per altri riguardi la nave stessa resta sotto il dominio del diritto del mare.

Di regola la distinzione tra navigazione marittima e navigazione interna è data dalla differenza del mezzo tecnico, e cioè della nave, e da questa differenza discende anche la diversità delle esigenze delle due specie di navi-

gazione, e quindi anche la diversità dei regimi giuridici rispettivi.

Nei paesi, in cui questi due regimi sono totalmente distinti, come ad es. in Francia, grandi sono le difficoltà e molte le incertezze (si veda su ciò il Wahl, *Précis*, p. 11 e segg.).

La questione ha qualche interesse anche per il nostro diritto, ma presenta minori difficoltà, trattandosi di accertare l'applicabilità solo di norme amministrative, le quali per il loro oggetto hanno un territorio ben determinato.

Un regime intermedio ha da noi la navigazione lagunare (Venezia), che sotto alcuni rispetti è considerata interna, e sotto altri marittima. L'azione amministrativa è svolta in parte dall'Ispettorato ferrovie e tramvie (che dal Ministero dei lavori pubblici è passato recentemente al Ministero delle comunicazioni) ed in parte dall'autorità marittima. Sulle lagune si seguono le norme di circolazione marittima e quelle del Regolamento sulla sicurezza delle navi mercantili e la tutela della vita umana in mare, ma per ora una parte dei battelli navigano con certificato del Registro, altri solo con collaudo dell'Ispettorato. Gli agenti lagunari, anche se non appartengono alla gente di mare, navigano con patente prescritta dalla Capitaneria.

Del resto in Italia la navigazione interna è meno importante che nella maggior parte degli altri paesi: i fiumi maggiori sono limitatamente navigabili, e anche i canali artificiali hanno avuto fino qui uno sviluppo ristretto. Si volle con apposita legge provvedere all'incremento della navigazione interna: alla navigazione del Po, all'istituzione di una linea di grande navigazione Venezia-Milano, ecc., ma poi questo ardito programma è stato abbandonato. Sui maggiori nostri laghi viene esercitata una notevole navigazione a vapore ed a vela pel trasporto di passeggeri e di merci.

10. — Come conseguenza della libertà di navigazione e del carattere essenzialmente internazionale del traffico

marittimo, si è stabilito il principio dell'assimilazione delle bandiere, sancito da tutti i trattati internazionali di navigazione ed esteso ora alla navigazione aerea.

Assimilazione, parificazione od uguaglianza delle bandiere, significa concessione della parità di trattamento alle navi estere.

Ma questo principio, affermatosi attraverso diversi regimi e contro istituzioni varie dirette a favorire le marine nazionali a danno delle straniere, è ancora oggi combattuto dalle organizzazioni degli armatori, ed è in pratica eluso in varia guisa.

All'uguaglianza teorica o di diritto tra le bandiere non corrisponde l'uguaglianza di fatto, ed è a questa che bisogna tendere nelle convenzioni internazionali, e nella loro leale applicazione. Differenza di trattamento alle marine estere in confronto di quella nazionale si verifica spesso: nelle tasse portuali, nelle tasse di scarico, nell'obbligo del pilotaggio (Convenzione di Ginevra 1923 sul *Regime internazionale dei porti marittimi*), nel rigore delle prescrizioni sanitarie, ecc.

Altra volta con un ritorno ad antichi provvedimenti di protezione, possono essere stabiliti degli appositi istituti a danno delle marine estere, come per esempio negli Stati Uniti le minacciate tariffe doganali di favore alle merci trasportate su navi nazionali; in Francia il *droit de courtage* che è facoltativo per le navi francesi ed obbligatorio per le navi straniere; in Spagna tassa di bandiera, stabilita con la legge 14 giugno 1909. Anche in Inghilterra numerose disposizioni di favore sono state introdotte a vantaggio delle navi nazionali.

Talune legittime limitazioni all'uguaglianza di bandiera possono essere espressamente introdotte per ragioni politiche o di pubblico interesse: riserva del cabotaggio e della pesca, esclusione delle navi straniere da determinati traffici (trasporto emigranti).

Quest'ultimo caso si può verificare praticamente per l'applicazione del diritto che ha il compratore di scegliere

il mezzo di trasporto delle merci acquistate all'estero (contratti fob). Quando un contratto di compra di merci all'estero è fatto con la clausola cif (cost, insurance, freight) e la merce quindi deve essere consegnata nel paese del compratore, la scelta della nave (freight) spetta di regola al venditore. Quando invece il contratto è colla clausola fob (franco bordo) la merce viene consegnata al luogo di partenza, e quindi la scelta della nave è fatta di regola dal compratore.

Ora basta che gl'importatori (e lo Stato, quando si tratta di qualche commercio statale o controllato) stabiliscano di fare soltanto contratti fob per l'acquisto di una determinata merce, perchè si possa creare di fatto un privilegio per la marina nazionale.

Per la navigazione fluviale la parità di trattamento è assoluta nei cinque fiumi europei sottoposti ad amministrazione internazionale; mentre la Convenzione di Barcellona riconosce per ogni altra via navigabile che lo Stato rivierasco ha diritto di riservare alla propria bandiera il cabotaggio nazionale (più precisamente: il trasporto di persone e merci caricate in un porto nazionale e scaricate in altro porto nazionale).

Per la navigazione aerea la Convenzione di Parigi 1919 ha stabilito che in tutti gli Stati contraenti ogni aeroporto, aperto al servizio pubblico degli aeromobili nazionali contro pagamento di certi diritti, dovrà esserlo nelle stesse condizioni a quello degli aeromobili degli altri Stati.

11. — *La flotta nazionale e la flotta mondiale.*

Tolte le due nazioni marittime principali: Inghilterra e Stati Uniti (che possiedono in complesso oltre la metà del tonnellaggio mondiale: 38 milioni circa di tonn. su 67 milioni), le altre principali nazioni marittime: Germania, Francia, Giappone, Italia, Norvegia hanno una flotta di importanza quasi equivalente (tra i 3 ed i 4 milioni di tonn.), se si tiene conto che il dato relativo al tonnellaggio (capacità di carico) deve esser messo in

rapporto con altri dati tecnici delle navi: età, velocità, grandezza unitaria media ecc.

Nel 1928, prima dell'attuale crisi mondiale, il movimento totale nei porti italiani è stato di 36.427.393 tonnellate di merci di cui il 64 % (tonn. 23.517.550) trasportato con bandiera nazionale. Il movimento passeggeri è stato di oltre 9 milioni, di cui il 98 % trasportato da navi nazionali.

Un'idea dell'importanza della navigazione interna può aversi considerando questi dati: in Italia, con circa mille navi, si trasportano circa tre milioni di tonnellate di merci (le Ferrovie dello Stato ne trasportano 65 milioni); in Francia la navigazione fluviale trasporta 42 milioni (le ferrovie 300 milioni); in Germania la sola navigazione del Reno raggiunge i 66 milioni di tonnellate.

§ 3. — Il diritto della navigazione in generale.

1. — Quanto si è detto fin qui rende palese la ragion d'essere di uno speciale e completo sistema di norme giuridiche regolanti gl'istituti ed i rapporti della navigazione.

Il traffico navale, che ha un campo ben definito: il mare, le vie d'acqua, lo spazio aereo; una complessità organica nettamente circoscritta: trasporto a mezzo di navi, conferisce un'impronta marcata e caratteristica alle sue norme regolatrici, le quali vengono naturalmente a comporsi in un unico sistema di istituti giuridici, al di fuori e quasi al di sopra delle ordinarie definizioni e partizioni del diritto comune.

Il fatto tecnico, che con espressione sintetica può chiamarsi il *trasporto autarchico* (mezzo di trasporto indipendente circolante in un ambiente libero), determina la specialità del regime giuridico, e dà ad ogni norma regolatrice, di creazione originale o di adattamento, una impronta comune e caratteristica.

In questo senso suol dirsi che il diritto della navigazione ha uno speciale carattere di *autonomia*.

Che cosa sia questa *autonomia*, quali ne siano i limiti e gli effetti è dichiarato nell'*Introduzione*.

2. — La nave acquea od aerea è come una parte del territorio nazionale, poichè porta su di sè un gruppo più o meno numeroso di cittadini, e tuttavia essa è mobile e per la sua stessa funzione passa da un paese ad un altro. È una cosa mobile che ha una sua propria nazionalità. Da ciò deriva che nel diritto della navigazione le norme di diritto internazionale, privato e pubblico, sono strettamente connesse a quelle del diritto interno.

Per la stessa ragione, e per l'entità e varietà dei pubblici interessi relativi alla navigazione, tutto il sistema del diritto della navigazione ha una forte impronta pubblicistica. Sanzioni civili, rispondenti a ragioni di interesse privato, sono accompagnate da sanzioni penali, rispondenti a ragioni d'interesse pubblico.

Così ad es. il contratto d'arruolamento è certo un negozio di diritto privato, eppure le sue violazioni sono colpite da sanzioni penali: fino alla più grave forma di reato della diserzione.

Analogamente in altri istituti giuridici privati appaiono sanzioni penali quando accanto al carattere di interesse privato della finalità contrattuale si presentano elementi d'interesse pubblico: tutela della fede pubblica; o di interesse di larghe collettività di persone. Come ad es. nel regime delle società per azioni: sanzioni penali contro gli amministratori negligenti.

Infine la continua e varia ingerenza della pubblica amministrazione nell'esercizio della navigazione per scopi molteplici, che vanno dalle garanzie di sicurezza delle persone e dei beni, fino all'attuazione di funzioni politiche dello Stato (commerciali, militari ecc.), produce per quasi tutti gli istituti giuridici della navigazione una fusione tra elementi privati e pubblici, spesso così intima, che non è possibile sceverare gli uni dagli altri,

nè riconoscere ovunque gli incerti confini tra le varie zone del diritto, secondo le tradizionali categorie.

3. — *Originalità.* Il diritto privato della navigazione è sorto direttamente, spontaneamente, dalla vita stessa del traffico: ha infatti un'origine consuetudinaria. E quindi molto aderente ai fatti che esso deve regolare, risente molto delle *influenze economiche* ed è infine, e soprattutto nel suo formarsi era, *originale.*

La forma di commercio che per prima si è sviluppata è stata quella marittima, la quale poi per lungo tempo ha esistito indipendentemente dal commercio terrestre. Molti istituti, estesi poi a tutto il commercio, hanno avuto origine nel commercio marittimo: l'azione exercitoria (*exercitor* è l'armatore) ha dato origine all'azione *institoria* ed alla figura dell'institore; *il receptum nautarum* (deposito dei naviganti) ha dato origine al deposito degli albergatori (*cauponum*); la commenda, contratto del traffico marittimo mediante il quale un mercante affidava merci o danaro all'armatore o al capitano per trarne un guadagno comune con la spedizione navale, costituisce la prima origine della società in accomandita, e forse anche della società anonima; il prestito a cambio marittimo (*foenus nauticum*) è la prima forma del cambio traiettizio; ed infine le assicurazioni hanno avuto le prime manifestazioni nel traffico navale.

4. — *Internazionalità o uniformità internazionale.* Per la sua stessa origine e formazione storica, il diritto della navigazione ha un carattere internazionale. Esso non è sorto in forme diverse nei diversi paesi, ma è sorto dai mari che uniscono i paesi che essi bagnano, e le navi viaggiando l'hanno propagato pel mondo. Solo con le legislazioni e con le codificazioni si è determinata una differenziazione nazionale. Ma questa è assai meno accentuata che in ogni altro ramo del diritto.

A questa ragione storica si aggiunge una spontanea tendenza derivante dall'internazionalità del traffico e

dall'opportunità, che rapporti giuridici che si svolgono attraverso diversi paesi, siano retti ovunque dalle stesse regole.

L'uniformità, ha detto il Pardessus, appartiene alla essenza del diritto marittimo.

Questa tendenza è stata secondata da una azione internazionale diretta a creare un diritto uniforme nelle varie legislazioni.

Questa azione si esplica in varie forme.

1ª — Col promuovere la formazione e l'osservanza di *usi uniformi.* È nota l'importanza e la funzione della consuetudine come fonte del diritto commerciale. Nel campo del diritto marittimo la consuetudine ha una importanza anche maggiore, e, conformemente al carattere di questo diritto, è spesso internazionale, e cioè uniforme nei vari paesi.

Con accordi internazionali si possono stabilire clausole contrattuali da adottarsi nei vari paesi, in modo da farle diventare clausole di stile e poi usi obbligatori (questo è il procedimento normale della formazione del diritto consuetudinario).

In questo modo i trattati possono promuovere, agevolare ed affrettare la formazione di un diritto uniforme per mezzo dei contratti e degli usi. Vedremo in seguito quali usi abbiano questa origine e questo carattere internazionale. Qui, per la loro grande importanza, sono intanto da ricordare le *Regole di York e di Anversa:* norme sulle avarie comuni stabilite e successivamente modificate nelle Conferenze internazionali di York (1864) e di Anversa (1877), e poi completate (da 12 a 18) nella conferenza di Liverpool (1890), ed infine rivedute e portate a 30 nella conferenza di Stoccolma del 1924. Il richiamo a queste regole, introdotto ormai in tutti i contratti di noleggio, ha dato ad esse, se non ancora il valore, certo la medesima portata pratica di norme giuridiche uniformi. La loro efficacia nei singoli casi si fonda sulla volontà espressa o sottintesa delle parti, finchè non potrà dirsi che esse siano divenuti usi internazionali e

come tali abbiano acquistato carattere di norme giuridiche obiettive, e cioè obbligatorie di per sè, senza alcun riferimento alla volontà delle parti.

Una analoga iniziativa per la formulazione di una polizza di carico uniforme ha portato alle *Regole dell'Aja 1921*, importanti sopratutto nei riguardi della responsabilità degli armatori.

2ª — *Trattati internazionali* per risolvere i conflitti di leggi tra i cittadini degli Stati contraenti, per applicare cioè una norma unica, riconosciuta dai paesi aderenti al trattato, alle controversie che sorgono tra cittadini di paesi diversi. Queste norme convenzionali non si vengono a sostituire ai singoli diritti nazionali, ma invece si sovrappongono ad essi per regolare in modo uniforme quei conflitti di leggi, che in mancanza di tali norme, o tra paesi che non le accettano, si risolvono mediante le disposizioni di diritto internazionale privato proprie di ciascun paese.

La Conferenza diplomatica di Bruxelles (1897) ha cercato di seguire questo metodo, ma il tentativo non è riuscito, mentre invece ha avuto un esito favorevole quando (1905, 1910) la Conferenza oltre lo scopo di regolare per qualche materia i conflitti di leggi (diritto internazionale privato), si è proposto anche quello di fare introdurre le medesime norme nel diritto privato dei singoli paesi aderenti.

3ª — È questo infatti il terzo e più efficace e importante procedimento per l'unificazione del diritto marittimo. Lo scopo è già stato raggiunto per alcune importanti materie, mentre che per altre sono stati fatti notevoli passi verso un accordo definitivo.

Il merito ne spetta al *Comité maritime international* fondato a Bruxelles nel 1897, come ente privato di propaganda, il quale ha promosso la costituzione di associazioni nazionali nei varii paesi e preparato così, mediante periodici congressi, il materiale per le convenzioni statali di unificazione, esaminate nelle Conferenze diplomatiche di Bruxelles (iniziate nel 1905), e nelle

Conferenze diplomatiche di Londra 1913 e 1929 per la sicurezza delle navigazione.

Due Convenzioni sull'abbordaggio e sul salvataggio ed assistenza approvate dalla Conferenza diplomatica di Bruxelles, sono state ratificate dalla maggior parte degli Stati firmatarii, venendo così a costituire tra essi un comune diritto internazionale, e sono state poi trasfuse, con apposite leggi, nel diritto interno in Austria, Belgio, Germania, Inghilterra, Francia ed Italia (L. 14 giugno 1925 per la riforma della legislazione marittima in materia di assistenza, salvataggio ed urto di navi).

Sono invece ancora in corso di ratifica altre Convenzioni approvate da successive conferenze di Bruxelles: sulla limitazione della responsabilità degli armatori (1923); sui privilegi ed ipoteche; sulla polizza di carico; sull'immunità delle navi di Stato (1926). Queste quattro Convenzioni sono state già approvate dall'Italia con R. D. 6 gennaio 1928, e quella sui privilegi ed ipoteche è stata anche trasformata in diritto interno con R. D. L. 5 luglio 1928. Altre materie, come l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri ed il regolamento della polizza di carico (sulla base delle Regole dell'Aja 1921), sono tuttora allo studio dei congressi internazionali di diritto marittimo (Conferenza di Anversa 1926, di Amsterdam 1927).

Dalla Convenzione di Londra del 1914, non ratificata dall'Italia, è in sostanza scaturito il nostro Regolamento 10 agosto 1928 per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, uniformato poi ai risultati della successiva Conferenza diplomatica di Londra (nuovo testo 23 maggio 1932), essendo stata la Convenzione di Londra del 1929 ratificata con legge 31 marzo 1932.

4ª — Altra fonte di diritto marittimo comune sono le Convenzioni internazionali per lo statuto del personale marittimo, promosse dal *Bureau international du travail* della Società delle nazioni.

Conferenze internazionali del Lavoro, tenute a Genova nel 1920 e a Ginevra nel 1926, hanno adottato già varie Convenzioni, tra cui sono particolarmente notevoli

quelle sul contratto di arruolamento e sul rimpatrio dei marittimi. Ne parleremo a suo luogo.

Navigazione interna. Sono in corso studii e discussioni internazionali per la formazione di un diritto uniforme sulla navigazione interna.

Una Conferenza per l'unificazione del diritto fluviale, tenutasi a Ginevra, sotto gli auspicii della Società delle nazioni, ha approvato in data 9 dicembre 1930 tre Convenzioni: *a*) sul riconoscimento del diritto di bandiera delle navi di navigazione interna; *b*) sull'immatricolazione e sui diritti reali; *c*) sull'urto di navi durante la navigazione interna. Quest'ultima convenzione è conforme a quella adottata per la navigazione marittima dalla Conferenza di Bruxelles.

Navigazione aerea. Questa forma di trasporto, per la sua stessa rapidità, è destinata essenzialmente a collegare paesi lontani, ed ha perciò principalmente funzioni internazionali, e maggior necessità di norme uniformi nei varii paesi e di accordi internazionali. A tal punto che questi accordi hanno addirittura precorso le legislazioni interne. Il diritto della navigazione aerea si va costituendo come diritto comune delle nazioni, così come il diritto marittimo nel medioevo.

Dalla Conferenza della pace che ha chiuso la guerra mondiale è scaturita una Commissione dell'aeronautica che tra gli altri compiti ebbe quello di preparare una Convenzione internazionale sulla navigazione aerea. Questa Convenzione firmata a Parigi il 18 ottobre 1919 da 27 Stati, e lievemente modificata dipoi con alcuni protocolli addizionali, è entrata in vigore nel 1923. Essa è stata ratificata dall'Italia con R. D. L. 24 dicembre 1922, e poi trasfusa nel R. D. L. 20 agosto 1923, recante provvedimenti per la navigazione aerea, e nel Regolamento relativo 11 gennaio 1925.

Ma solo una parte degli Stati firmatarii (27 fino ad oggi) hanno ratificato la Convenzione di Parigi, e nessuno degli Stati neutrali vi ha aderito, mentre altre iniziative sono sorte all'infuori della Commissione inter-

nazionale di navigazione aerea (*Cina*), istituita dalla Convenzione di Parigi, come organo permanente, sotto l'autorità della Società delle nazioni, con sede a Parigi. Sono così in preparazione una Convenzione tra gli Stati scandinavi, un codice internazionale pan-americano, una Convenzione ibero-americana (Madrid 1926). Tutti questi testi sono ricalcati sulla Convenzione di Parigi, ma fanno capo a propri organi di revisione. Si delinea ora la necessità di una revisione della Convenzione di Parigi per aggiornarla e per togliere ogni ostacolo ad una unificazione degli organi internazionali che si propongono la costituzione ed il progresso del diritto comune aereo. Sono in corso gli opportuni studii (Protocollo 15 giugno 1929 per la revisione della Convenzione di Parigi).

Tra le altre varie iniziative dirette a sollecitare l'unificazione del diritto aeronautico va poi segnalato il *Comité international technique d'experts juridiques aériens* (Citeja), creato dalla prima Conferenza di diritto aeronautico privato (Parigi 1925). Questo Comitato, con l'adesione di 37 Stati, prepara progetti, che vengono esaminati dai governi aderenti e poi portati all'approvazione di regolari Conferenze diplomatiche. Il Citeja ha già studiato progetti sulla lettera di trasporto, sui danni ai beni ed alle persone, sulle ipoteche, sui poteri del comandante, sulla proprietà, sul registro aeronautico. La seconda Conferenza di diritto aeronautico (Varsavia 1929) ha approvato una Convenzione (12 ottobre 1929) « per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale », sulla base del progetto del Citeja.

Un'altra iniziativa, di carattere diverso e di importanza più limitata, è quella della Conferenza aeronautica mediterranea, nella quale l'Italia, la Francia e la Spagna esaminano problemi relativi allo sviluppo delle linee aeree internazionali. In una riunione a Madrid (1931) è stato approvato un regolamento provvisorio per l'unificazione delle attribuzioni dei comandanti di aeroporto, che sarà applicato in via di esperimento nei tre paesi aderenti.

5. — *Conseguenze dei caratteri particolari del diritto della navigazione.* Esse derivano direttamente da quanto abbiamo detto:

a) Questo diritto forma un sistema giuridico completo con norme di diritto privato, di diritto pubblico interno (amministrativo), di diritto internazionale (privato e pubblico), di diritto penale e di diritto processuale; e tutte queste norme sono così logicamente connesse tra loro da formare un unico complesso, che si stacca nettamente da tutte le altre categorie giuridiche.

Le ragioni di pubblico interesse, dipendenti dalla importanza e dal carattere della marina e della navigazione, influiscono fortemente sugli istituti medesimi del diritto privato, onde lo studio di questi istituti non può scindersi da quello delle norme di diritto pubblico.

b) Il diritto privato della navigazione sta nel codice di commercio non perchè sia una parte del diritto mercantile, ma per ragioni estrinseche (storiche) e cioè perchè esso, come il diritto commerciale, è un diritto speciale. Ma il diritto della navigazione non è un diritto speciale o eccezionale per ciò che sta nel codice di commercio, onde esso, nel sistema generale del diritto, non ha la stessa posizione del diritto commerciale.

Questo fatto ha delle conseguenze nei rispetti delle regole dell'interpretazione, come è detto nell'*Introduzione*.

c) È necessario tenere in costante considerazione le norme del diritto internazionale e dei diritti stranieri: la stessa nave e lo stesso rapporto giuridico che ad essa si riferisce, può dar luogo nello stesso punto e nello stesso tempo ad una questione di diritto nazionale, di diritto internazionale e di diritto estero, a seconda delle circostanze e delle persone.

Ha quindi importanza speciale, così per l'interpretazione come anche pel progresso del diritto della navigazione, lo studio del diritto comparato e della dottrina dei varii paesi.

6. — Il sistema del diritto della navigazione com-

prende dunque l'esposizione ordinata ed organica di tutte le norme relative alla navigazione marittima, interna ed aerea: norme amministrative e fiscali, norme di diritto privato, di diritto internazionale privato (conflitti di leggi) e pubblico (diritto di guerra), norme di diritto processuale civile e penale, norme di diritto penale.

In questa esposizione può esser seguito con buoni frutti il metodo della scuola italiana del diritto commerciale, che consiste nel trarre la visione e l'interpretazione degli istituti giuridici dalla diretta osservazione dei fatti economici; e questo metodo conduce a dare alla materia del diritto della navigazione una sistemazione nuova, che ne rivela di per sè l'intrinseca organicità, e può essere di guida alla razionale riforma unificatrice del diritto navale.

7. — *Storia del diritto della navigazione.* Nell'antichità e nel medioevo il bacino del Mediterraneo è l'ambito nel quale si forma, per via delle consuetudini, il diritto marittimo; ed è dal diritto marittimo consuetudinario medievale che discende per la maggior parte il diritto moderno della navigazione.

Nel Digesto sono regolati numerosi istituti di diritto marittimo (il demanio marittimo, il noleggio, la responsabilità dell'armatore, il naufragio, il prestito marittimo, l'avaria comune, la comproprietà navale, ecc.), ed apparisce anche l'origine marittima di numerose disposizioni di diritto civile e commerciale, manca però un corpo ordinato di leggi marittime. Solo nei *Basilici* si ha un tentativo di codificazione del diritto marittimo greco-romano (libro 53, in 51 articoli), ed alla stessa epoca (VIII-IX secolo) appartiene la cosidetta *legge rodia* (da non confondersi con la più antica *lex Rhodia de iactu*), che è una raccolta privata di consuetudini, applicata per varii secoli nell'Italia meridionale, e costituisce una delle fonti del diritto marittimo medievale.

Prima e dopo della compilazione giustinianea il traffico marittimo è stato regolato dalla consuetudine del

mare. La raccolta più antica di usi marittimi, che è la legge di Rodi (*lex Rhodia de iactu*) e che si fa risalire al 475 a. c., si trova citata e adottata anche nel Digesto. Il più antico testo legislativo conosciuto: le leggi di Hammurabi, re di Babilonia (2285 a. C.), contiene numerose disposizioni di diritto della navigazione (ecco le principali: art. 235 contratto di costruzione di navi; art. 236 locazione di navi; art. 237 e 238 noleggio, responsabilità per colpa del barcaiuolo; art. 240 urto di navi, responsabilità del proprietario; art. 275-277 tariffe di noleggio). È da notare che queste leggi assire non hanno riscontro nell'antico diritto ebraico, mentre molte sono le analogie tra le altre leggi hammurabiche e la Bibbia. E non v'è traccia di leggi fenicie, e quasi nessuna di leggi greche. Ciò si spiega col fatto che la navigazione è stata in ogni epoca dell'antichità regolata quasi esclusivamente dalle consuetudini.

Gli usi marittimi si sono formati e sviluppati sotto l'influenza delle varie civiltà che hanno fiorito sulle sponde del mediterraneo e dei grandi fiumi del prossimo oriente: greca, romana, araba, bizantina, come è ancora rivelato dall'origine etimologica di termini tecnici del diritto navale (avaria deriva dalla parola araba *avar*, che ha il medesimo significato). Onde, come esattamente dice lo Zeno, il diritto marittimo medievale si rannoda da un canto al diritto romano, dal quale ne ereditò gli istituti fondamentali, plasmandoli secondo le nuove condizioni dell'economia ed i cresciuti rapporti commerciali; dall'altro al diritto consuetudinario volgare cui non fu estranea la corrente ellenico orientale.

E come il monumento principale dell'alto medioevo e la base del successivo sviluppo del diritto marittimo è la legge rodia, così il principale monumento del basso medioevo e dell'inizio dell'era moderna è il Consolato del mare, che ebbe grande autorità nel Mediterraneo e divenne la legge comune del diritto navale in questo bacino.

Il Consolato del mare è una raccolta di consuetudini di epoca e di origine incerta: secondo l'opinione più

accreditata, la patria del Consolato sarebbe Barcellona, ove esisteva (come del resto in molte altre città) un tribunale marittimo: detto *consulatus maris.* Il testo più antico è in lingua catalana e risale alla fine del XIV secolo, ma si vuole che ne esistessero testi precedenti, fin dall'XI secolo. La prima traduzione italiana è del 1519 e consta di 247 capitoli.

Questa raccolta è importante anche perchè rappresenta il primo tentativo di ordinare il diritto marittimo sistematicamente, e perchè ha esercitato una diretta influenza sul primo codice marittimo moderno: *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681,* di Luigi XIV.

Interessanti sono anche le raccolte e le compilazioni delle città marittime italiane, che testimoniano la secolare elaborazione delle consuetudini, riunite poi nel Consolato del mare. In questa elaborazione il diritto dell'Adriatico precede quello del Tirreno, il quale assume però una impronta propria in quanto gli usi locali modificano gli usi adriatici, formatisi sul nucleo della legge rodia. Sono particolarmente da ricordare: gli *Ordinamenta et consuetudo maris* (1063?) di Trani; le consuetudini di Bari (1204); gli antichissimi usi veneziani, di cui mancano documenti dell'epoca, ma che sono poi stati elaborati dagli *ordinamenti* dei dogi (Ziani 1227, Tiepolo 1229) e dal *Capitulare navium* (1205); la Tavola di Amalfi (XII - XIV sec.), che ha avuto larga applicazione nell'Italia meridionale, fino al prevalere del Consolato del mare; il *Constitutum usus* (1160), raccolta di norme elaborate dalla giurisprudenza sull'applicazione degli usi marittimi, ed il *Breve curiae maris* (1298 - 1305) di Pisa; per Genova i *Brevi* del 1154, gli *Atti* dei Consoli dei placiti (1217), e gli Statuti dell'*Officium gazariae* (1300 - 1340); per Cagliari il *Breve portus Kalaretani* (1318).

Tra i documenti mediterranei anteriori al Consolato del mare sono anche da ricordare gli statuti francesi: Arles (1150), Marsiglia (1228, 1253, 1255); i provvedimenti dei Re aragonesi; e le ordinanze dei magistrati di Barcellona.

Per l'Oceano Atlantico, e per i mari del Nord, ma con diretta derivazione dal diritto mediterraneo, sono da menzionare: i *Ruoli di Oléron*, raccolta compilata probabilmente nel XIII secolo, delle sentenze della curia marittima dell'isola di Oléron, la quale raccolta estese poi la sua influenza fino alle Fiandre, all'Olanda ed all'Inghilterra; le *Ordinanze dei mercanti e patroni di Wisbuy* (Svezia) redatte sulla base del Consolato del mare e dei Ruoli di Oléron (XV sec.), che furono osservate in Svezia, in Germania ed in Danimarca, e divenute diritto comune dell'Europa settentrionale hanno costituito la base della legislazione scandinava; *gli statuti delle città anseatiche*, Amburgo (1292, 1306 ecc.), Lubecca (1240, 1299 ecc.), Brema (1303 ecc.), ed *i Recessi della lega anseatica* (dal 1368), che attraverso ad una legge del 1614 hanno costituito la base del diritto marittimo tedesco; il *Guidon de la mer*, compilazione di diritto mediterraneo fatta a Rouen nel XVI sec., ove sono raccolti interessanti usi relativi alle assicurazioni marittime.

Il primo codice di leggi di diritto marittimo commerciali ed amministrative è, come si è accennato, l'Ordinanza della marina, emanata nel 1681 dal Re Luigi XIV, e questo codice, che ha utilizzato il Guidone e gli usi di molti porti francesi, e si è in qualche parte inspirato anche al diritto nordico, ha avuto una decisiva influenza su tutto lo svolgimento delle legislazioni successive, affrettando la formazione di leggi nazionali in sostituzione degli usi internazionali (Ordinanze di Bilbao 1737; leggi prussiane 1727 e 1766; Ordinanza svedese 1750; diritto marittimo prussiano del 1727), ed è stato in parte riprodotto, spesso testualmente, nel codice francese di commercio del 1808, formandone il lib. II.

In Italia, le prime codificazioni del diritto marittimo appaiono nel XVIII sec.: Editto di marina e di navigazione marittima toscana, 1748; Editto politico di navigazione mercantile austriaco, 1774 (rimasto in vigore a Trieste fino al R. D. 29 ottobre 1922, che ha esteso ai territorii annessi il libro II. del cod. comm. it.); Codice per la

veneta mercantile marina, 1786; Editto di Carlo Emanuele III, 1785. A proposito delle codificazioni italiane suol esser ricordato il cosidetto *Codice Ferdinando*, compilato dal procidano Michele De Jorio per il Regno di Napoli (1781); ma questo non è un vero e proprio progetto di codice, ma piuttosto una monumentale opera storica e giuridica, in cui è raccolto un ricchissimo materiale di studio per la preparazione di un progetto, e che fu sfacciatamente plagiata da Domenico Azuni, usurpatore della fama che sarebbe spettata al De Jorio.

Il codice di commercio francese del 1808 ha servito poi di modello a molti altri codici, tra cui quelli italiani del secolo XIX, i quali appunto hanno anch'essi inserito il diritto marittimo nel codice di commercio (codice delle due Sicilie del 1817, codice Albertino del 1843, codice del Regno d'Italia del 1865).

8. — *Leggi marittime vigenti.*

Francia — È tuttora in vigore il lib. II del codice di commercio del 1808, il quale non riguarda che il diritto privato, ed è stato modificato da varie leggi speciali (legge 1841 sulla responsabilità degli armatori; legge 1874 sull'ipoteca navale, ecc.). Per tutte le altre parti del diritto marittimo non esiste codificazione, perciò è ancora in vigore in parte l'Ordinanza del 1681, e vi sono molte leggi e regolamenti speciali, di cui non esiste alcun testo unico ufficiale. Tra le leggi francesi più recenti sono da ricordare: la legge doganale 28 dicembre 1926; il codice del lavoro marittimo 13 dicembre 1926; il codice disciplinare e penale della marina 17 dicembre 1926; la legge sul credito marittimo 1 agosto 1928; la legge sul pilotaggio 28 marzo 1928; il regolamento generale di polizia delle vie di navigazione interna 6 febbraio 1932; e per la navigazione aerea la legge 31 maggio 1924.

Germania — Il diritto marittimo è regolato nel codice di commercio del 1897, entrato in vigore il 1° gennaio 1900, e da varie altre leggi importanti, come quella del 1902 sulla gente di mare, e quella del 1908 sulle

assicurazioni. Un codice separato (1895 - 1898) regola la navigazione interna; la legge 1 agosto 1922 la navigazione aerea.

Inghilterra — Manca un codice. Le leggi marittime hanno particolarità proprie, benchè le linee fondamentali degli istituti siano sempre quelle del diritto comune medievale. La legge principale, ampia come un codice, è il *Merchant shipping act* del 1894 (modificata nel 1900 e nel 1906) contenente norme amministrative e di diritto privato. Altre leggi importanti: 1906 sulle assicurazioni; 1924 sul trasporto marittimo di merci; e per la navigazione aerea: leggi 19 dicembre 1923, 16 dicembre 1925 e 22 marzo 1927.

Russia — Il codice del 1893, derivato dall'antico diritto nazionale (Legge di Pietro il Grande del 1719, Ordinanza del commercio marittimo di Caterina II del 1781), è stato sostituito da leggi sovietiche speciali sulla base del codice tedesco e delle Convenzioni di Bruxelles. La navigazione aerea è regolata da un decreto del 7 gennaio 1922.

Olanda — Il codice olandese del 1838, modellato sul francese, è stato riformato nel 1924 ad imitazione del codice tedesco.

Portogallo — Il codice del 1833, derivato da fonti nazionali, è stato riformato nel 1885. La navigazione aerea è regolata da un decreto 27 aprile 1927.

Spagna — Il codice del 1886 (che ha sostituito il codice del 1829, derivato da fonti nazionali) è solo in parte inspirato alla legge francese, mentre a sua volta è stato preso a modello dalle leggi dell'America del Sud. Per la navigazione aerea: decreti del 1919 e 1920.

Belgio — Una legge del 1908 ha riformato il diritto marittimo (il quale era prima regolato dal codice di commercio del 1879) secondo i voti dei congressi per l'unificazione del diritto marittimo.

La legge belga è stata imitata dalla Grecia col codice marittimo del 1910.

Molti paesi minori hanno imitato la legislazione

francese, o la tedesca o la italiana. Il diritto inglese ha avuto influenza su quello degli Stati Uniti d'America (*Harter act* 1893 sulla responsabilità dei vettori marittimi, *Merchant Seamen act* 1915, legge 1916 sulla polizza di carico, *Merchant marine act* 1920). Sulla base del codice tedesco del 1861 e dell'antico diritto consuetudinario, i paesi scandinavi (Danimarca, Svezia e Norvegia) hanno formato un codice marittimo comune (1891-1893). Le repubbliche dell'America del Sud riproducono nelle loro leggi il codice spagnuolo o il portoghese o direttamente o attraverso il notevole codice argentino 1859-1890. Il codice rumeno del 1889 e la legge marittima bulgara del 1908 riproducono il codice italiano.

In *Italia* il diritto della navigazione acquea è regolato dal lib. II del codice di commercio del 1882 e dal codice della marina mercantile del 1877, seguito da un ampio regolamento del 1879. Ma il codice della marina mercantile risale in sostanza al 1865, poichè non è che un testo unico formato col codice del 1865 e con le successive parziali modificazioni. È stato poi emanato un codice (1913) ed un regolamento (1914) della marina mercantile per la colonia Libica. Questo codice è una edizione riveduta del codice metropolitano, il regolamento è un vero testo unico in cui sono coordinate le numerose ed importanti modificazioni del regolamento del 1879.

Le molte leggi speciali ed i numerosi importanti regolamenti marittimi saranno citati ai luoghi opportuni. Il Brunetti (*Diritto marittimo privato,* I, pag. 239 e segg.) ne dà un elenco aggiornato al 1929.

Nel codice di commercio è contenuto il diritto privato della navigazione, diviso in IX titoli:

I. Delle navi e dei proprietari di esse. II. Del capitano. III. Dell'arruolamento e dei salari delle persone dell'equipaggio. IV. Del contratto di noleggio. V. Del prestito a cambio marittimo. VI. Dell'assicurazione contro i rischi della navigazione. VII. Delle avarie e della contribuzione. VIII. Dei danni cagionati dall'urto di navi. IX. Dei crediti privilegiati.

Il codice ed il regolamento della marina mercantile riguardano il diritto marittimo amministrativo, internazionale e penale, ma contengono anche numerose disposizioni di diritto privato.

La navigazione aerea è regolata dal R. D. 20 agosto 1923 (convertito in legge 31 gennaio 1926) e dal regolamento 11 gennaio 1925, modificato da numerosi successivi decreti. Questi due testi fondamentali rispecchiano quasi fedelmente la Convenzione di Parigi del 1919, in osservanza dell'assunto impegno internazionale.

Più volte da Commissioni di studio per la riforma dei codici è stata espresso il voto che tutto il diritto della navigazione venga di nuovo riunito e ordinato in un solo corpo di leggi.

Questa idea ha finalmente prevalso e la Commissione costituita con R. D. 3 giugno 1924, in esecuzione della L. 30 dicembre 1923 sulla riforma dei codici, ha redatto un primo progetto di codice unico marittimo, nel quale però si dovrebbe ora comprendere anche la navigazione aerea, ed un più completo regolamento della navigazione interna.

In realtà ha ormai una maggior ragione d'essere un codice unico del diritto della navigazione che un organico codice di commercio. Il contenuto delle leggi eccezionali del commercio si assottiglia sempre più per l'estensione al campo non commerciale di istituti originariamente sorti per bisogni speciali del commercio; mentre l'analogo fenomeno non si verifica e non può verificarsi ormai più pel diritto della navigazione, il quale anzi vede accentuarsi la sua *specialità* a mano a mano che il lavoro di unificazione internazionale produce i suoi frutti.

9. — *Bibliografia*. Scarsa è in Italia la trattazione scientifica del diritto della navigazione, a causa della mancanza, assoluta fino a questi ultimi anni, di cattedre universitarie dedicate a questo ramo del diritto. Da noi purtroppo l'elaborazione scientifica è strettamente in rapporto con l'insegnamento ufficiale.

Trattazioni modeste, ma utili, del diritto marittimo così privato come pubblico sono il *Manuale di diritto marittimo* (1911) del Vocino, e le *Istituzioni di diritto marittimo* (3ª ediz. 1928) del Sisto, opere destinate alle scuole secondarie ed istituti nautici, come anche il *Manuale di diritto pubblico marittimo* (1922) di Cipelli e Berti.

Buone, ma in gran parte invecchiate, sono le opere del Vidari (*Il diritto marittimo italiano esposto sistematicamente,* Milano 1892), dell'Ascoli P. (*Del commercio marittimo,* nel Commentario del codice di commercio, Verona 1900; 2ª ediz. Torino 1915; ed ora 5ª ediz. 1923 riveduta da Montessori ed Ascoli G.), e del Lumbroso (*Il codice di commercio annotato,* vol. V).

Più recente, ma di scarso valore scientifico è la compilazione del Pipia, *Trattato di diritto marittimo* (2ª ediz. 1922); ottima, sopratutto nella prima parte assai elaborata, è l'opera del Brunetti, nel *Commentario al codice di commercio* di Vallardi, ma naturalmente essa riguarda solamente il diritto privato e risente della difficoltà di costringere una vasta e complessa trattazione nella forma del commento agli articoli di un codice. Perciò il Brunetti ha opportunamente iniziato la pubblicazione di un *trattato*, di cui sono apparsi i primi due volumi (1929 e 1930) col titolo: *Diritto marittimo privato.*

Buoni, ma incompleti i testi universitari del Brunetti, *Corso di diritto marittimo* (Padova 1922-1923) e del Berlingieri *iunior*, *Corso di diritto marittimo* (Genova 1926). Un *Corso di diritto marittimo* del Longhena (Messina 1929, vol. I) è un lavoro pregevole sebbene privo di originalità.

È agli inizi un'opera alquanto frammentaria, ma non scarsa di meriti, del Manara G., *La legge del mare*, I. *Introduzione,* II. *Le avarie comuni*, III. *Il contratto di assicurazione di cose e di persone* (Padova 1929-1932).

Per lo studio dell'unificazione del diritto della navigazione, notevole è l'opera del Berlingieri, *Verso la unificazione del diritto del mare* (Roma 1928), ed utile la

compilazione del Giannini A., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo* (Milano 1930).

Buoni lavori storici d'insieme sono le opere dello Zeno, *Storia del diritto marittimo del Mediterraneo* (Roma 1915) e del Bonolis, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico* (Pisa 1921).

Il diritto marittimo privato poi è esposto in manuali di diritto commerciale, brevemente nelle *Istituzioni di diritto commerciale* del Vivante (38ª ediz. 1929), con più ampiezza, insieme col diritto aereo, nel *Manuale* del Marghieri (terza ediz. 1922-1923).

La letteratura di diritto aeronautico è agli inizi, si veda il volume del Musto, *L'aeromobile* (Napoli 1926), ed una prima notevole trattazione generale del Fragali, *Principii di diritto aeronautico* (Padova 1930), purtroppo viziata dal preconcetto dell'autonomia del diritto aeronautico. Pregevole ma sorpassata trattazione di diritto pubblico e di diritto internazionale è l'opera del Catellani, *Diritto aereo* (Torino 1911). Utile raccolta di leggi è il *Codice di diritto aeronautico* del Cogliolo (Hoepli 2ª edizione 1931).

Periodici specializzati: *Il Diritto marittimo* (Genova) diretto dal Berlingieri, che con l'annata trentaduesima ha iniziato una nuova serie (Are - Roma); *Il diritto aeronautico* (Roma) fondato nel 1924 da Ambrosini e Giannini e cessato col 1930, per cedere il posto alla pregevole *Rivista di diritto aeronautico*, diretta da Ambrosini. Notevole parte è fatta al diritto marittimo nella rivista *Diritto e pratica commerciale* (Roma) fondata nel 1921 dal Guidi, e nella fondamentale *Rivista del diritto commerciale* (Milano) di Vivante e Sraffa.

Tra le pubblicazioni recenti della letteratura francese, la miglior trattazione è il *Droit maritime* di Ripert, in 3 vol. (3ª ed. 1929-1930); la più vasta: *Traité de droit maritime* di Danjon, in 6 vol. (2ª ed. 1926-1932); il miglior manuale è il *Précis théorique et pratique de droit maritime* del Wahl, 1 vol. (1924). Sotto certi aspetti è notevole anche il *Traité de droit commercial maritime*

del Bonnecase, 1 vol. (1923). Eccellente è la grande *Revue de droit maritime comparé*, pubblicata e diretta dal Dor.

Tra le opere recenti della letteratura tedesca sono da ricercare sopratutto: Wagner-Pappenheim, *Handbuch des Seerechts*, 3 vol. (1906-1918); Sieveking, *Das deutsche Seerecht* (1907); Schaps, Mittelstein e Sebba, *Das deutsche Seerecht* (2ª ed. 1921); Busse, *Luftrecht*. Per la letteratura inglese: Abbott, Aspinall e Moore, *A treatise on the law relating to merchant ship* (15ª ed. 1920); Nokes Bridges, *The law of aviation;* per la belga: Smeesters, *Droit maritime et droit fluvial* (1929).

Interessanti riviste di diritto aeronautico: *Archiv für Luftrecht*, diretto da Oppikofer; *Air law Review*, New-York; *Revue générale de droit aerien*, diretta da De la Pradelle.

Capo III.

ORDINAMENTO DELLA NAVIGAZIONE IN ITALIA

§ 1. — Lo Stato e la politica della navigazione.

Abbiamo visto per quali ragioni si giustifica l'ingerenza dello Stato nell'ordinamento e nello sviluppo della marina mercantile e della navigazione aerea.

L'azione dello Stato si esplica in varî campi. Nel campo amministrativo: per l'ordinamento e la vigilanza, per la preparazione, la cultura e l'arruolamento della gente di mare e della gente dell'aria. Nel campo politico-economico: per lo sviluppo e l'esercizio della navigazione in rapporto alla politica commerciale. Nel campo finanziario: per la protezione della marina nazionale (costruzione ed armamento) e della flotta aerea.

L'esame della politica della navigazione non può formare oggetto di questo corso: solo ne vedremo alcune manifestazioni nei loro riflessi sull'ordinamento amministrativo della marina.

Nel campo della navigazione marittima l'ingerenza politico-economica dello Stato porta alla distinzione tra marina libera e marina sovvenzionata.

Marina sovvenzionata è quella istituita, regolata e sorretta dallo Stato mediante diretti e particolari aiuti finanziari: sovvenzioni.

Marina libera è quella non vincolata a servizi disposti dallo Stato, e che perciò non gode di *particolari* aiuti dello Stato; ma solo dell'eventuale regime di protezione, disposto per l'incremento della navigazione o per la costruzione delle navi: premi di costruzione, premi di navigazione o di armamento, mutui di favore, agevolazioni fiscali o doganali, ecc.

In generale le sovvenzioni non hanno fatto buona prova, mentre sembra maggiore l'efficacia dei premi alla marina libera, che sono però assai onerosi per lo Stato. Tuttavia le sovvenzioni possono essere indispensabili: *a*) per istituire o mantenere linee commerciali di importanza politica (Egitto, Pacifico, Estremo Oriente); *b*) per l'impiego di navi con caratteristiche speciali adatte a farle servire come navi ausiliarie della marina da guerra (alta velocità, impianti speciali per trasporto di merci determinate ecc.); *c*) ed infine per assicurare le regolari comunicazioni e il servizio postale con le isole e con le colonie. Alcune di queste comunicazioni furono esercitate per qualche tempo direttamente dallo Stato, come appendice del servizio ferroviario (legge del 1908), ma poi vennero opportunamente cedute all'industria privata sovvenzionata.

Risulta chiaro pertanto che il sistema delle sovvenzioni, che risponde a particolari necessità, non dovrebbe rientrare nell'azione dello Stato diretta a proteggere lo sviluppo della marina nazionale, perchè questa azione può esplicarsi con altri mezzi più adatti ed efficaci.

Dando uno sguardo alla legislazione anteriore alla guerra, troviamo che una legge del 13 luglio 1911 assegnava alla marina libera delle agevolazioni varie e dei premi di costruzione, e poi dei premi di navigazione, allo scopo di incoraggiare nello stesso tempo lo sviluppo dell'industria della costruzione, e di quella dell'armamento, le quali, per qualche riguardo, hanno degli interessi antitetici, che devono essere conciliati con opportune disposizioni dirette a compensare l'armamento nazionale del maggior costo delle navi costruite in Italia.

Con leggi del 13 giugno 1910 e del 22 giugno 1913 erano concesse sovvenzioni per 13 ½ milioni annui ad alcune linee di navigazione.

Questo regime è cessato con la guerra per far luogo ad una nuova situazione che ha durato anche nel primo periodo del dopo-guerra. Con la requisizione dell'intera flotta mercantile, e con numerose disposizioni eccezionali, fu instaurato una specie di esercizio di Stato della navigazione mercantile, che ha provveduto anche con forme varie, molto onerose, all'incoraggiamento della ricostruzione della flotta nazionale, assai provata dalla guerra sottomarina di corsa.

Questa situazione transitoria ed anormale non merita di essere esaminata, essendo venuta ormai a cessare completamente per far luogo ad un diverso regime di sovvenzioni e di aiuti, al quale è affidata la nuova espansione della nostra marina.

Per quanto riguarda l'industria dell'armamento le leggi vigenti provvedono alle varie esigenze anzitutto con un complesso e dispendioso sistema di sovvenzioni (R.D.L. 30 ottobre 1923). Sono stati considerati tre gruppi di linee: a) *servizi indispensabili* (comunicazioni con le isole e le colonie, linee interne dell'Adriatico), concessi per venti anni, con la spesa totale (con la revisione di cui al R.D.L. 13 dicembre 1928) di L. 3.164.650.576; b) *servizi utili* (linee commerciali: Egitto, Levante, Nord Europa, Pacifico, Estremo Oriente, Africa ecc.), in parte con contratto decennale (con spesa di L. 552.859.000), in parte con contratto quinquennale (con spesa di L. 100.193.923).

Le convenzioni con gli armatori, stipulate dopo opportune gare, sono state successivamente più volte modificate per cambiamenti d'itinerarii ed aggiornamenti delle sovvenzioni.

La crisi mondiale tutt'ora in corso ha indotto poi il Governo nazionale a ripristinare un sistema di aiuti alla marina libera. Con legge 8 luglio 1929, recante « provvedimenti a favore del naviglio mercantile nazionale » impostato dopo l'entrata in vigore della legge stessa e

varato entro il 30 giugno 1938, sono stati istituiti compensi di armamento in rapporto alla velocità delle navi e calcolati sulla base dei compensi di costruzione, ed inoltre è stata confermata e prorogata l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile concessa dal decreto legge 16 maggio 1926. Infine con decreto legge 21 dicembre 1931 per « provvedimenti a favore della marina da carico » sono stati istituiti premi temporanei di navigazione, tanto per le navi a propulsione meccanica, quanto per i velieri. I premi sono fissati in ragione delle tonnellate di stazza lorda delle navi e delle miglia percorse, ed in rapporto inverso dell'età delle navi (navi a propulsione meccanica); per i velieri il premio è in ragione delle tonnellate di stazza e del tempo dell'armamento della nave. L'ammontare totale dei premi non deve superare la somma complessiva di 70 milioni.

Il contributo dello Stato per la navigazione aerea è dato mediante l'istituzione di *servizi convenzionati*. Nelle condizioni attuali un traffico mercantile aereo non è redditizio e quindi non è possibile senza un forte sussidio dello Stato. Le sovvenzioni alla navigazione aerea (autorizzate con decreto 18 ottobre 1923 e regolate dai disciplinari delle singole concessioni) sono di due specie: *a*) sovvenzioni chilometriche mobili, veri e propri premi di navigazione commisurati sul costo di volo; *b*) sovvenzioni fisse, come contributo alle spese di manutenzione della flotta aerea. Inoltre con decreto 3 aprile 1926 sono state istituite le sovvenzioni postali, quali corrispettivo dell'appalto di trasporto della posta.

In casi particolari, come ad es. per la costruzione e l'esercizio di grandi navi da passeggeri, lo Stato interviene in forme diverse (mutui di favore, ecc.) con diretti accordi con gli armatori.

§ 2. — L'ordinamento amministrativo.

1. — *Organi dell'amministrazione della marina mercantile.* Per l'art. 1 cod. m. m. l'amministrazione della ma-

rina mercantile è retta dal Ministro della marina. Ma essa nel 1916 passò al Ministro dei trasporti marittimi e ferroviarii; soppresso poi questo ministero nel 1920, la detta amministrazione è passata al Ministero dell'industria e commercio sotto la direzione di un apposito sottosegretariato di Stato, il quale poi nel 1922 è stato posto alla dipendenza del Ministro della marina.

Successivamente (R.D.L. 16 novembre 1922) si è voluto dare all'organo centrale della marina mercantile una maggiore autorità e autonomia trasformando il sottosegretariato in Commissariato generale; e finalmente costituito il Ministero delle comunicazioni (R. D. 30 aprile 1924), che sopraintende alle ferrovie ed ai servizi postali e telegrafici, l'organo centrale della marina è stato trasferito a questo nuovo ministero, riprendendo la qualifica di sottosegretariato, senza alcuna speciale autonomia. Perciò attualmente, là dove il codice e le leggi parlano di Ministero della marina deve leggersi Ministero delle comunicazioni, salvo per quelle disposizioni che si riferiscono a servizi rimasti alla dipendenza dell'amministrazione della marina militare.

Alcuni rami dell'amministrazione marittima dipendono ancora da altri ministeri: la sanità marittima dal Ministero degli interni; la navigazione interna, ed in parte, il servizio dei porti, dal Ministero dei lavori pubblici; la pesca, per la maggior parte, dal Ministero dell'agricoltura.

La navigazione aerea fa capo al Ministero dell'aeronautica.

La tendenza dominante è quella di riunire tutti i servizi attinenti alla navigazione mercantile e di porli alla dipendenza di un unico organo centrale: con la legge 1910 sono stati tolti i servizi marittimi sovvenzionati dal Ministero delle poste (ed ora insieme alle poste si trovano anch'essi presso il Ministero delle comunicazioni); l'esercizio dei fari e fanali dal Ministero dei lavori pubblici; per un breve periodo varii servizi della pesca sono stati riuniti alla dipendenza di uno speciale ufficio centrale

chiamato Delegazione, poi sono stati di nuovo divisi e restituiti per la maggior parte al Ministero dell'economia nazionale (attualmente Ministero dell'agricoltura e foreste).

Il capo dell'amministrazione centrale della navigazione è assistito dal Consiglio superiore della marina mercantile, organo consultivo (R. D. 11 luglio 1885, 8 luglio 1889, 23 agosto 1898, 18 novembre 1905, R. D. L. 10 aprile 1924 e 25 settembre 1924).

Il servizio amministrativo e tecnico della marina mercantile è fatto da un corpo di impiegati, denominato delle *capitanerie di porto*. Il termine di *capitano di porto* per designare l'autorità marittima locale è una denominazione tradizionale italiana, la si trova già negli statuti medievali dell'Adriatico. Per l'art. 3 del cod. mar. merc. si tratta di un corpo di impiegati civili. Ma esso è stato militarizzato con D. L. 3 febbraio 1917 per la durata della guerra, e questo carattere militare è stato prorogato col R. D. 27 novembre 1919, onde adesso all'ufficio di *capitano di porto* sono addetti funzionari con vario grado della gerarchia militare.

In realtà, come vedremo, le capitanerie hanno sempre avuto ed hanno nello stesso tempo funzioni militari e funzioni civili, per quella stretta unione che lega la marina mercantile con quella da guerra nei riguardi del personale; e per le funzioni militari (leva, requisizioni, segnalamento delle coste, ecc.) sono state sempre, e sono anche ora, alla dipendenza del Ministero della marina.

Il corpo delle capitanerie si compone di ufficiali generali, che hanno nome e funzioni di *ispettore* e *vice ispettore,* e di colonnelli, tenenti colonnelli, maggiori, capitani, tenenti e sottotenenti. Il R. D. L. 18 agosto 1920 ha istituito i sottufficiali di porto, con funzioni di pubblica sicurezza specializzata.

Questa gerarchia di gradi militari non riguarda la qualifica e le funzioni degli uffici: un capitano di porto, e cioè il capo di un compartimento marittimo, a seconda dell'importanza della circoscrizione, può avere il grado di maggiore o di colonnello. Secondo la gerar-

chia degli uffici, il corpo delle capitanerie è composto di capitani, ufficiali ed applicati di porto (art. 3 cod. mar. merc.). Negli approdi, dove non ha sede alcuna autorità marittima, il servizio può essere affidato ad altri agenti governativi (per lo più l'agente doganale del luogo) od anche a persone private, col nome di delegato di porto (art. 5), o di spiaggia (R. D. 20 dicembre 1923).

2. — *Giurisdizione amministrativa.* Secondo il codice per la marina il litorale del Regno è diviso in compartimenti marittimi e questi si suddividono in circondarii (art. 2). Al momento dell'ultima riforma delle circoscrizioni (R. D. 20 dicembre 1923) i compartimenti erano 31, oltre lo speciale Ufficio di porto di Roma, istituito con legge 6 maggio 1906, ed il Governo marittimo di Trieste, sostituito da 3 nuovi compartimenti con R. D. 8 febbraio 1923.

La riforma del 20 dicembre 1923 ha istituito una nuova categoria: la *direzione marittima,* dividendo tutto il litorale dello Stato in 12 direzioni marittime, e queste suddividendo in 31 *capitanerie.* Il R.D.L. 16 luglio 1924 ha ripristinato tre compartimenti soppressi, portando il numero delle capitanerie a 34. Le capitanerie o compartimenti (le due qualifiche sono usate promiscuamente) sono divise in ufficii circondariali, ufficii locali e delegazioni di spiaggia. L'Ufficio di porto di Roma è diventato un ufficio circondariale della Direzione marittima del Lazio (Civitavecchia), ed è autorizzato a tenere le matricole delle navi e della gente di mare.

A capo delle direzioni marittime è posto un colonnello o t. colonnello. Il capo del compartimento o capitaneria è il capitano di porto. Ad ogni circondario ed ufficio locale è preposto un ufficiale, gli uffici locali possono anche essere affidati a personale non di ruolo (*incaricati marittimi*).

3. — *Competenza ed attribuzioni degli organi amministrativi locali.* I direttori marittimi sono stati investiti

di funzioni, che le leggi precedenti attribuivano all'amministrazione centrale: rilascio di patenti, nomina degli ispettori per la visita delle navi, concessione dell'atto di nazionalità, emanazione di regolamenti speciali dei porti, concessioni demaniali fino a nove anni, e, secondo la L. 31 dicembre 1928, regolamento del lavoro degli ormeggiatori ed altre persone indicate nell'art. 166 cod. m. m. E naturalmente le direzioni marittime costituiscono un organo intermedio tra le capitanerie ed il ministero, attuando un opportuno decentramento amministrativo.

Secondo la formola del codice (art. 10) i capi degli uffici di porto sono incaricati della parte esecutiva dell'amministrazione della marina mercantile, del servizio dei porti, scale, rade, spiagge, calate, moli e ponti situati nel rispettivo territorio, nonchè dei canali e fossi che ne fanno parte.

I capi degli uffici compartimentali e circondariali esercitano le funzioni di ufficiale pubblico nella stipulazione degli atti loro affidati, onde gli atti da loro ricevuti sono atti pubblici agli effetti civili e penali (art. 11).

I capitani di porto ed i capi degli uffici circondariali inoltre esercitano funzioni di *polizia giudiziaria* (art. 13); e funzioni *giudiziarie*. Il codice limitava questa competenza giudiziaria alle controversie non eccedenti il valore di quattrocento lire, per le materie indicate dall'art. 14 cod. m. m. (danni cagionati dall'urto di navi nell'interno dei porti, indennità e ricompense dovute per soccorsi a navi in pericolo, mercedi dovute ai piloti, salarii degli equipaggi). Per le questioni di valore superiore alle L. 400 essi avevano funzioni di conciliazione, e non riuscendo l'accordo tra le parti, erano tenuti a redigere processo verbale, ed eventualmente perizia, da trasmettere col loro parere alla competente autorità giudiziaria (pretura o tribunale).

Con legge 31 dicembre 1928 è stata accresciuta la competenza civile degli ufficiali di porto comandanti di compartimento o di circondario marittimo, così pel va-

lore (portato a lire cinquemila) come per la materia (aggiungendo ai quattro casi dell'art. 14 del codice anche i danni causati dalle navi nelle loro manovre nel porto, dall'uso di meccanismi di carico e scarico, e quelli arrecati dalle navi alle reti ed attrezzi da pesca). Ed anche le questioni relative ai diritti di pilotaggio sono state attribuite alla competenza dei capitani di porto, salvo le controversie tra piloti in materia di ripartizione dei proventi, le quali sono decise in via amministrativa dalla autorità marittima, in conseguenza del carattere pubblicistico delle corporazioni dei piloti.

I comandanti di porto decidono senza formalità di giudizio, sentite le parti ed anche in contumacia di quella che non fosse comparsa, formano un processo verbale e pronunciano decisione motivata, che ha forza esecutiva anche se appellabile. Sono appellabili dinanzi al tribunale solo le decisioni per controversie di valore superiore alle duemila lire. Prima di decidere i comandanti di porto devono tentare un amichevole accordo; se la controversia ha un valore superiore alle cinquemila lire i comandanti non hanno altra attribuzione che quella di adoperarsi per un amichevole componimento, quando ne siano richiesti da una delle parti. Il verbale dell'avvenuta conciliazione, sottoscritto dalle parti, costituisce titolo esecutivo. Non riuscendo l'accordo il comandante stende processo verbale della vertenza e ne rilascia copia a richiesta delle parti.

Secondo questa nuova legge il tentativo di conciliazione è facoltativo. Rimane così risoluta la questione assai viva tra gli interpreti del codice per la marina, circa la procedibilità dell'azione in caso di mancanza del tentativo di conciliazione.

I conflitti di competenza tra comandanti di porto sono risolti dal Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato (art. 9 legge 31 dicembre 1928).

Va anche ricordato qui che il regolamento 15 agosto 1928 sulla sicurezza delle navi mercantili ha attribuito (art. 153) all'esclusiva competenza dei comandanti di

porto di grado non inferiore a capitano il giudizio sulle infrazioni alle prescrizioni del regolamento stesso. Ma non si capisce bene che cosa voglia dire questa disposizione, che nella seconda parte aggiunge: «la competenza è determinata a norma delle vigenti disposizioni del codice per la marina mercantile». Il nuovo testo di questo regolamento (23 maggio 1932), all'art. 161, ha modificato questa disposizione facendo richiamo non più al codice ma «alle vigenti disposizioni legislative».

L'organizzazione amministrativa della marina risponde pure alle finalità della marina militare. Le operazioni della leva di mare sono affidate ai capitani di porto dei compartimenti marittimi, coadiuvati dagli ufficiali di porto dei relativi circondari (art. 12 legge t. u. 16 dicembre 1888 sulla leva marittima). Il consiglio di leva marittima è presieduto dal capitano di porto (art. 18).

Ai capitani di porto sono anche attribuiti alcuni limitati poteri relativi all'amministrazione del demanio marittimo: concessioni temporanee, occupazioni d'arenili.

4. — *Giurisdizione consolare all'estero.* Il servizio della marina mercantile in paese estero è affidato ai regi consoli ed agenti consolari (art. 9 cod. m. m.), ed è riconosciuto dai paesi dove gli uffici consolari vengono stabiliti o con apposite convenzioni consolari o con i trattati di commercio e di navigazione.

Salvo eventuali restrizioni previste da tali accordi internazionali, i Consoli hanno in massima le medesime attribuzioni che spettano in Patria all'autorità marittima (su ciò si veda: Chiovenda, *Manuale di pratica consolare*, Roma 1931).

Opportune disposizioni, che verranno richiamate a suo luogo, adattano alla particolare situazione degli ufficii consolari le norme dettate in considerazione degli uffici marittimi metropolitani.

Anche i Consoli hanno funzioni giudiziarie per controversie marittime fino a L. 500 tra componenti degli equipaggi delle navi nazionali riguardo ai salari, agli

alimenti ed a qualsiasi altra obbligazione (art. 77 della legge consolare). Per i valori superiori la competenza è dei tribunali consolari (ove questi esistono, e cioè nei paesi di capitolazioni).

Un decreto legge 23 ottobre 1930 ha regolato in modo speciale le attribuzioni dei consoli dell'Estremo Oriente per le navi naviganti sui fiumi di quei paesi.

La giurisdizione consolare all'estero è stata estesa anche alla navigazione aerea dall'art. 4 del Regolamento sulla navigazione aerea.

5. — *Demanio marittimo.* Il demanio marittimo è una parte del demanio pubblico, e pur essendo disciplinato dall'ordinamento generale del demanio dello Stato (articoli 427, 430 cod. civ.), ne è in certo modo distinto nei riguardi amministrativi in quanto dipende, per ciò che concerne il suo uso e la polizia, dall'autorità marittima (art. 157 cod. mar. merc.).

Ai fini del cod. mar. merc. il demanio marittimo comprende la spiaggia ed il lido del mare, inclusi i porti, le darsene, i canali, i fossi, i seni e le rade.

Lido del mare è la zona percorsa dai marosi nelle maggiori mareggiate normali. Ne sono quindi escluse le zone che possono essere raggiunte dal mare solo in casi eccezionali. Spiaggia è la zona oltre il lido, naturalmente destinata alle necessità del pubblico uso del mare, e che, dove non sia stata espressamente delimitata, si estende fino a ciascun'altra proprietà pubblica o privata.

La legge sulla pesca 4 marzo 1877 (e reg. relativo 13 novembre 1882) distingue le acque del demanio pubblico dalle acque del mare territoriale, ma ammette che possono essere date in concessione a privati (fino a 99 anni) zone di acque così demaniali come del mare territoriale.

Le concessioni perpetue delle pertinenze del pubblico demanio devono essere autorizzate per legge (art. 158 cod. mar. merc.), le concessioni temporanee possono esser fatte dall'amministrazione marittima. Secondo il

R. D. 20 dicembre 1923, le concessioni fino a nove anni possono essere accordate dalle direzioni marittime.

6. — *Ordinamento dei porti.* La gestione dei porti è affidata all'amministrazione della marina mercantile. I lavori pubblici e la manutenzione spettano invece al Ministero dei lavori pubblici.

Le mansioni amministrative esecutive sono affidate agli uffici di porto, ma di regola con limitati poteri e senza alcuna autonomia.

Alcuni tra i maggiori porti nazionali hanno speciali ordinamenti amministrativi.

Per il porto di Genova la legge 12 febbraio 1903 (con il regolamento 25 giugno 1903) ha istituito un «Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto» tra lo Stato, le Provincie ed i Comuni interessati, la Camera di commercio, e le Ferrovie dello Stato. Organi di questa amministrazione autonoma, che come ente autarchico pubblico è sotto il controllo della Prefettura, sono il Presidente, nominato dallo Stato, una assemblea di 24 membri rappresentanti gli enti consorziati, ed un comitato esecutivo di 11 membri, costituito in maggioranza di pubblici funzionari (prefettura, genio civile, capitaneria, ferrovie, dogana), e di un capitano marittimo ed un operaio. Il Consorzio ha un proprio bilancio ed amministra i fondi stanziati pei lavori del porto, i proventi portuali ed i contributi dello Stato e degli enti consorziati.

Questo speciale regime ha fatto in genere una buona prova, sopratutto da quando, sopiti e regolati gli antagonismi di classe, la rinnovata disciplina nazionale ha abolito gli antichi abusi e diminuito il costo del lavoro portuale.

Tra i molteplici ritocchi che la legge istitutiva del Consorzio ha via via subito (L. 28 giugno 1906; R. D. L. 15 settembre 1923; 21 agosto 1924; 6 novembre 1924; 28 dicembre 1924; 12 luglio 1925; 3 settembre 1925; 3 gennaio 1926; 6 gennaio 1927; 30 giugno 1927) di gran

lunga i più importanti sono stati quelli apportati dal R. D. L. 28 dicembre 1924, il quale, tra l'altro:

a) ha meglio precisato le attribuzioni del Consorzio, che son quelle di « coordinare di intesa con le pubbliche amministrazioni interessate tutti i servizi e le operazioni svolgentisi nel porto, di regolare e disciplinare in tutto l'ambito del porto, *con autorità e poteri di regolamentazione e di determinazione delle tariffe*, sia verso i datori di lavoro, sia verso gli eventuali intermediari ed i lavoratori, le operazioni ed il lavoro del porto, nonchè risolvere in via amministrativa, a mezzo dei propri organi, tutti i reclami in ordine al lavoro ed alle operazioni suddette; tutti i servizi portuali sono affidati al Consorzio, ad eccezione del pilotaggio;

b) ha modificato la composizione del Consorzio, chiamando a farne parte: lo Stato con sei rappresentanti (tra cui il Presidente, nominato dal Re su proposta del Consiglio dei Ministri); le Provincie contribuenti alle spese del porto con un rappresentante ciascuna; il Comune di Genova con due rappresentanti, e gli altri Comuni contribuenti con un rappresentante; la Camera di commercio con tre rappresentanti, di cui uno capitano marittimo ed uno armatore;

c) ha completato e precisato le funzioni del Presidente del Consorzio, attribuendogli la doppia figura di capo dell'amministrazione autonoma del porto e di delegato del Governo. Nella prima qualità il Presidente provvede con propri decreti all'esecuzione delle deliberazioni dell'assemblea e dispone su tutti gli oggetti di propria competenza nell'amministrazione consortile; come delegato del Governo il Presidente ha poteri di polizia amministrativa e di disciplina nel territorio portuale, e poteri giurisdizionali per la decisione delle controversie in ordine al lavoro, alle operazioni ed ai servizi del porto, nei limiti della competenza del pretore (L. 5000) e con le modalità dell'art. 15 cod. mar. mer.; le decisioni sono inappellabili; per le controversie eccedenti la competenza del pretore si applica l'art. 16 cod. mar. merc.

Queste importanti attribuzioni giudiziarie del Presidente del Consorzio sono state rispettate e confermate dal R. D. L. 26 febbraio 1928, che ha attribuito all'autorità giudiziaria ordinaria la competenza a decidere le controversie individuali di lavoro.

Infine il R. D. 11 aprile 1926 ha approvato un nuovo regolamento, testo unico, per il Consorzio di Genova.

Nuove modificazioni alla legge costitutiva del Consorzio sono state introdotte con decreto legge 23 ottobre 1930, il quale, tra l'altro: *a*) ha variato la composizione del Consiglio e dell'assemblea, ed ha chiamato a far parte di questa i rappresentanti delle Associazioni sindacali dell'industria, del commercio e della navigazione; *b*) ha ampliato e regolato il Comitato, dividendolo in due sezioni (1ª opere portuali e gestione; 2ª lavoro), ed ha istituito una Commissione consultiva.

Con D. L. 10 marzo 1918 è stato istituito l'« Ente autonomo per il porto di Napoli » per l'esecuzione delle opere pubbliche, la gestione del demanio, e l'esercizio dei servizi portuali. Questo Ente, benchè fornito di limitata autonomia, essendo alla diretta dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, aveva un proprio Consiglio di amministrazione per la gestione dei proventi, costituiti da un contributo dello Stato, dalle tasse portuali e dai canoni delle concessioni.

Questo speciale ordinamento, che aveva una seria ragion d'essere in un grande porto come quello di Napoli, pel quale dovevano essere eseguiti ingentissimi lavori e risoluti numerosi e gravi problemi, è stato preso a pretesto e ad esempio per la istituzione di molti altri ***enti autonomi,*** intesi principalmente a dirigere ed affrettare l'esecuzione delle opere portuali. L'abuso di questa inutile moltiplicazione d'uffici divenne evidente e scandaloso quando, per ragioni elettorali o per favoritismi personali, si giunse a dare l'ente autonomo a porti affatto secondari, come Rimini, Ortona e Riposto, arrivando al numero totale di 16 enti autonomi.

Il fascismo ha spazzato via questa tipica manifesta-

zione del decadimento amministrativo e politico, e tutti gli enti autonomi sono stati aboliti alla fine del 1922.

In verità un organismo direttivo più o meno decentrato od autonomo non può essere necessario e conveniente che in un grande porto, ove per la complessità delle esigenze e le difficoltà dell'amministrazione sia richiesta la capacità e l'autorità di un elevato dirigente.

Perciò sono stati conservati il Consorzio di Genova, ed il Provveditorato di Venezia, di cui ora diremo, e perciò a Napoli, sciolto l'Ente autonomo con R. D. 31 dicembre 1922, è stato dapprima istituito uno speciale Commissariato, di cui un R. D. 25 marzo 1923 ha stabilito le attribuzioni. Il R. Commissario straordinario pel porto di Napoli, il quale in parte dipendeva dal Ministero dei lavori pubblici, ed in parte da quello delle Comunicazioni, che ne controllavano e potevano annullarne le deliberazioni, esercitava i poteri che gli venivano delegati dal primo ministero per l'esecuzione delle opere portuali, ed esercitava poteri delegati dal Ministro delle Comunicazioni per quanto riguarda i servizi portuali, oltre quelli spettanti alle capitanerie di porto per la parte prima del tit. III cod. comm. Così questo Commissario straordinario aveva le facoltà di pubblico ufficiale a norma dell'art. 11 cod. mar. merc., gestiva direttamente o per concessione le aree demaniali e gli impianti del porto (e non solo quelli statali, ma anche quelli comunali e camerali), disciplinava i servizi relativi al movimento delle merci e determinava le tariffe di sbarco ed imbarco.

Ma questo Commissariato, con così ampie attribuzioni, godeva di un'autonomia giuridica molto limitata, come si è visto, e di una ancor più ristretta autonomia finanziaria, perchè amministrava i limitati proventi del porto (sopratasse d'ancoraggio, reddito delle proprietà demaniali, ecc.), e questi proventi, detratte le spese di ufficio, dovevano essere destinati al miglioramento del porto.

Erano esclusi dalle attribuzioni del Commissariato: le opere ed i servizi militari, il servizio di pilotaggio, la

polizia giudiziaria e quella di pubblica sicurezza, la giurisdizione penale, e naturalmente i servizi doganali, di sanità, dell'emigrazione.

Questo Commissariato è stato soppresso con decreto legge 23 ottobre 1930 e le sue attribuzioni sono state demandate al comandante del porto di Napoli, costituendo alla dipendenza di questi una « Azienda dei mezzi meccanici e degli arredamenti portuali di Napoli ». Nella gestione di questa Azienda il comandante del porto è assistito da un Comitato e da un direttore. I proventi dell'Azienda devono esser destinati al funzionamento dell'Ufficio del lavoro portuale, ed all'acquisto e manutenzione di arredi portuali.

Il porto di Venezia è tuttora retto dal « Provveditorato al porto » ordinato dal R. D. L. 30 agosto 1919, di cui l'art. 1 dichiara che « l'esercizio commerciale del porto di Venezia è affidato ad un'azienda autonoma » che è appunto il Provveditorato alla dipendenza del Ministero dei trasporti (ora delle Comunicazioni). Il Provveditore, nominato con decreto reale, dirige la manutenzione e le opere del porto, la gestione del demanio marittimo ecc., ed è assistito da un consiglio d'amministrazione e da una commissione consultiva. Il Consiglio, di cui fanno parte il podestà, il capitano di porto, il presidente del consiglio dell'economia, il direttore della dogana, ecc., delibera tra l'altro sulle tariffe del lavoro.

Un decreto legge 14 marzo 1929 ha modificato l'ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia estendendone la giurisdizione a varii approdi della laguna ed al porto artificiale di Marghera, nonchè ai canali di congiunzione. Questo decreto ha istituito, in luogo della Commissione consultiva, un Comitato esecutivo, ha chiamato a far parte del Consiglio rappresentanti del partito fascista e dei sindacati, ed ha così precisato le attribuzioni del Provveditorato:

a) gestione delle operazioni di sbarco, imbarco ecc. delle merci, e disciplina del lavoro relativo con tutti i compiti assegnati agli ufficii del lavoro portuale; *b*) gestione

dei depositi franchi, magazzini generali ecc.; *c*) concorso alla gestione dei mezzi di trasporto ferroviario; *d*) gestione dei suoli ed altri beni demaniali di concerto con la capitaneria di porto; *e*) costruzione e manutenzione di opere e di arredamenti portuali; *f*) studi e provvedimenti per lo sviluppo dei traffici del porto.

Il Provveditorato è sottoposto alla vigilanza del Prefetto, il quale può anche sospendere le deliberazioni del Consiglio di amministrazione.

Tutti questi speciali ordinamenti, pur sovrapponendosi, come si è visto, in maggiore o minor misura alla ordinaria competenza delle capitanerie di porto, ne hanno rispettato le più gelose funzioni. Così anche a Genova la capitaneria ha conservato le sue attribuzioni per la leva marittima e gli altri servizi militari, la polizia giudiziaria e la giurisdizione marittima civile e penale, che è stata rispettata anche dal R. D. L. 26 febbraio 1928 sulle controversie individuali di lavoro.

Tutta la organizzazione amministrativa della marina mercantile, che è connessa a quella dei compartimenti marittimi, non riguarda i porti interni, per i quali manca ancora una organizzazione generale. Pel porto di Roma, la legge 6 maggio 1906, che ha dichiarato marittima la navigazione del Tevere tra la città e il mare, ha istituito un *ufficio di porto,* che è ora un ufficio circondariale della Direzione marittima del Lazio.

7. — *Servizio dei porti.* Il servizio dei porti è regolato dall'autorità marittima. L'art. 163 cod. mar. merc. dispone che gli uffici di porto provvedano a: l'entrata e uscita delle navi; gli ancoraggi e gli ormeggi; l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri; l'imbarco, lo sbarco e il deposito delle merci; l'uso dei fuochi e le precauzioni contro gli incendi; ed in genere tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza del porto o rada e sue dipendenze. Il regolamento per la marina mercantile agli art. 812 e seg. detta in proposito disposizioni assai particolareggiate.

Gli arredamenti dei porti (grue, magazzini, ecc.) pos-

sono appartenere a privati pel proprio uso (armatori, commercianti) od a imprese concessionarie. In genere negli atti di concessione è regolata l'ingerenza e la sorveglianza dell'autorità marittima.

Le diramazioni ferroviarie pel servizio dei porti sono anch'esse sotto la giurisdizione dell'ufficio di porto (articolo 164 cod. mar. merc.).

L'arredamento dei porti appartenente al municipio, o alla camera di commercio (ora: Consiglio provinciale dell'economia) deve essere esercitato d'accordo con l'ufficio di porto e sotto la sua sorveglianza (cod. mar. merc. art. 165).

La polizia giudiziaria pei reati commessi spetta all'ufficio di pubblica sicurezza, ma ove non esista tale ufficio, i provvedimenti di urgenza sono dati dall'ufficio di porto (art. 181).

Gli agenti degli uffici di porto sono equiparati agli agenti della forza pubblica (art. 185) ed hanno diritto di visita nelle navi, nelle baracche ed in ogni luogo chiuso situato nel porto o sulla spiaggia.

L'autorità marittima ha facoltà di concedere licenze pel deposito di merci sui moli e sulle calate, in deroga alle disposizioni della legge (art. 178 cod. m. m.), e di rilasciare permessi di pesca nei luoghi dove questa è vietata (art. 180).

Tutte le persone addette al lavoro nei porti sono soggette all'autorità marittima locale e tenute all'osservanza di speciali regolamenti (cod. mar. merc. art. 166; poteri disciplinari, art. 451, 454).

Il R. D. L. 15 ottobre 1923 « per la disciplina del lavoro nei porti » ha conferito all'amministrazione centrale il potere di regolare il lavoro portuale, limitando il numero dei lavoratori e degli imprenditori, ordinando ruoli per i turni e per la distribuzione dei lavoratori tra i diversi imprenditori, determinando le tariffe e gli orarii. Per applicare più efficacemente questi provvedimenti, con R. D. L. 1 febbraio 1925 il Ministro delle comunicazioni è stato autorizzato ad istituire, presso le

capitanerie od uffici di porto, un *ufficio del lavoro portuale*, diretto da un ufficiale di porto con l'assistenza dei rappresentanti delle classi interessate e di un ispettore dell'industria e lavoro, col compito di: *a*) tenere i ruoli dei lavoratori; *b*) autorizzare e controllare le associazioni dei lavoratori portuali; *c*) autorizzare gli imprenditori di lavori; *d*) distribuire i lavoratori tra i diversi datori di lavoro; *e*) risolvere le controversie individuali sorgenti tra i lavoratori e tra essi ed i datori di lavoro circa l'esecuzione del lavoro o l'applicazione delle tariffe; contro queste decisioni è ammesso il ricorso al comandante del porto che decide inappellabilmente; *f*) determinare gli orarî di lavoro: *g*) applicare pene disciplinari; *h*) riscuotere una eventuale contribuzione a carico dei ricevitori o speditori delle merci non superiore a cent. 10 per ogni tonnellata sbarcata od imbarcata.

È da notare che il R. D. L. 26 febbraio 1928 sulle controversie individuali di lavoro ha rispettato la competenza giudiziaria degli uffici del lavoro portuale.

Fino ad ora sono stati istituiti uffici del lavoro in 24 porti (esclusi Genova e Venezia, dove è rimasto in vigore il particolare ordinamento locale).

Per la disciplina del lavoro nei porti, nelle rade e spiagge di minor traffico, un decreto-legge 23 ottobre 1927 (Norme complementari per la disciplina del lavoro nei porti) ha stabilito che il Ministro per le comunicazioni può delegare al competente direttore marittimo l'esercizio delle facoltà attribuitegli dal decreto legge 15 ottobre 1923, e può disporre che le funzioni demandate agli uffici del lavoro (decreto-legge 1 febbraio 1925) siano per tali località esercitate dal capo dell'ufficio di porto locale, o dall'ufficio del lavoro, stabilito in un porto viciniore. In applicazione di questo decreto-legge, un decreto ministeriale 2 ottobre 1928 ha regolato il lavoro in 38 porti ed approdi minori.

Infine con decreto legge 24 gennaio 1929 è stato dato un nuovo *ordinamento alle maestranze portuali*, per l'innanzi organizzate in società cooperative od associa-

zioni di vario genere. Secondo questo nuovo ordinamento, i lavoratori portuali sono raggruppati in *Compagnie* specializzate, con provvedimento dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro, od in mancanza, dell'autorità marittima. Le *Compagnie* hanno capacità giuridica limitatamente agli atti necessari alle loro operazioni; sono dirette da un *console* (ed eventualmente anche da vice-consoli) nominati dall'autorità su designazione del Sindacato dei lavoratori portuali. Il Console ha la rappresentanza della Compagnia, esegue gli ordini delle autorità circa l'ordinamento del lavoro, gestisce il patrimonio ed i proventi del lavoro, assistito da un *Collegio di fiduciarii*. Dei *revisori*, designati dal Sindacato, controllano i conti, ed il Sindacato esercita la vigilanza su tutta l'attività svolta dalla Compagnia. Le compagnie hanno il monopolio del lavoro portuale, e ad esse passa il patrimonio delle precedenti associazioni, con particolari conguagli per i soci passati dalle associazioni alle compagnie, e con il rimborso delle quote spettanti ai soci non passati o cessati. Queste compagnie sono dunque una singolare specie di società coattive in cui rapporti giuridici di natura privata come la pertinenza del patrimonio sociale ai singoli compagni, la prestazione di lavoro ecc., si intrecciano strettamente con rapporti di natura pubblica derivanti dalla disciplina del lavoro portuale in regime di monopolio. Con decreto ministeriale 19 aprile 1929 sono state dettate norme di esecuzione di questo ordinamento delle maestranze. Queste norme, tra l'altro, danno l'elenco degli atti di cui le compagnie sono capaci: assumere concessioni ed appalti, comprare ed affittare immobili, attrezzi, macchine, galleggianti, ecc.; per gli altri atti occorre l'autorizzazione superiore, per le transazioni e gli appalti occorre l'omologazione dell'autorità, sentito il Sindacato. Il bilancio annuale deve esser redatto secondo criterii precisi (che son quelli stessi proposti dal progetto di riforma del codice di commercio). La Compagnia riscuote le mercedi dei lavoratori e le versa poi a questi, previe numerose ritenute per spese generali, fondo di

riserva, acquisti patrimoniali, contributi sindacali, contributi per assicurazioni ed altre previdenze.

8. — *Navigazione interna.* Secondo l'art. 163 cod. mar. merc. nelle città e stazioni marittime, nelle quali il mare comunica con canali o fiumi navigabili, i limiti dei luoghi soggetti alla giurisdizione dell'ufficio di porto sono determinati di comune accordo tra il capitano e la giunta del comune interessato.

Da questa disposizione risulta che nelle acque interne, i poteri che nelle acque marittime spettano agli uffici di porto, sono esercitati dall'autorità comunale del rispettivo territorio.

Però col prevedibile sviluppo della navigazione interna si imporrà la necessità di una organizzazione statale, tanto più che le grandi vie d'acqua sono sistemate ed esercitate a spese dello Stato.

La legge della navigazione interna del 2 gennaio 1910, la quale ha avuto lo scopo di provvedere alla parte tecnica della navigazione sui fiumi, non ha dettato alcuna norma circa la polizia dell'esercizio del trasporto nè sull'organizzazione dei porti interni, lasciando quindi in vigore le vecchie disposizioni della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici (capo VI, e capo VII, art. 140 e segg.).

Queste disposizioni sono state poi riunite con quelle della legge del 1910 in un testo unico sulla navigazione interna dell'11 luglio 1913, col relativo regolamento del 17 novembre 1913.

La disposizione fondamentale è quella dell'art. 60, per la quale nei fiumi, laghi e canali non può esercitarsi la navigazione con piroscafi senza averne ottenuta la concessione dal governo. E l'art. 61 stabilisce che la disciplina della navigazione interna è demandata al potere regolamentare dello Stato.

Uno schema di regolamento, predisposto dalla Commissione reale per la navigazione interna, e confortato dall'approvazione del Convegno nazionale di navigazione interna, tenutosi a Venezia nell'ottobre 1928, propone:

a) che la vigilanza sia demandata al Genio civile sui fiumi e canali, ed all'Ispettorato (Ministero delle comunicazioni) sui laghi (servizi di linea di concessione governativa); *b*) che l'immatricolazione delle navi (anche senza motore) sia obbligatoria ed affidata ai Comuni che rilascino licenze di navigazione; *c*) che siano stabiliti i contrassegni, le norme di collaudo, e le garanzie di sicurezza, tra cui la linea di bordo libero; *d*) che siano prescritte le abilitazioni necessarie pel personale e la forza minima degli equipaggi; *e*) che sia regolata la polizia della navigazione interna, con la validità reciproca dei documenti marittimi per la navigazione interna e dei documenti di abilitazione alla navigazione interna per accedere ai porti marittimi.

Qualche disposizione sull'organizzazione dei porti interni (porti di navigazione interna, porti fluviali) è contenuta nelle leggi e nei decreti, con i quali sono stati costituiti gli *enti* o le *aziende* autonome per l'esecuzione dei lavori e per l'esercizio dei singoli porti (consigli di amministrazione, zone franche, servizio dei porti, ecc.). Si vedano: D. L. 23 maggio 1910, n. 740 per l'istituzione dell'Azienda portuale di Milano; D. L. 13 aprile 1919, n. 571 pel porto di Cremona; Legge 14 aprile 1921, n. 546 pel porto di Piacenza ecc. Ma, abbandonato ogni grandioso programma di sviluppo della navigazione interna, con R. D. L. 17 dicembre 1922 fu decretata la soppressione delle *aziende portuali* e la revoca della concessione della costruzione del canale Milano - Foce d'Adda.

9. — *Aeroporti.* Su tutto il territorio dello Stato e sulle acque costiere vanno sorgendo i porti della navigazione aerea, sia per opera diretta dello Stato (Ministero dell'aeronautica), sia per opera di privati concessionarii (aeroporto del Littorio in Roma). In ogni provincia deve poi sorgere un campo di fortuna, a cura dello Stato.

I *Provvedimenti* per la navigazione aerea (R. D. L. 20 agosto 1923) ed il *Regolamento* per la navigazione

aerea (R. D. 11 gennaio 1925) ci dicono che per *aeroporto* si intende ogni località sia terrestre che acquea predisposta per la partenza, l'approdo o lo stazionamento degli aeromobili; e per *campo di fortuna* la località destinata solo a permettere l'approdo o la partenza degli aeromobili obbligati a forzata discesa.

Gli aeroporti privati sono controllati dallo Stato mediante funzionarii appositi.

Ad ogni aeroporto di Stato, ed alla relativa *zona di giurisdizione aerea* determinata dal Ministero dell'aeronautica, sopraintende un direttore civile, supplito, ove manchi, dal *comandante di aeroporto,* che ha le seguenti principali attribuzioni: sorveglianza dell'aeronavigazione, tenuta dei registri prescritti, disciplina delle partenze e degli approdi, riscossione delle tasse, controllo degli aeroporti privati situati nella sua giurisdizione.

Il personale degli aeroporti è un corpo speciale di impiegati (decreto commissariale 10 dicembre 1923), analogo a quello delle Capitanerie di porto.

Il controllo sugli approdi e le partenze negli aeroporti spetta all'autorità aeronautica ivi preposta, e sugli approdi fuori degli aeroporti alle autorità del R. Esercito e della R. Marina, le quali devono sollecitamente avvertire la superiore autorità militare, l'autorità aeronautica, l'ufficio di pubblica sicurezza, e l'autorità finanziaria (decreto min. 30 luglio 1930). Speciali norme regolano il controllo dei trasporti aerei sovvenzionati (R. D. 11 luglio 1929).

Il servizio degli aeroporti è minutamente disciplinato dal Regolamento, tit. II. In applicazione dell'art. 21 dei Provvedimenti, un decreto 18 maggio 1926 ha dato un elenco di 12 aeroporti per aeroplani, 4 per dirigibili e 16 idroscali, nei quali soltanto hanno l'obbligo di far capo tutti gli aeromobili italiani o stranieri provenienti dall'estero o diretti all'estero, per il compimento delle operazioni doganali prescritte.

Con decreto ministeriale 29 settembre 1931 sono stati aperti al traffico civile, ai sensi e per gli effetti

dell'art. 8 del Reg. 1925 per la navigazione aerea, i 39 aeroporti doganali del Regno e delle Colonie, nonchè altri 29 aeroporti non doganali, ed 11 località determinate; ed è stato vietato l'approdo e la partenza negli aeroporti e nelle località non elencate.

10. — *Ordinamento dei porti all'estero.* L'Italia ha nel complesso un buon ordinamento dei porti. È facile persuadersene guardando l'ordinamento dei porti all'estero, e ricordando che il regime speciale del porto di Genova è stato attentamente studiato da paesi stranieri, desiderosi di imitarlo.

In *Francia* è giustamente lamentata la dispersione dei servizi marittimi per ciò che riguarda l'amministrazione dei porti commerciali. Infatti la polizia dei porti è affidata ai prefetti, e mentre il movimento della navigazione dipende dal comandante del porto, i lavori sono diretti dall'ufficio del genio civile. Il servizio della dogana ed il servizio sanitario non sono coordinati con l'ufficio di porto. Delicate mansioni, come quella che riguarda la tenuta del registro navale, sono affidate ad organi non adatti, come l'ufficio della dogana.

Una migliore organizzazione godono quei porti nei quali società private o camere di commercio hanno avuto la concessione dell'esercizio portuale.

Il regime del porto di Genova ha inspirato la legge del 5 gennaio 1912 per *l'autonomia dei porti*, secondo la quale un porto può essere dichiarato autonomo e posto sotto la direzione di un consiglio d'amministrazione, presieduto dal presidente della Camera di commercio. La forma di autonomia creata da questa legge è più completa e perfetta di quella del porto di Genova, e meriterebbe di essere studiata per la riforma delle nostre istituzioni, poichè prevale sempre più la tendenza a creare amministrazioni indipendenti per ciascun grande porto.

L'autonomia dei porti esiste anche in altri paesi, o come eccezione all'ordinamento generale, ad es. in *Spagna* (Barcellona, Bilbao), o come istituto generale, ad es. in

Inghilterra, ove i porti sono amministrati in forme molto diverse, o da società private, o dai comuni, o da corporazioni locali.

Particolarmente interessante è l'organizzazione che nel 1909 è stata data al porto di Londra, ad imitazione di quella del porto di Genova. La « Port of London Autority » è un consorzio di diritto pubblico, diretto da un consiglio, nominato da varie autorità. Il direttore generale è nominato dal Governo, il quale ha riscattato i magazzini di proprietà privata e li ha ceduti al consorzio, contro pagamento di un canone annuo. Il consorzio è del tutto autonomo, perchè i suoi proventi (tasse portuali, diritti sulle merci, ecc.) sono sufficienti a tutte le spese di esercizio ed alle opere di estensione del porto.

In *Germania* i due principali porti, Brema e Amburgo, sono indipendenti dall'amministrazione centrale dello Stato, in quanto quelle due città sono libere.

§ 3. — La nave nell'ordinamento pubblico della navigazione.

1. — *La nave.* Nelle leggi così di diritto privato come di diritto pubblico manca una definizione generale della nave; perciò tale definizione deve trarsi dall'insieme di tutte le disposizioni del diritto della navigazione, e deve essere la più larga possibile per comprendere tutti i galleggianti ai quali in tutto od anche in parte (disposizioni speciali per qualche categoria o specie di navi) si applicano le norme del diritto della navigazione.

Non mancano invece definizioni della nave, a fini determinati, in qualche legge speciale. Così, ai fini delle norme sulla sanità marittima si intende per *nave* « ogni imbarcazione addetta alla navigazione » (Reg. 29 settembre 1895 per la sanità marittima); così agli effetti dell'ordinamento della Cassa invalidi (R. D. L. 26 ottobre 1919, n. 1996 art. 12) si considerano come navi: *a*) quelle che ai sensi del cod. mar. merc. sono provviste di carte di bordo, *b*) i galleggianti addetti al servizio dei

porti e delle rade anche se sprovvisti di carte di bordo, purchè abbiano mezzi di propulsione proprii e personale imbarcato con contratto scritto, *c*) i galleggianti addetti al servizio di pilotaggio, anche se sprovvisti di carte di bordo. La massima ampiezza di significato ha dato alla parola *nave* il Regolamento 15 agosto 1928 sulla sicurezza delle navi mercantili (sostituito poi dal Regolamento 23 maggio 1932, a seguito della Convenzione di Londra del 1930 ratificata con decreto 1 maggio 1932), il quale pur dichiarando di intendere per navi in senso proprio (alle quali si applicano in pieno le nuove norme) quelle superiori a 200 tonn. destinate alla navigazione marittima, purtuttavia qualifica come navi ogni altra minore imbarcazione o galleggiante (comprese le bette e le draghe con propulsione meccanica).

Nelle Convenzioni di Ginevra per lo statuto internazionale dei marittimi, è dichiarato che il termine *nave* comprende ogni nave o battello di qualsiasi specie, di proprietà pubblica o privata, adibito abitualmente alla navigazione marittima.

La Commissione reale per la riforma dei codici si propone di dare una definizione della nave, ed in un suo progetto di codice marittimo (1926) l'aveva formulata così: « Per nave deve intendersi qualunque costruzione in legno, in ferro od altro materiale atta a correre le acque e destinata al trasporto di persone o di cose od al rimorchio, purchè a propulsione meccanica od a vela ».

Si può osservare che questa definizione, del resto assai discutibile, avrebbe potuto essere formulata più semplicemente così: « qualunque galleggiante, munito di propri mezzi di propulsione, destinato al trasporto od al rimorchio». La definizione del progetto del 1926 è stata poi sensibilmente modificata, ma non migliorata, nel progetto definitivo della Commissione reale (1931), di cui l'art. 38 è così formulato: « Per nave si intende qualunque costruzione atta a correre le acque, normalmente mossa da apparecchio a propulsione meccanica o a vela, e destinata al trasporto di persone o di cose,

alla pesca, al rimorchio o ad altri servizi marittimi. Per galleggiante si intende ogni altra costruzione navale, non mossa da apparecchio a propulsione meccanica o a vela, a qualunque uso sia adibita ».

L'insufficienza, se non addirittura l'inopportunità, di simili definizioni così ristrette è resa manifesta da una successiva disposizione dello stesso progetto (art. 39), secondo la quale: « salvo i casi in cui dall'applicazione delle norme riguardanti le navi siano espressamente esclusi i galleggianti o siano ad essi applicate norme speciali, le disposizioni di questo codice concernenti le navi si intendono applicabili anche ai galleggianti. Ma le norme speciali che regolano espressamente i galleggianti si applicano anche alle navi che per le caratteristiche dello scafo o dell'apparato motore siano dall'Autorità marittima riconosciute atte ad esercitare la navigazione unicamente nel mare territoriale e a quelle che, per dichiarazione dell'armatore, siano destinate alla navigazione o ad altri usi solo entro il detto limite ».

Nel diritto italiano vigente il concetto di nave risulta più lato che secondo altre legislazioni, sia perchè manca una definizione limitativa, sia perchè nel sistema del diritto della navigazione rientra anche la disciplina della navigazione interna, sia infine perchè nelle nostre leggi non è fissato un minimo di tonnellaggio come condizione per l'applicazione del diritto navale.

Quindi è « nave », in senso generico, ogni galleggiante atto a muoversi da un luogo all'altro mediante un qualsiasi mezzo di propulsione o di trazione e destinato normalmente al servizio della navigazione (e cioè, *direttamente* o *indirettamente*, al trasporto delle cose o delle persone). Questa definizione corrisponde al concetto di nave secondo il diritto romano: qualunque galleggiante atto a navigare in qualunque acqua.

Con questa definizione, in conformità della nostra legislazione, si prescinde dal tonnellaggio, dallo scopo mercantile, dalla destinazione marittima, dalla eventuale *temporanea* destinazione a scopi che non siano il diretto

o indiretto trasporto (navi adibite ad albergo, deposito merci ecc.).

L'attitudine o la destinazione del galleggiante medesimo a servire come *mezzo diretto* di trasporto, è un requisito normale, ma non è essenziale. Sono infatti navi anche i rimorchiatori, benchè non servano *direttamente* al trasporto, ed anche tutti i galleggianti adibiti al trasporto per servizio dei porti, come le chiatte sfornite di qualsiasi mezzo di propulsione; non sono invece navi, secondo la prevalente opinione, le draghe, anche se munite di mezzi propri di propulsione (pirodraghe e motodraghe), benchè in sostanza siano galleggianti destinati al trasporto di una speciale macchina. Nè basterebbe osservare, applicando la nostra definizione, che le pirodraghe sono anch'esse galleggianti destinati al *servizio della navigazione*, in quanto servono alla manutenzione dei porti, i quali sono al servizio della navigazione. Per servizio della navigazione si intende non qualunque attività relativa alla navigazione, ma quella attinente al trasporto per acqua. E la draga non può dirsi *trasportata,* in quanto invece forma parte integrante dello speciale galleggiante.

Alcuni vorrebbero distinguere tra la draga senza forza motrice e la piro e motodraga, per riconoscere a queste seconde la qualità di nave. Ma tale distinzione non sembra possibile, se si considera che la forza motrice propria non è un elemento essenziale costitutivo della nave. Se si deve poi badare alla destinazione del galleggiante, non v'è possibile distinzione tra le draghe con forza motrice e le draghe senza (e lo stesso si deve dire per i pontoni elevatori che non sono navi, abbiano o non abbiano un apparato motore).

La questione tuttavia è assai dubbia sopratutto dopochè il Regolamento sulla sicurezza della navigazione, in ambedue i suoi testi del 1928 e del 1932, ha espressamente collocato tra le « navi a propulsione meccanica » le « pirodraghe e le motodraghe ».

D'altra parte si invocherebbe a torto l'art. 419 cod. civ. per escludere i battelli e le chiatte dal numero delle

navi, poichè questo articolo, se, per dare un elenco di cose galleggianti mobili, distingue i « battelli, le chiatte e le navi », è chiaro che adopera il termine *nave* in un senso ristretto, e comunque non intende definire il campo di applicazione del diritto navale.

Nessun preciso significato nè tecnico nè giuridico ha il termine *bastimento*, che è talvolta usato per indicare le navi importanti, tal altra viene riferito anche a costruzioni minori (ad es. art. 928 Reg. m. m.: rimorchiatori e barche a vapore; art. 259: barca a vela o a remi).

Criterii più ristretti e precisi, talvolta troppo ristretti, informano le altre legislazioni.

In *Francia* è nave (*navire*) solo il galleggiante destinato e atto alla navigazione marittima (senza tuttavia riguardo alla dimensione). In *Belgio* (legge 10 febbraio 1908) sono navi i galleggianti di almeno 25 tonn. di stazza destinati alla navigazione ed al trasporto in mare con scopo di lucro. Il *codice tedesco* accenna alla destinazione al traffico marittimo.

La mancanza di una definizione legislativa fa sì che nel linguaggio delle leggi, sopratutto di quelle amministrative, non vi sia sempre molta precisione; spesso la parola *nave* viene adoperata in contrapposto alle minori imbarcazioni, o a speciali categorie di galleggianti, per indicare soltanto i bastimenti destinati alla navigazione (mezzi diretti di trasporto) muniti dell'atto di nazionalità e del ruolo di equipaggio.

Da questo punto di vista e per l'applicazione di una parte delle norme del diritto navale, vi è perciò luogo a distinguere tra le navi propriamente dette, e le navi minori. A questa seconda categoria non sono di regola estese le norme generali di diritto pubblico.

Ma in linea teorica non può essere formulata una distinzione tra navi maggiori e navi minori. La questione va esaminata concretamente, e perciò caso per caso. Vi sono casi estremi indiscutibili, vi sono casi dubbi, vi sono casi variabili: ad es. le navi da diporto sono generalmente da ascriversi tra le navi minori, mentre acquistano

la dignità di navi maggiori, nei casi in cui è prescritto che siano fornite delle carte di bordo.

È poi da avvertire che una nave può passare dalla categoria delle maggiori a quella delle minori e viceversa, per determinazione del proprietario. Così se questi adibisce la sua nave maggiore ad una delle navigazioni consentite alle navi minori, può depositare l'atto di nazionalità all'ufficio di porto e domandare che la nave venga armata con *licenza* (Reg. m. m., art. 899). La nave viene allora iscritta in uno speciale registro detto *promiscuo* (Reg. m. m., art. 254, 905), pur conservando per due anni la iscrizione nella matricola delle navi maggiori.

Non contengono dunque una esauriente definizione ed elencazione di navi minori quelle disposizioni del codice di commercio, che, a proposito della trascrizione degli atti, dell'obbligo della tenuta del giornale nautico e dell'atto scritto di noleggio si riferiscono alle « navi minori non destinate ad uscire dai porti, dalle rade, dai fiumi, dai canali o dai laghi » (art. 490); ed alle navi adibite alla navigazione dei laghi o dei fiumi, e navi di portata inferiore alle 50 tonnellate adibite a viaggi in una zona del Mediterraneo occidentale (art. 501, 547).

Nel progetto di riforma del codice marittimo del 1926 si sono volute definire le navi maggiori nei seguenti termini: « sono considerate navi maggiori i velieri di stazza lorda non inferiore alle 20 tonn. e le navi a propulsione meccanica provvedute di ponte, e comunque adibite alla navigazione fuori dei porti, delle rade, e dei canali marittimi ».

La principale differenza di regime tra ***navi maggiori***, e ***navi minori*** sta in ciò che per queste seconde non sono richiesti i due documenti amministrativi fondamentali dello stato giuridico della nave: l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio.

Invece dal punto di vista del diritto privato non v'è differenza tra navi maggiori e navi minori. Ambedue le categorie rientrano dunque nel concetto giuridico generale di nave; e quando si parla di *nave* in diritto privato,

salvo espressa dichiarazione, si comprendono le navi maggiori e le minori.

Ma se il diverso tonnellaggio non è un elemento costitutivo di differenti categorie di navi dal punto di vista del regime generale, tuttavia questo criterio serve spesso di base ad una diversità di trattamento giuridico in singoli casi, per es. in rapporto alla capacità dei costruttori, ai gradi marittimi dei comandanti, ai requisiti tecnici di sicurezza, alla tutela del nome, alla procedura esecutiva, che è più semplice per la vendita giudiziale delle navi di portata non maggiore di trenta tonnellate (art. 897 cod. comm.), ed ancor più sommaria per i battelli, barconi ecc. sprovvisti di macchine e non eccedenti le dieci tonnellate (art. 898 cod. comm.), ecc.

Non hanno poi naturalmente individualità giuridica di *navi* quelle minori imbarcazioni (scialuppe, canotti a motore) che fanno parte dell'arredamento delle grandi navi, ma questa non è una conseguenza della piccolezza di dimensioni di quelle imbarcazioni (che possono anzi anche essere relativamente importanti), bensì del fatto che esse sono dei semplici accessori del bastimento maggiore, di guisa che la loro individualità viene assorbita dall'individualità di questo.

Il regolamento per la marina mercantile all'art. 259 enumera i vari tipi di navi. Ed una enumerazione e classificazione più precisa e completa è fatta dal regolamento sulla sicurezza della navigazione (testo del 1928, art. 6-9; testo del 1932, art. 9-11). Naturalmente queste enumerazioni non sono tassative, e non hanno alcuna generale importanza giuridica, fuorchè forse quella di fornire criteri interpretativi dei negozi giuridici.

2. — *Aeronavi.* Nella legislazione speciale il mezzo di navigazione aerea è chiamato *aeromobile* (e corrisponde al francese *aéronef;* all'inglese *aircaft* ed al tedesco *Luftfaharzeuge*). Il Regolamento per la navigazione aerea (art. 1) si dà premura di definire l'aeromobile come quel meccanismo o struttura qualsiasi che, utilizzando il so-

stentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atto a trasportare cose o persone.

Questa definizione assai larga comprende varie specie di macchine aeree: il velivolo (aeroplano e idrovolante), il cervo volante, il dirigibile, l'aerostato, e poichè non v'è ragione di ritenere tassativa questa enumerazione, data dal regolamento, è certo che rientra nella nozione di aeromobile ogni apparecchio atto al trasporto orizzontale (trasporto in senso proprio) o verticale (sollevamento) di cose o di persone, e così vi rientrano i velivoli pel volo a vela, gli elicotteri, ecc. Gli apparecchi pel volo a vela sono oggetto di qualche norma speciale (Reg. per il rilascio del certificato di navigabilità agli apparecchi pel volo a vela, R. D. 26 luglio 1925), ma per tutto il resto, ed anche per i rapporti di diritto privato, non v'è ragione di considerarli sottratti al regime della navigazione, come pur qualche autore ritiene.

Lo stesso Regolamento sulla navigazione aerea, art. 4, distingue poi gli *aeromobili di Stato* dagli aeromobili *privati*, ed avverte che, mentre agli effetti della Convenzione di Parigi la qualifica di aeromobile privato è estesa anche a tutti gli aeromobili di Stato, eccettuati quelli militari, di dogana e di polizia, invece agli effetti del diritto interno aeronautico sono aeromobili di Stato quelli esercitati da amministrazioni statali (militari e civili), sono aeromobili privati tutti gli altri. Ma possono poi essere dichiarati aeromobili di Stato quelli che, pur appartenendo a privati, compiano un servizio per conto dello Stato; mentre d'altra parte sono aeromobili di Stato quelli che sono in proprietà dello Stato, ma esercitati da privati nell'interesse dello Stato ed a costoro affidati con un rapporto di locazione od altro rapporto giuridico.

Infine ogni aeromobile comandato da una persona in servizio militare, adibita a questo ufficio, è sempre considerato aeromobile militare.

Gli art. 135-137 del Regolamento distinguono e definiscono le categorie ed i tipi degli aeromobili.

È da ritenere che, salvo le limitazioni espresse delle

leggi e quelle derivanti dalle diversità di fatto, l'ordinamento così pubblico come privato della navigazione aerea sia in massima applicabile ad ogni categoria e tipo di aeromobili. Non sembra cioè attendibile la tesi (sostenuta ad es. dal Fragali) secondo la quale non tutti gli aeromobili del diritto pubblico sarebbero da considerarsi aeromobili in diritto privato, perchè per l'applicazione di questo sarebbe essenziale l'attitudine o la destinazione dell'aeromobile al trasporto in senso proprio. Nessuna disposizione di legge autorizza questa discriminazione, la quale non avrebbe altro effetto che quello di rompere l'organica unità del diritto della navigazione, sopratutto nei riguardi del regime della proprietà navale.

3. — *Individuazione della nave.* Lo stato civile della nave è il complesso delle condizioni richieste per la nazionalità, e mediante lo stato civile la nave viene caratterizzata e distinta dalle altre, viene cioè individualizzata. Queste condizioni sono indicate nell'art. 302 del R. m. m., il quale enumera i documenti necessari per ottenere la concessione dell'atto di nazionalità.

A) La prima condizione riguarda l'appartenenza della nave a cittadini ilaliani per almeno due terzi (art. 40 cod. mar. merc.), e ne tratteremo parlando della nazionalità della nave, poichè questo punto non interessa l'argomento della individuazione.

4. — B) Condizione invece fondamentale per la individuazione della nave è la *stazzatura,* e cioè la misurazione della *stazza* (art. 302, n. 3 R. m. m.; art. 43 cod. mar. merc.: Regolamento per la stazzatura delle navi 27 gennaio 1916; e R. D. 5 aprile 1928 recante disposizioni relative alle operazioni ed alle tariffe di stazzatura).

La prescrizione della stazzatura per la identificazione delle navi risale all'Ordinanza del 1681.

Stazza o tonnellaggio è la capacità interna della nave. La tonnellata di stazza non è dunque una misura di peso, bensì di volume, ed equivale a 100 piedi cubi (m^3 2,831685).

La stazza lorda (*jauge brute, gross tonnage*) si calcola secondo un sistema, detto di Moorsom, istituito in Inghilterra nel 1854, introdotto in Italia col Reg. 21 dicembre 1905, e adottato dalla maggior parte dei paesi più importanti (Francia, Germania, Stati Uniti, Olanda, Norvegia, ecc.). Essa rappresenta la capacità totale della nave, salvo qualche deduzione (spazio occupato dalle macchine, ecc.), che ammonta a circa 2 decimi dell'intera capacità.

La stazza netta (*jauge nette, register tonnage*) non è invece calcolata dovunque secondo lo stesso sistema, onde la stazza netta delle navi dei varii paesi non fornisce dati precisi tra loro comparabili. Tuttavia il nostro Reg. 28 gennaio 1916, nell'indicare quali spazii devono essere dedotti dalla stazza lorda per aversi la stazza netta, si è conformato in massima al sistema inglese. In genere per misurare la stazza netta si deducono dalla capacità totale tutti gli spazii che non si possono utilizzare pel trasporto, come i locali delle macchine, le stive del carbone, gli alloggi dell'equipaggio. La stazza netta rappresenta così all'incirca la reale capacità di carico di merci e di passeggeri. La deduzione da fare per passare dalla stazza lorda alla stazza netta è all'incirca del 15 % per i velieri, e del 30 - 40 % per le navi a propulsione meccanica.

Quando si parla senz'altro di tonnellaggio, o quando meno propriamente si parla della *portata* di una nave, si allude in genere alla *stazza lorda*. Così ad es. l'art. 562 cod. comm., disponendo che è tenuto al risarcimento dei danni verso il noleggiatore il capitano che ha dichiarato la nave di *una portata maggiore o minore* della vera, non può che riferirsi alla *stazza*, poichè nel capoverso dello stesso articolo si fa richiamo all'atto di nazionalità, il quale indica il tonnellaggio di stazza e non quello di portata (per il quale mancano prescrizioni amministrative, mentre l'indicazione del *massimo carico* è stata introdotta in Italia solo nel 1914, e fa capo a documenti appositi).

Per tonnellaggio di registro (R. T.) si intende di regola la stazza netta.

Per tonnellaggio *lordo totale* si intende poi la capacità di carico della nave in ogni spazio, anche in quello delle costruzioni sopra il ponte.

Col tonnellaggio di stazza non si deve confondere il tonnellaggio di portata, in senso proprio, col quale si esprime in tonnellate metriche (1000 Kg.) il peso totale che la nave può portare, col massimo della sua immersione normale. Il tonnellaggio di portata è espresso con una cifra maggiore del tonnellaggio di stazza, poichè una tonnellata di stazza (m^3 2,831685) corrisponde in peso alla portata di Kg. 2,831 di acqua, e cioè a circa tre tonnellate di portata. Nell'uso viene calcolata la portata in peso di una nave a vapore da carico come corrispondente a due volte e mezzo il tonnellaggio netto, od un terzo in più del tonnellaggio lordo.

Tonnellaggio di spostamento è poi il peso della nave, poichè naturalmente la nave sposta tante tonnellate di acqua per quante tonnellate essa pesa; ed è una indicazione che si usa per le navi da guerra, per le quali gli altri criterii non hanno importanza, mentre la potenza di una nave da guerra è proporzionata al suo peso.

La stazza delle navi è assai importante:

a) per tutte le contrattazioni che hanno per base la capacità o la portata della nave;

b) per il calcolo di certe indennità, come le *controstallie* (indennità di ritardo nel carico o scarico della nave);

c) per il calcolo dei premi di costruzione o di navigazione, che di regola vengono corrisposti in ragione del tonnellaggio;

d) per il calcolo di tasse e diritti marittimi: tasse portuali, tasse di transito nei canali (Suez, Panama, Corinto);

e) per varie disposizioni di diritto pubblico, riguardanti la polizia e la sicurezza della navigazione (requisiti del comandante, formazione dell'equipaggio, ecc.).

Per la stazzatura delle navi, tanto in Italia quanto in Francia, si sono volute espressamente adottare le norme vigenti in Inghilterra, allo scopo di evitare dannose condizioni di inferiorità nel trattamento delle navi nazionali all'estero, in confronto di quelle inglesi. Le norme del *Merchant Shipping Act* del 1894, furono adottate dal nostro regolamento 21 dicembre 1905; le nuove norme inglesi del 1907, hanno portato al nostro vigente regolamento (1916), ed in Francia al decreto 10 gennaio 1912.

Sono state poi stipulate apposite convenzioni internazionali per il reciproco riconoscimento dei certificati di stazza tra paesi che seguono lo stesso metodo di stazzatura.

Per la stazzatura dei battelli della navigazione interna è stata stipulata apposita Convenzione internazionale (Parigi 27 novembre 1925) approvata con R. D. 31 agosto 1928.

La stazzatura deve essere fatta prima del varamento della nave; e, secondo il codice, non può essere ufficialmente eseguita che da *periti stazzatori*, tecnici autorizzati dal Ministero della marina (reg. m. m., art. 292-300).

Ma il R. D. 5 aprile 1928, che ha coordinato le precedenti norme sulla stazzatura col nuovo ordinamento del Registro italiano (R. D. L. 11 novembre 1926), ha abrogato gli art. 263-291 reg. m. m., e tra l'altro ha demandato le operazioni di stazzatura al Registro a mezzo dei periti stazzatori di questo istituto, lasciando però agli ufficiali delle capitanerie la stazzatura dei velieri con coperta non superiori a 20 tonn. di stazza lorda. Questo stesso decreto ha con precisione fissate le forme dei certificati di stazza (che sono in sostanza delle perizie giurate) ed ha prescritto l'indicazione del tonnellaggio sul baglio di poppa del boccaporto.

5. — C) *Nome.* L'uso di un nome come segno distintivo delle navi risale a consuetudini dell'antichità e del medioevo. Ogni nave (nave maggiore) ha un nome, che deve essere dipinto a poppa, insieme con quello del com-

partimento marittimo, al quale la nave appartiene (artic. 39 cod. m. m.; art. 261 reg. m. m.).

Le disposizioni sui requisiti del nome, contenute nell'art. 303 reg. m. m., sono state modificate, prima, dal R. D. L. 7 giugno 1923, e poi in modo più completo dal R. D. L. 3 settembre 1925 « Modificazioni al regolamento per l'esecuzione del cod. m. m. ». Questo provvedimento ha dettato il seguente nuovo testo dell'articolo 303: « non si potranno imporre ai bastimenti: *a*) un nome già posseduto da un altro bastimento dello stesso tipo ed appartenente al medesimo compartimento, *b*) un nome giudicato sconveniente dall'autorità marittima, *c*) un nome identico o somigliante a quello posseduto da altro bastimento appartenente a qualsiasi compartimento, semprechè trattisi di bastimenti di stazza lorda superiore alle 500 tonn. L'assegnazione del nome ai bastimenti di stazza lorda superiore alle 500 tonn. potrà esser concessa dal Ministero anteriormente al rilascio dell'atto di nazionalità, purchè si tratti di bastimento già costruito od anche in avanzato stadio di costruzione ».

Con queste nuove disposizioni, nei riguardi del diritto al nome, le navi vengono distinte in due categorie. Le navi superiori a 500 tonn. hanno una assoluta tutela del loro nome, conformemente alle norme generali sui segni distintivi (marchi, ditte, designazioni di società); mentre le navi inferiori hanno una tutela limitata all'identità del loro nome, ai confini del compartimento ed al loro tipo.

Anche la regola che il nome non deve essere ***sconveniente*** (e questa regola era già nell'art. 303 del reg.) è una applicazione di una norma generale: per lo stato civile delle persone è il pubblico ministero che può intervenire ad impedire l'attribuzione di nomi sconvenienti ai neonati (questo punto è stato poi compiutamente regolato dalla legge 8 marzo 1928 recante norme per disciplinare la imposizione dei nomi).

Nuova è infine la disposizione che ammette la scelta

preventiva del nome da dare ad una nave ancora in corso di costruzione. Riconoscendo questa facoltà di accaparramento del nome, ed il diritto di priorità a chi fa pel primo la scelta di un nome determinato, si evitano facili controversie e si dà il tempo di procedere all'assegnazione del nome al momento del rilascio dell'atto di nazionalità da parte della Direzione marittima.

Per dare ad una nave il nome di personaggi della famiglia reale occorre una speciale autorizzazione del Ministero della Casa reale (art. 304 reg. mar. merc.).

Il nome è un elemento essenziale dell'atto di nazionalità; esso può essere cambiato liberamente, ma con la conseguente rinnovazione dell'atto di nazionalità (art. 47 cod. mar. merc.).

Norme in parte diverse vigono negli altri paesi.

In Francia il nome non può essere cambiato (legge 5 luglio 1836), ma non è invece necessario che esso sia diverso da quello di altre navi, ritenendosi sufficiente la indicazione della stazza a distinguere le une dalle altre navi dello stesso nome. Ma questa disposizione di legge è stata opportunamente corretta da un provvedimento amministrativo del 1919, che ha prescritto che una nave di stazza lorda superiore alle 25 tonn. non può prendere un nome già portato da un'altra nave.

In altri paesi il nome può essere cambiato per giustificati motivi, col permesso dell'autorità; così è in Inghilterra, Germania, Austria (Jugoslavia), Norvegia.

6. — D) *Matricola.* Le navi, con i loro nomi, sono inscritte in un registro detto *matricola,* presso la sede del compartimento marittimo, ove è domiciliato il proprietario della nave, o in caso di proprietà plurima, dove è domiciliato il maggior interessato, o l'armatore o il rappresentante nominato dai proprietarii (art. 45, 46, 53 cod. mar. merc.).

Le nuove norme sulle circoscrizioni marittime (R. D. 20 dicembre 1923) hanno stabilito che la tenuta delle matricole può essere affidata ai capi di circondario per le navi della propria circoscrizione.

Le matricole (una per i bastimenti a vela, ed una per i bastimenti a propulsione meccanica) constano di tre libri: *a*) il registro cronologico o giornaliero per le trascrizioni; *b*) il registro per gli atti di costruzione; *c*) la rubrica alfabetica (art. 241 Reg. m. m.).

Nella matricola devono essere indicati il luogo e la data di costruzione della nave, le sue caratteristiche, la proprietà della nave con i successivi cambiamenti, ogni avvenimento relativo alla nave fino alla sua fine.

La matricola contiene dunque tutta la storia fisica e giuridica delle navi che vi sono inscritte, ed ha grande importanza tanto amministrativa quanto privata, venendo a costituire una delle basi di tutto l'ordinamento del diritto navale.

Il primo registro delle navi fu instituito in Inghilterra col *Navigation act* del 1660.

Con la iscrizione nella matricola la nave acquista una specie di domicilio (compartimento o porto di domicilio), che tuttavia non ha nè il carattere nè l'importanza del domicilio di una persona o di uno stabilimento commerciale. Come osserva giustamente il Brunetti, il domicilio della nave non ha virtù derogativa degli art. 90, 91 cod. proc. civ., poichè nessun rapporto che si svolga attorno alla nave crea un foro speciale nel porto di domicilio. Questa conclusione si trae anche dal combinato disposto degli art. 46 e 54 cod. mar. merc., secondo i quali l'iscrizione nella matricola può avvenire in un porto in cui nè proprietario nè armatore siano domiciliati, quando gli interessati designino persona domiciliata nel compartimento, perchè li rappresenti avanti l'autorità marittima. Ora, se gli armatori sono convenuti in quel compartimento ciò avviene in base all'art. 95 cod. proc. civ., e non per il fatto che si tratti del domicilio della nave.

Ma è certo che nel porto si perfezionano molte contrattazioni relative alla nave, e quindi si dà così vita sistematicamente ad una competenza contrattuale.

Inoltre il porto di iscrizione è il luogo dove devono compiersi determinate formalità di pubblicazione (art. 679,

882, 886, 890 cod. mar. merc.), e dove devono celebrarsi i processi penali pei reati avvenuti a bordo della nave durante il viaggio.

È in questi sensi che si può parlare di domicilio della nave nel porto di iscrizione.

Il criterio adottato dalla nostra legislazione per determinare il porto di domicilio della nave (domicilio del proprietario o dell'armatore) non è seguito in altri paesi. In Germania, più logicamente, è stato adottato il criterio del *porto capolinea* della nave. In Francia il domicilio (*port d'attache*) è scelto liberamente dal proprietario, mediante l'immatricolazione della nave in un registro speciale, tenuto non dall'ufficio doganale, ma da quello dell'iscrizione marittima (gente di mare). Perciò in Francia il proprietario di una nave può cambiare il porto di domicilio della nave, senza trasferire ivi anche il proprio, e senza domiciliarvi un proprio rappresentante, come invece è necessario fare secondo la nostra legge.

Cosa diversa dal porto di domicilio sono i *porti di armamento*, quelli cioè dove la nave fa capo periodicamente per le sue operazioni e per i suoi rifornimenti.

Un recente provvedimento (decreto legge 23 ottobre 1930) ha dettato norme amministrative speciali per le navi nazionali naviganti sui fiumi dell'Estremo Oriente, istituendo una matricola speciale presso i Consolati in quelle regioni ed abilitando i Consoli a rilasciare l'atto di nazionalità alle navi colà domiciliate.

7. — ***Individuazione degli aeromobili.*** Anche gli aeromobili devono avere una nazionalità, ed anche per gli aeromobili le condizioni prescritte per il riconoscimento della nazionalità costituiscono elementi di individuazione. I « Provvedimenti per la navigazione aerea » hanno istituito presso il Ministero dell'aeronautica un Registro aeronautico nazionale, in cui può essere iscritto ogni aeromobile che abbia ottenuto il certificato di navigabilità e che, per il suo stato di proprietà, possa avere

la nazionalità italiana. Un nuovo modello di questo registro è stato ordinato con R. D. 17 agosto 1928.

L'immatricolazione è obbligatoria per tutti i proprietarii entro 8 giorni dalla data del rilascio del certificato di navigabilità (Regol. art. 159), ed i costruttori sono in obbligo di chiedere la immatricolazione degli aeromobili di loro proprietà, qualora intendano impiegarli in una qualunque attività aeronautica, esclusi i voli di prova e collaudo (Reg. art. 161).

Da qualche autore si ritiene che, in mancanza di prescrizioni sull'obbligo dell'immatricolazione degli aeromobili in costruzione, la loro iscrizione nel Registro aeronautico sia almeno facoltativa. Ma sembra invece che nemmeno questa facoltà sia ammissibile, poichè la registrazione si deve fare mediante presentazione del certificato di navigabilità, e gli aeromobili in costruzione non possono avere questo documento.

Gli aeromobili possono invece essere denunciati ed iscritti al Registro di classificazione fin dall'inizio della loro costruzione.

Nessun aeromobile può ottenere l'immatricolazione nel Registro nazionale se esso è già immatricolato presso uno Stato estero. In caso d'immatricolazione contemporanea in Italia ed all'estero, quella fatta in Italia è considerata nulla. In caso d'immatricolazione all'estero di un aeromobile già registrato in Italia, l'aeromobile perde il diritto di nazionalità italiana, e viene radiato dal Registro nazionale (Reg. art. 161).

Il *certificato d'immatricolazione* è il documento ufficiale che fa fede dell'avvenuta iscrizione dell'aeromobile nel Registro aeronautico, determina l'identità dell'aeromobile e permette l'ammissione di esso alla circolazione aerea. Il certificato fa fede anche della proprietà dell'aeromobile (art. 158 del Regol. di navigazione aerea).

Come elementi di individuazione sono richiesti varii contrassegni ed inoltre una fotografia dell'aeromobile. Gli aeromobili non hanno un *nome,* bensì un analogo e più efficace segno di distinzione che è la *marca di*

immatricolazione, diversa per ogni aeromobile, e rappresentata da un gruppo di quattro lettere maiuscole, una delle quali almeno deve esser vocale (art. 54 del Regolamento per la navigazione aerea). Inoltre una targa metallica, fissata in posto visibile, deve indicare il nome e la residenza del proprietario, e le marche di nazionalità e di registrazione (Reg. art. 62).

Negli aeromobili che non siano di Stato la marca di immatricolazione deve essere sottolineata con una linea nera.

Per gli aeromobili essendo unico il registro di iscrizione non può farsi questione di domicilio, come per le navi acquee, perciò si guarda invece al luogo di *residenza* dell'aeromobile (Reg. art. 159, 162).

8. — *Classificazione delle navi.* La nave può o deve essere inscritta nel *Registro di classificazione.*

Questa formalità che, in origine, ed in Italia come dovunque, non era in alcun caso obbligatoria, ma veniva generalmente usata per la sua grande utilità, è stata poi in Italia resa obbligatoria in alcuni casi, che vedremo più avanti.

Il più antico registro di classificazione fu fondato in Inghilterra nel 1764 a seguito dell'iniziativa di un geniale caffettiere londinese, il sig. Lloyd, il quale per fornire notizie sulle navi ai molti assicuratori che solevano incontrarsi nel suo locale, aveva iniziato nel 1726 la pubblicazione di un bollettino periodico: il *Lloyds List* (ancora esistente). Al primo registro inglese, redatto anch'esso nell'esclusivo interesse degli assicuratori, fu contrapposto nel 1799 un nuovo registro, redatto nell'interesse degli armatori. Dalla fusione di questi due registri è sorto nel 1834 l'attuale *Lloyds Register,* come organo delle varie categorie di interessati alle navi, e quindi col vero carattere e le stesse funzioni dei moderni registri di classificazione.

Questa istituzione caratteristica della marina mercantile ed ora anche della navigazione aerea, ha lo scopo

di certificare il valore tecnico (classe) delle navi, per rendere sicure e rapide le contrattazioni ad esse relative, e garantire la buona fede nel traffico marittimo, che per sua natura si svolge lontano dai luoghi dove non sarebbe possibile agli interessati procurarsi notizie precise sulle caratteristiche e sulle condizioni delle navi, ed infine per sostituire od agevolare il compimento di onerose e ripetute pratiche amministrative relative alla navigazione.

Nei registri di classificazione, tenuti in generale da enti morali appositamente costituiti come uffici indipendenti privati o semi pubblici, spesso sotto la sorveglianza governativa, le navi nazionali o straniere sono iscritte e classificate secondo lo stato in cui si trovano ed il grado di fiducia che meritano.

L'Istituto prescrive le norme con le quali deve essere costruita una nave che aspira ad essere classificata, vigila la costruzione, esamina la nave a mezzo di proprii periti e ne segue e controlla la vita successiva con proprii agenti all'interno ed all'estero, rilascia alla nave un certificato di classificazione, e fornisce notizie e informazioni a chiunque sia interessato a conoscere le condizioni ed il valore tecnico di una nave.

Non tutti i registri dei varii paesi sono riusciti a conquistare lo stesso grado di autorità e di credito, onde spesso avviene che una nave iscritta nel registro nazionale abbia interesse a farsi classificare anche da registri stranieri, essendo specialmente importante la funzione internazionale di questi istituti.

I due registri più autorevoli sono il *Lloyds Register*, di cui ho già parlato, e il *Bureau Veritas* (francese).

Per dare un'idea dell'importanza mondiale raggiunta dal *Lloyds Register*, ricorderemo che questo alla fine del 1928 controllava circa 32 milioni di tonnellate lorde, di cui metà straniere.

Il *Bureau Veritas* fu fondato per iniziativa di imprese di assicurazioni nel 1828 ad Anversa, e nel 1832 fu trasferito in Francia, ed ebbe inizialmente lo scopo di resistere alla politica protezionista dei registri inglesi.

In Italia un primo *Registro italiano* fu fondato nel 1861, col concorso delle Camere di Commercio, e fu eretto in ente morale nel 1870, ed i suoi accertamenti, con decreto del 1880, furono riconosciuti come aventi carattere ufficiale. Ma questo Registro non riuscì ad accreditarsi, onde nel 1909 fu fondato per iniziativa privata un nuovo registro col nome di *Registro nazionale.* I due istituti furono poi fusi insieme e costituirono il « Registro nazionale italiano per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti » (R. D. 9 ottobre 1910). Le classificazioni di questo Registro ebbero un valore ufficiale in quanto furono prese a base dell'attribuzione dei premi di navigazione, e le visite del Registro furono parificate a quelle degli ispettori governativi.

Per numerosi recenti provvedimenti il Registro italiano ha avuto un nuovo ordinamento ed ha assunto importanza ed efficacia maggiori.

Un R. decreto 9 giugno 1921 ha consacrato la fusione tra il Registro italiano e il Veritas austriaco (che abbiam trovato nella Venezia Giulia, e che era stato fondato nel 1858, e nel 1911 era divenuto una filiale del Lloyds Register), ed ha costituito ed eretto in ente morale il nuovo Registro italiano per la visita e classificazione delle navi e dei galleggianti; poi un decreto-legge 11 novembre 1926 ha provveduto ad un completo *riordinamento* di questo Registro, al quale un decreto 9 giugno 1927 ha attribuito anche il servizio di sorveglianza e visita degli aeromobili commerciali, mediante l'istituzione di uno speciale reparto aeronautico (attribuzioni prima demandate al Registro aeronautico nazionale); poi ancora un decreto 29 dicembre 1927 ha modificato e completato le disposizioni del R. D. 9 giugno 1927. Un decreto 5 aprile 1928 ha attribuito al Registro il servizio della stazzatura delle navi, ed un decreto 3 ottobre 1929 ha esteso la competenza del Registro ai natanti adibiti alla navigazione interna (sorveglianza di costruzione, classificazione, collaudo). È infine da ricordare il decreto legge 1 dicembre 1930 per la sistemazione finanziaria ed il

controllo amministrativo e contabile del Registro (a parziale modificazione del decreto legge 11 novembre 1926, convertito in legge 16 febbraio 1928).

Con questo nuovo ordinamento il Registro ha assunto nettamente il carattere di ente pubblico autonomo ed esercita, in espressa condizione di monopolio, numerose funzioni, che prima erano o esclusivamente o parallelamente esercitate da organi ed uffici dello Stato.

Al 31 dicembre 1931 il tonnellaggio lordo classificato dal Registro italiano ammontava a tonn. 3.450.000 circa. Ma, come tutti gli istituti della navigazione, la classificazione delle navi ha notevole importanza internazionale. Perciò i maggiori armatori del nostro paese sogliono far classificare le loro navi, per accrescerne la rinomanza ed il credito, presso i più autorevoli registri esteri; mentre d'altro canto, mediante speciali accordi internazionali si tende ad evitare la concorrenza tra i varii registri ed a unificarne le regole ed i servizi (ad es. Accordo del Registro italiano col Lloyds Register, 1 aprile 1932; col Lloyd tedesco, 1 gennaio 1929). Con questi accordi, tra l'altro, si stabilisce che ogni registro nel proprio paese rappresenta gli istituti alleati con parità di trattamento, e si attua un riconoscimento reciproco dei rispettivi certificati. Per la classificazione degli aeromobili i varii principali registri (italiano, inglese, americano, francese, tedesco, norvegese e giapponese) hanno costituito una Federazione internazionale (*Aircraft international register*) con mutua rappresentanza ed accordi circa i criterii tecnici. Questa Federazione, a mezzo del *Bureau Veritas* di Parigi, pubblica un unico registro internazionale, al quale gli aeromobili sono senz'altro iscritti sulla base della loro classificazione presso uno degli istituti associati.

Principali servizi del Registro italiano:

1.° classificazione delle navi, resa *obbligatoria* per le navi da passeggeri, per i servizi sovvenzionati, per le navi che viaggiano fuori del Mediterraneo, per le navi da rimorchio o salvataggio in alto mare. I certificati di

classe costituiscono riconoscimento del buono stato di navigabilità (art. 77 e segg. c. m. m.).

La classificazione delle navi è fatta secondo il ***grado di fiducia,*** e l'assegnazione ad una delle tre classi (designate con i numeri 100, 90, 80) è basata sulla somma dei ***gradi di bontà*** (che sono due: 1. buono, 2. mediocre) dello scafo e delle macchine. Così i gradi 1 + 1 danno accesso alla prima classe, i gradi 2 + 1 ovvero 1 + 2 alla seconda, i gradi 2 + 2 alla terza). Un distintivo speciale (stella) è conferito alle navi costruite secondo piani preventivamente approvati dal Registro, mentre poi le navi sono distinte in due categorie a seconda che siano costruite secondo le prescrizioni del Registro (categoria A) ovvero secondo norme diverse (categoria As).

2.° sorveglianza delle costruzioni, obbligatoria anch'essa per le navi ora elencate (e per le navi da passeggeri anche se costruite all'estero);

3.° visite ed ispezioni alle navi (art. 77 e segg., art. 175, 191 c. m. m.);

4.° perizie marittime disposte dalle autorità amministrative;

5.° assegnazione della linea di massimo carico;

6.° stazzatura delle navi;

7.° sorveglianza della costruzione, visita degli aeromobili commerciali, e rilascio dei certificati di navigabilità e certificato di classe.

La classificazione è obbligatoria per tutti gli aeromobili civili, compresi quelli di cui si inizia la costruzione (a meno che non siano commessi da un cliente straniero per destinazione all'estero). La classe aeronautica è unica, ma di vario grado è l'abilitazione al servizio pubblico (grande, media e piccola navigazione), che viene confermata o modificata ad ogni conferma della classe.

8.° rilascio, aggiornamento e convalidazione dei documenti istituiti dal Regolamento sulla sicurezza della navigazione, di cui parleremo più avanti.

La validità della classe decade per inosservanza dei limiti di navigazione, cui il certificato si riferisce; per

violazione delle norme generali dei regolamenti del Registro; per abbandono o per avarie (ma in quest'ultimo caso può essere confermata mediante speciale accertamento, detto *visita occasionale*).

Il Registro italiano ha un presidente nominato per decreto reale, ed un direttore nominato dal Ministro delle comunicazioni; è amministrato da un Consiglio di amministrazione, da un Comitato direttivo, e da un Comitato tecnico, di cui una speciale sezione si occupa degli aeromobili. Le entrate del Registro sono costituite da proventi patrimoniali, da proventi dei servizi e da un contributo integrativo dello Stato. Le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione devono essere sottoposte all'approvazione del Ministro delle comunicazioni.

Poichè non avremo occasione di tornare su questo argomento, daremo qui un cenno di alcuni aspetti giuridici del funzionamento del Registro per il servizio di classificazione.

Questo Istituto dal punto di vista del diritto privato ha due aspetti principali: *a*) attribuzione di una certa *classe* alle navi: *valore peritale,* che influisce sui diritti e sugli affari relativi alla nave, venendo a costituire un elemento fondamentale del valore della nave; onde il proprietario ha vivo interesse a conquistare ed a mantenere la classifica più alta; *b*) diffusione e accreditamento di dati e notizie sulle navi, nell'interesse dei terzi, i quali fanno affidamento sulla loro esattezza.

Inoltre bisogna considerare che il Registro, all'infuori di ogni eventuale, completo o parziale, riconoscimento da parte dello Stato, è un istituto di largo interesse pubblico, che esercita un «servizio» in condizioni di monopolio. Questa situazione fa nascere negli interessati il diritto ad ottenere dal Registro i servigi per i quali esso è preordinato, e ad ottenerli in modo esatto e corrispondente ai regolamenti dell'Istituto ed alle reali condizioni delle cose.

Alle stesse conclusioni si giunge considerando questa situazione da un punto di vista privatistico.

Il funzionamento del Registro costituisce questo in posizione di permanente offerta contrattuale rivolta al pubblico, onde l'atto di volontà di chi si rivolge al Registro per domandare un servigio determinato non è altro che un'accettazione di quell'offerta, ed al momento in cui viene comunicata al Registro, dà luogo alla formazione di un contratto, e fa quindi nascere un'obbligazione contrattuale a carico del Registro medesimo.

Da tutto ciò derivano alcune interessanti conseguenze giuridiche, che sono indipendenti da eventuali conformi disposizioni dei regolamenti, e d'altra parte non potrebbero forse essere escluse da possibili disposizioni contrarie.

1. Ogni proprietario ha diritto di ottenere la classificazione della sua nave, e di pretendere che la classificazione sia esatta, e cioè che il certificato di navigabilità rilasciato dal Registro sia conforme alle reali condizioni e qualità della nave, secondo le norme dei regolamenti dell'Istituto. Con la domanda di classificazione viene a costituirsi tra proprietario, o armatore, e il Registro uno speciale contratto che dura per tutto il tempo in cui la nave deve o può rimanere iscritta. E di questo contratto fa parte integrante il costante obbligo del Registro di non indicare o comunicare notizie inesatte sulla nave iscritta.

Come osserva il Ripert, è da ritenere non valida la clausola con la quale il Registro tendesse a esimersi da responsabilità per errori o per omissioni.

2. I terzi (assicuratori, altri interessati), paghino o no una quota di « abbonamento » al Registro, hanno diritto anch'essi ai servigi dell'Istituto, ed hanno diritto a che le notizie che questo fornisce siano esatte.

Qui si applicano criterii comuni in genere ad ogni servizio privato di informazioni commerciali: e si devono ritenere valide le clausole di irresponsabilità limitata allo errore involontario, essendo allora questa una condizione espressa alla quale il Registro subordina generalmente l'esecuzione del servizio che gli viene richiesto.

Per il Registro italiano, secondo il suo nuovo ordi-

namento, le posizioni giuridiche ora esaminate risultano radicalmente modificate dall'assorbente carattere pubblico dell'istituto e dalla obbligatorietà attiva e passiva dei suoi servizi. Nei rapporti tra armatori e Registro gli elementi contrattuali di diritto privato saranno normalmente sopraffatti dalla forza obbligatoria degli ordinamenti e dei regolamenti, così come accade di regola in ogni forma contrattuale tra privato e Stato, relativa a servizi e funzioni pubbliche obbligatorie.

Circa l'efficacia dei certificati di navigabilità rilasciati dal Registro, per tutte le controversie che possono nascere intorno alle condizioni della nave (responsabilità dell'armatore per infortuni, o per danni al carico, responsabilità del capitano per abbordaggio, ecc.), è da ritenere che essi valgano come qualunque attestazione peritale, e cioè come semplici presunzioni. La nave, munita di regolare certificato, si presume, salvo prova contraria, in normali condizioni di navigabilità. Quindi il certificato serve a invertire l'onere della prova.

9. — *Nazionalità della nave.* La nave ha e deve avere una propria nazionalità, e non può avere che una sola nazionalità. Ma in particolari casi uno Stato può consentire a navi straniere l'uso temporaneo della propria bandiera (cfr. legge francese 19 marzo 1917, e vedi Brunetti, *Diritto maritt. priv.* I, p. 319).

In linea di principio solo gli Stati marittimi, e cioè quelli che hanno un litorale marittimo, potrebbero avere navi nazionali. Ma il trattato di Versailles del 1919, e gli altri trattati di pace, hanno riconosciuto a Stati interni il diritto di dare alle navi la bandiera nazionale. Nella Conferenza di Barcellona del 1921 questo diritto è stato riconosciuto a qualsiasi Stato sprovvisto di litorale marittimo, quando le navi siano registrate in un unico luogo situato sul suo territorio.

La nazionalità è riconosciuta alle navi sulle basi di speciali presupposti o condizioni, che ciascun paese determina nelle proprie leggi. Il sistema dei presupposti

della nazionalità, come ricorda il Brunetti, trova la sua precisa origine nell'Atto di navigazione di Cromwell (1651), per il quale la nazionalità inglese non poteva essere concessa che a navi costruite in Inghilterra, di proprietà di cittadini inglesi e con equipaggi in maggioranza inglesi. Questo massimo rigore è stato poi attenuato in leggi posteriori, e non trova riscontro in nessuna delle legislazioni moderne.

Nel nostro diritto il requisito della cittadinanza di una parte dell'equipaggio non è considerato come una condizione della nazionalità della nave, ma solo della abilitazione alla navigazione.

La condizione fondamentale perchè una nave, sia costruita in Italia, sia costruita all'estero, ottenga la nazionalità italiana, è quella che almeno per due terzi essa sia di proprietà di cittadini italiani, o di stranieri domiciliati o residenti da almeno cinque anni in Italia (art. 40 cod. mar. merc.).

Questa condizione della proprietà nazionale per due terzi è un requisito di carattere intermedio tra quelli prescritti nelle altre legislazioni, poichè in alcuni paesi è richiesto che la nave sia interamente di proprietà nazionale (Inghilterra, Germania, Giappone, Stati Uniti, Spagna, Norvegia, ecc.); altri invece concedono la nazionalità anche a navi di proprietà interamente straniera (Argentina ed Uruguay).

Seguono il criterio intermedio: la Francia, la Grecia (metà della proprietà), il Belgio e l'Olanda (più della metà), l'Austria (Jugoslavia), la Svezia e la Danimarca (due terzi), ma questi paesi, meno la Svezia, non parificano ai cittadini gli stranieri domiciliati o residenti nello Stato.

Quindi l'Italia si avvicina, insieme con la Svezia, più di ogni altro paese, al principio più largo della concessione della nazionalità a navi straniere. Ciò è conforme all'indirizzo generale della nostra legislazione circa il trattamento degli stranieri, e trova una corrispondenza nella disposizione per la quale la condizione di cinque

anni di residenza è sufficiente per l'acquisto della cittadinanza italiana (legge 13 giugno 1912, art. 4). Ma non sarebbe forse inopportuno introdurre anche qui il criterio della *reciprocità,* che vale a temperare quel principio in altra materia, come per talune disposizioni di polizia, e di diritto marittimo bellico.

La Commissione reale per la riforma dei codici nel suo progetto di codice marittimo (1931) propone nuove norme (assai discutibili) circa lo stato di proprietà delle navi nazionali: le navi devono appartenere per una quota non inferiore a 70 carati (nel progetto i carati sono portati da 24 a 100, e male perciò vengono ancora chiamati carati) a cittadini italiani, a cittadini dei territori soggetti alla sovranità del Regno, a sudditi coloniali, od a persone giuridiche o società commerciali italiane (secondo criterii indicati nel progetto stesso); ma, quando concorrono particolari motivi, il Ministero può consentire che vengano parificati ai cittadini italiani gli stranieri che abbiano domicilio o residenza continuata nello Stato da almeno cinque anni, e le società che non abbiano tutti i requisiti richiesti per esser considerate nazionali.

Del resto la condizione della proprietà nazionale di almeno due terzi della nave non ha più ormai un valore effettivo per la maggior parte delle navi, le quali appartengono a società armatrici anonime, poichè una società è nazionale o meno a prescindere dalla nazionalità dei proprietarî delle azioni, i quali poi in sostanza sono pro rata i proprietarî del patrimonio sociale, e perciò delle navi che ne fanno parte.

Il codice per la marina mercantile riconosce questo stato di cose, poichè dispone nell'art. 40, 5° alinea: « Le società anonime si considerano nazionali se la sede principale di esse sia nello Stato ed ivi avvengano le assemblee generali ». Questa disposizione, essendo stata dettata espressamente per la materia marittima, è rimasta in vigore anche in confronto degli art. 230-232, dettati dal posteriore codice di commercio per le società estere, e per i quali una società, costituita all'estero, è

considerata come nazionale quando abbia in Italia la sede e l'oggetto principale della sua impresa.

Lo stesso si dica per le disposizioni del cod. mar. merc. circa la nazionalità delle società in nome collettivo ed in accomandita, le quali disposizioni, anche più che quelle sulle anonime, si allontanano dalle norme del codice di commercio. L'art. 40 cod. mar. merc. infatti stabilisce: « Per gli effetti del presente articolo, le società in nome collettivo ed in accomandita, anche quando abbiano sede all'estero, si considerano nazionali se alcuno dei soci solidali che dà nome alla ditta è cittadino dello Stato. Le società della stessa natura composte da stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato ».

Inoltre lo stesso art. 40, per le società di ogni specie, stabilisce: « Le succursali di società estere, autorizzate dal Governo ad operare nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati o residenti nello Stato, purchè di fatto vi tengano un rappresentante munito di mandato generale ».

Tutte queste, in sostanza, non sono disposizioni che regolano la nazionalità delle società, poichè in tal caso esse sarebbero state abrogate dalle diverse disposizioni del più recente codice di commercio, ma sono piuttosto disposizioni che assimilano alle società nazionali od alle società estere, le società che si trovano in determinate condizioni, e poichè questa assimilazione è fatta all'esclusivo fine delle norme del codice della marina, e costituisce perciò legge speciale od eccezionale, così essa è rimasta in vigore anche col mutamento della legge generale.

Più rigorosi requisiti di nazionalità delle società sono stati richiesti da un R. D. L. 10 settembre 1923 per le navi cedute dallo Stato. Questa legge stabilisce che il Ministro della marina può imporre alla società acquirente di introdurre nello statuto disposizioni perchè la maggioranza del consiglio e dei sindaci sia di nazionalità

italiana, il presidente sia italiano e designato dal Governo, un consigliere sia nominato dal Governo come suo rappresentante, e perchè sia data una cauzione e lo statuto sia approvato dal Governo.

Le disposizioni del nostro codice sono dunque larghissime. Norme più restrittive vigono negli altri paesi.

In Francia, mancando disposizioni speciali, si guarda alla nazionalità della società secondo il diritto comune, per il quale è decisivo l'elemento della sede della società, ma si cerca in via amministrativa di restringere la concessione della nazionalità alle navi, tenendo conto della cittadinanza degli amministratori o direttori della società.

In Belgio ed in Austria (Jugoslavia) le società di qualunque specie devono avere la sede nello Stato.

In Germania è richiesta la cittadinanza di tutti i soci nelle società a responsabilità illimitata.

In Inghilterra non vi sono disposizioni speciali.

10. — *Nazionalità degli aeromobili.* Anche gli aeromobili hanno una propria nazionalità. La condizione richiesta perchè un aeromobile possa ottenere la nazionalità italiana (ed essere così immatricolato nel Registro aeronautico) è che esso appartenga per intero ad un cittadino italiano o ad una società costituita in Italia con capitale appartenente permanentemente, per due terzi almeno, a cittadini italiani. È prescritto inoltre che il presidente della società, ed almeno due terzi degli amministratori, ivi compreso, se esiste, l'amministratore delegato, siano cittadini italiani (art. 6 dei Provvedimenti per la navigazione aerea).

Secondo questa disposizione lo stato di proprietà richiesto per la nazionalità degli aeromobili sembrerebbe più rigoroso di quello richiesto per le navi. Senonchè con una evidente contraddizione, lo stesso art. 6 soggiunge che in caso di nazionalità diversa fra comproprietarii di un aeromobile, questo potrà avere la nazionalità italiana se i comproprietari che posseggono più della metà del valore dell'aeromobile sono italiani.

Quest'ultima disposizione distrugge la prima, sicchè in definitiva lo stato di proprietà degli aeromobili nazionali è meno severo che quello delle navi, perchè basta che la proprietà di cittadini o di società italiane superi la metà del valore dell'aeronave.

Queste disposizioni, a parte l'accennata contraddizione, si ispirano alla Convenzione di Parigi del 1919, e sono quindi analoghe a quelle di tutti gli Stati che hanno aderito a quella Convenzione. Del resto, fermo restando il principio che ogni aeromobile ha la nazionalità dello Stato sul registro del quale è inscritto (artic. 6 della Convenzione), non v'è alcun inconveniente a che ciascuno Stato regoli come crede le condizioni per la iscrizione nel registro nazionale.

11. — *Atto di nazionalità.* Una nave, in regolari condizioni di proprietà, adempiute tutte le operazioni e le formalità richieste per la formazione del suo stato civile, può ottenere il riconoscimento della sua nazionalità italiana, mediante domanda da presentare alla Capitaneria di porto del compartimento dove la nave può e vuole essere immatricolata (art. 302 reg. mar. merc.).

Accolta la domanda di nazionalizzazione, viene rilasciato, in nome del Re, l'« atto di nazionalità », documento solenne che deve essere conforme al modello stabilito (art. 301 reg. mar. merc.), e che deve indicare il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata ed i proprietari o compartecipi, come pure le parti per cui ciascuno di essi vi è interessato; ed infine contiene il passaporto che abilita la nave alla navigazione (art. 37 cod. mar. merc.).

Il nuovo ordinamento delle circoscrizioni marittime 20 dicembre 1923 ha demandato alle direzioni marittime il rilascio dell'atto di nazionalità; ed il già citato decreto legge 23 ottobre 1930 ha demandato agli uffici consolari il rilascio dell'atto di nazionalità per le navi nazionali che navigano sui fiumi dell'Estremo Oriente.

La portata della nave è indicata, con la stazza lorda e netta, secondo il certificato di stazzatura.

Sul tergo dell'atto di nazionalità è predisposto lo spazio ove devono essere iscritte le successive variazioni: trapassi di proprietà, iscrizioni e risoluzioni di pegni (ora: ipoteche) e di cambi marittimi.

Sono esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità, e cioè sono considerate come navi nazionali, anche senza atto di nazionalità, i battelli e le barche da pesca che esercitano la pesca costiera nello Stato, o che sono destinate al servizio dei porti e delle spiaggie (*navi minori*). Tutte queste navi devono esser armate con *licenza*.

Possono poi essere esentati i battelli armati all'estero per esercitarvi permanentemente la pesca costiera entro una zona determinata.

Le navi minori da diporto (barche e navicelli) sono equiparate alle imbarcazioni destinate al servizio delle spiaggie e devono quindi essere armate con licenza (art. 926 reg. mar. merc.).

L'atto di nazionalità è valevole per tutta la durata della nave; ma deve essere rinnovato: se la nave muta nome, o se essa viene modificata in maniera da cambiare conformazione o tonnellaggio, e nei casi in cui l'atto sia andato smarrito o distrutto o reso inservibile, ovvero non possa più contenere annotazioni. Le formalità e le garanzie relative alla delicata operazione della rinnovazione dell'atto di nazionalità sono minutamente prescritte dal Regolamento per la marina (art. 309 e segg.).

In casi speciali di mancanza dell'atto di nazionalità la nave può essere autorizzata a viaggiare o con una annotazione sul ruolo d'equipaggio (art. 312 reg.) o con un atto di nazionalità provvisorio o *passavanti* (art. 317 reg.; cfr. anche art. 102 c. m. m.). Il passavanti ha la durata massima di due anni (art. 443 reg. m. m.). Ai casi di urgenza previsti dal codice e dal regolamento della marina il decreto 22 marzo 1923 ha aggiunto quello di nuova costruzione avvenuta nel regno od all'estero e

l'acquisto di nave estera, quando sia accertato che essa possiede i requisiti della nazionalità.

Aeromobili. Come abbiamo visto, l'atto di nazionalità delle aeronavi si chiama certificato d'immatricolazione, essendo rilasciato a seguito ed a testimonianza della immatricolazione dell'aeromobile nel Registro nazionale aeronautico.

Il certificato autorizza alla circolazione aerea con la *marca di nazionalità* (costituita dalla lettera I maiuscola), ed ha funzioni analoghe a quelle dell'atto di nazionalità nel regime di proprietà dell'aeromobile: infatti fa fede della proprietà dell'aeromobile (art. 158 del Reg.) e porta l'annotazione dei passaggi di proprietà e degli atti di costituzione, modificazione o rinunzia di diritti reali (art. 7 dei Provvedimenti, art. 162 del Reg.).

Il certificato di immatricolazione cessa di aver validità in caso: di distruzione dell'aeromobile, di definitivo trasferimento all'estero dell'aeromobile, di cessazione dei requisiti di cittadinanza. Verificandosi una di queste condizioni, il proprietario è in obbligo di farne regolare notifica entro otto giorni al Ministero per l'aeronautica, il quale procederà alla radiazione dal Registro aeronautico (art. 164 del Regolamento).

12. — *Ruolo d'equipaggio.* La nave munita dell'atto di nazionalità, deve avere anche il *ruolo d'equipaggio.* Questo documento serve sopratutto a indicare i nominativi di tutte le persone addette al servizio della nave, e perciò è la base del controllo delle disposizioni concernenti il numero, la composizione, le qualifiche e la nazionalità dell'equipaggio, come vedremo discorrendo dell'armamento.

I ruoli sono documenti di un modello prestabilito, inviati dal Ministero alle Capitanerie, e recanti un numero progressivo che serve ad individuarli.

Il ruolo deve poi contenere (art. 323 reg. m. m.): la data dell'armamento e quella del disarmamento, la

indicazione numerica dei passeggeri, la indicazione delle armi e munizioni imbarcate.

Il codice di commercio all'art. 521 prescrive ancora che il ruolo indichi i salarii o la parte di utili dovuta alle persone dell'equipaggio, e così il ruolo viene a costituire un documento di pubblicità e di prova del contratto d'arruolamento.

Sul ruolo infine vengono trascritte altre indicazioni: le dichiarazioni di pagamento delle tasse di ancoraggio, le dichiarazioni di armatore, le assicurazioni del bastimento, le visite al bastimento, gli atti dello stato civile fatti dal capitano a bordo della nave, i testamenti fatti durante il viaggio (art. 326 reg. mar. merc.) e i conti dei versamenti dovuti alla Cassa per gli invalidi della marina mercantile. Per il Regolamento sulla sicurezza della navigazione deve poi essere annotata sul ruolo la constatazione della buona istruzione dell'equipaggio e dell'efficienza dei servizi di bordo.

I ruoli sono trascritti presso gli uffici di porto nei *registri copiaruoli* (ma sembra che questa formalità sia per cadere in disuso), e vengono vidimati dagli ufficiali di porto o dall'autorità consolare ad ogni viaggio della nave.

La durata del ruolo è al massimo di tre anni; poi deve essere rinnovato (art. 334 reg. mar. mer.). I ruoli ritirati vengono conservati nell'archivio delle Capitanerie (art. 337).

Gli aeromobili non hanno un ruolo di equipaggio, bensì un *giornale di rotta,* che adempie in parte alle stesse funzioni, come vedremo più avanti trattando dei libri dell'aeromobile.

13. — *La nave e l'aeromobile all'estero.* L'atto di nazionalità e l'uso della bandiera attestano ovunque l'appartenenza della nave ad uno Stato e le assicurano il godimento delle leggi, e la protezione delle autorità nazionali in paese ed all'estero.

Una nave all'estero, e cioè nelle acque territoriali

e nei porti esteri, gode l'applicazione del proprio diritto nazionale in misura maggiore di un cittadino singolo, perchè, costituendo come una piccola comunità che rimane staccata e distinta dalla popolazione locale, può avere una vita indipendente, fino a che la nave stessa non richieda l'intervento delle autorità locali, o non vengano in giuoco interessi di cittadini del luogo. Tuttavia sarebbe un errore vedere in ciò un caso od una forma di *estraterritorialità*, a meno che non si voglia creare una figura di estraterritorialità *limitata*, con riferimento cioè alle leggi private, ed agli ordinamenti amministrativi, secondo i quali il capitano della nave ed il console esercitano funzioni pubbliche di vario genere nei riguardi della nave e delle persone.

Questo argomento è molto complesso e non ha ancora una disciplina esauriente e precisa, esso è oggetto del diritto internazionale privato (conflitti di leggi), e quindi per talune materie è stato regolato dalla Conferenza di Bruxelles. Così ad es. la Convenzione di Bruxelles sull'ipoteche e sui privilegi marittimi ha accolto il principio della validità in tutti gli Stati contraenti delle ipoteche e delle garanzie sulle navi, che siano state regolarmente costituite secondo la legge nazionale della nave, e così ha riconosciuto l'applicabilità della legge della bandiera in questa importante materia.

In mancanza di accordi internazionali ogni Stato applica le proprie norme di diritto internazionale privato. Ma spesso queste sono insufficienti a regolare la complessa materia della navigazione. Così è anche pel nostro diritto (disposiz. prel. cod. civ., e art. 58 cod. comm.), che detta solo principii direttivi di carattere assai generale, non facilmente adattabili alle speciali situazioni dei rapporti della navigazione, a causa sopratutto della frequente connessione di norme private con norme pubbliche; ad es. la disposizione, secondo la quale la sostanza e gli effetti delle obbligazioni si regolano secondo la legge del luogo dove gli atti furono fatti (art. 9 disp. prel., art. 58 cod. comm.), subisce eccezione

per taluni contratti del diritto della navigazione, quando il negozio non ha natura puramente privata, come l'arruolamento. A nostro avviso l'arruolamento fatto all'estero è soggetto non alla legge del luogo, ma a quella della bandiera, a cagione appunto della sua natura pubblicistica, resa manifesta dal richiesto intervento del console.

Qui basterà dire che tutte le disposizioni del nostro diritto positivo, dalle quali si rileva una certa autonomia del regime giuridico della nave fuori delle proprie acque territoriali, non bastano a mettere in essere una vera e propria *estraterritorialità,* ma piuttosto, come dice il Brunetti, sono dirette alla tutela della proprietà nazionale della nave, e costituiscono una deviazione dalle norme generali delle cose mobili, nell'ambito del diritto privato; mentre l'estraterritorialità importerebbe esclusione della sovranità dello Stato straniero in cui la nave si viene a trovare.

Si ritiene perciò giustamente « che la nave mercantile, quando soggiorna nel mare territoriale, per le consuetudini internazionali è regolata dalle leggi della sua bandiera (e le leggi della bandiera sono quelle nazionali del proprietario), in ciò che concerne i suoi rapporti interni, ma per quanto riflette i suoi rapporti esterni è sempre pienamente soggetta allo Stato che ha il dominio sul mare territoriale in cui essa si trova ».

Analoga è la posizione giuridica delle aeronavi su territorio estero. I Provvedimenti per la navigazione aerea, art. 8, espressamente dispongono che gli atti giuridici compiuti su aeromobili esteri viaggianti in Italia sono soggetti alla legge nazionale dell'aeromobile, alla condizione del *trattamento di reciprocità* da parte dello Stato al quale l'aeromobile appartiene, e salvi i limiti dipendenti dalle leggi penali, di ordine pubblico e di pubblica sicurezza, e le leggi tributarie vigenti nel Regno.

Lo stesso art. 8 stabilisce che gli atti giuridici compiuti a bordo di un aeromobile italiano in rotta sono soggetti alla legge italiana nello stesso modo che se

fossero compiuti nel Regno, salvo, per il caso di navigazione all'estero, i limiti che derivano dalla sovranità dello Stato sottostante. Le nascite e le morti avvenute in viaggio si considerano per ogni effetto avvenute in territorio italiano.

In questa materia la Convenzione di Parigi si limita a regolare un caso particolare, disponendo all'articolo 18 che durante il passaggio attraverso l'atmosfera di uno Stato contraente un aeromobile potrà sottrarsi al sequestro per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, mercè il deposito di una cauzione, di cui l'importo, in mancanza di accordo, sarà stabilito nel più breve termine dall'autorità competente del luogo dove il sequestro dovrebbe essere eseguito.

Nè la Convenzione di Parigi nè la legge italiana regolano la situazione dell'aeromobile fermo in territorio straniero, ma è chiaro che qui ricorre piena analogia con la situazione della nave nelle acque territoriali estere.

14. — *Atto di nazionalità e registro navale.* L'atto di nazionalità è un documento strettamente connesso con la matricola delle navi: esso reca sul tergo l'attestazione dell'iscrizione della nave nella matricola, attestazione che deve essere fatta e firmata dal capitano di porto, prima di consegnare al proprietario della nave l'atto di nazionalità. E poichè su questo documento devono essere trascritte le indicazioni circa i contratti che hanno per oggetto la nave, le quali devono essere trascritte anche sulla matricola, ne consegue che l'atto di nazionalità è come un estratto della matricola, che la nave porta con sè, mentre il registro è tenuto dall'ufficio di porto.

Le disposizioni degli art. 313 e 382 reg. mar. merc., 483, 484, 485, 486 cod. comm. tendono ad assicurare la corrispondenza esatta delle indicazioni della matricola con quelle dell'atto di nazionalità.

La stessa costante connessione esiste anche tra il certificato di immatricolazione degli aeromobili ed il Registro aeronautico nazionale. Tutti i negozi giuridici

che devono essere trascritti nel Registro devono essere anche annotati nel certificato di immatricolazione, che all'uopo deve essere presentato agli amministratori del Registro, ed all'estero, agli ufficiali consolari (Provvedimenti, art. 7; Regolamento, art. 162).

15. — *Uso della bandiera.* Il segno esteriore della nazionalità è costituito dalla bandiera dello Stato. Infatti per l'art. 39 cod. mar. merc. nessuna nave può essere considerata nazionale, nè può inalberare la bandiera dello Stato, se non è munita dell'atto di nazionalità.

L'uso della bandiera è regolato minutamente: art. 101 cod. mar. merc. « Le navi della marina mercantile inalberano la bandiera nazionale secondo il modello e nei casi stabiliti dal regolamento » (cfr. art. 624-627 reg. mar. merc.); art. 172 cod. mar. merc. « Le navi tanto all'arrivo quanto alla partenza dai porti o dalle spiaggie dello Stato dovranno avere la bandiera spiegata ».

« Chiunque farà uso della bandiera nazionale senza esservi autorizzato, a meno che non lo avesse fatto per sfuggire al nemico, incorrerà nella confisca della nave » (art. 346 cod. mar. merc.).

« Chiunque sarà convinto di simulazione nella proprietà di una nave per farla coprire di bandiera nazionale incorrerà nella multa da lire trecento a mille » (art. 347 cod. mar. merc.).

16. — *Dismissione della bandiera.* La revoca dell'atto di nazionalità, o più in generale la cessazione di nazionalità, porta alla « dismissione della bandiera ».

Il permesso di dismissione della bandiera deve essere domandato ed ottenuto da chi voglia vendere la nave a stranieri non aventi i requisiti per essere proprietari di navi italiane (art. 48 § 2 cod. mar. merc.).

La vendita fatta senza quel permesso « sarà come non avvenuta ». È questo un caso di nullità assoluta, come vedremo meglio a suo luogo.

La dismissione della bandiera si ha, e deve essere

autorizzata o dichiarata d'ufficio, in tutti i casi in cui vengono meno i presupposti della nazionalità della nave, ed inoltre quando la nave passa in demolizione (art. 49 cod. m. m., 249 reg. m. m.); quando sia stato accertato il naufragio della nave (art. 253 reg. m. m.), o da due anni non se ne siano più avute notizie (art. 50 cod. m. m., art. 255 reg. m. m.). La dismissione della bandiera importa naturalmente la cancellazione dalla matricola.

Per le aeronavi invece la cessazione di nazionalità avviene di diritto, quando l'aeromobile è definitivamente trasferito all'estero (ma non si capisce che cosa questo voglia dire) o quando siano venuti meno i requisiti di cittadinanza (ad es. mediante vendita a stranieri). In tali casi il certificato di immatricolazione cessa di avere validità, e si procede, come già si è visto, alla radiazione dell'aeromobile dal Registro.

17. — *Natura giuridica del rilascio dell'atto di nazionalità e del certificato di immatricolazione.* È interessante la questione se il rilascio dell'atto di nazionalità costituisca una *concessione* od un'*autorizzazione* amministrativa, secondo la nota distinzione, per la quale l'atto di concessione implica l'attribuzione di un diritto, mentre l'atto di autorizzazione non è che il riconoscimento di un diritto subiettivo preesistente, la rimozione di un ostacolo al suo esercizio.

In altri termini: il proprietario della nave o dell'aeromobile, adempiute tutte le condizioni richieste, ha *diritto* all'atto di nazionalità (e rispettivamente, al certificato di immatricolazione), od ha un semplice interesse che diventa diritto solo per volontà dello Stato?

L'opinione prevalente è che tanto il riconoscimento della nazionalità, quanto il permesso di dismissione della bandiera, siano semplici *autorizzazioni,* onde l'autorità amministrativa non abbia facoltà di negarli, quando ricorrono tutte le condizioni prescritte. Ma naturalmente col diritto alla nazionalizzazione non va confuso il diritto a navigare, il quale può essere subordinato a speciali

adempimenti e sancito da speciali autorizzazioni (*licenza di navigazione*), ovvero essere oggetto di vera e propria *concessione,* come è per l'esercizio di linee di navigazione aerea (decreto legge 28 ottobre 1923 sulla concessione di servizi di trasporto con aeromobili; e 30 giugno 1927 sul disciplinare tipo delle concessioni).

Va da sè che la cosa cambia quando per ragioni speciali, con norme eccezionali e temporanee (ad es. in tempo di guerra), viene attribuito all'amministrazione un potere discrezionale da esercitarsi secondo criteri politici. Una eccezione di tal genere è quella dell'art. 42 cod. mar. merc.: « Veruna nave proveniente da vendita fatta da un suddito di potenza in stato di ostilità con una potenza in stato di pace col Governo del Re potrà ottenere la nazionalità italiana. Potrà però il Ministro della Marina, constandogli la verità della vendita, accordare la nazionalizzazione ». La ragione di questa speciale disposizione è chiara. Le vendite fatte nell'ipotesi contemplata da questo articolo sono sospette di frode, essendo evidente l'interesse dei proprietarii di navi di uno Stato in guerra di simularne la cessione a cittadini di uno Stato neutrale per evitarne la cattura o la distruzione; mentre d'altro canto gli Stati neutrali, per osservare lealmente i doveri della neutralità, non possono prestarsi ad atti compiuti in frode degli interessi dei belligeranti.

Tali specialissime ragioni, sulle quali si fonda la disposizione dell'art. 42, dimostrano che questa disposizione ha cárattere eccezionale, e perciò essa non solo, come da taluni si vorrebbe, non può giovare a sostenere la tesi che l'attribuzione della nazionalità sia di regola una concessione discrezionale, ma anzi fornisce un argomento per la tesi contraria.

18. — *Libri della nave.* Oltre l'atto di nazionalità ed il ruolo d'equipaggio, sono prescritte altre carte di bordo che hanno importanza sopratutto pel diritto privato, perchè si riferiscono all'amministrazione della nave: esse sono paragonabili ai libri di commercio di un'azienda,

ma sono sottoposte ad un più rigoroso controllo dell'autorità pubblica (amministrativa), e sotto questo aspetto fanno parte integrante dell'ordinamento amministrativo della navigazione.

I libri di bordo fino al XVII sec. erano tenuti da uno speciale ufficiale della nave, lo *scrivano*. Caduto in desuetudine questo istituto, il codice francese assegnò al capitano la tenuta di un giornale nautico con l'obbligo di annotarvi le entrate e le spese riguardanti la nave e tutto ciò che avesse potuto dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale. Ma, a causa dell'insufficienza di questa disposizione, in pratica nel libro obbligatorio venivano annotati solo gli avvenimenti relativi alla condotta della nave, e per l'amministrazione era tenuto un libro non ufficiale.

Perciò opportunamente il nostro codice ha disciplinato con maggior precisione e rigore questa materia, ha diviso il tradizionale libro di bordo in tre parti ed ha istituito il giornale generale o di contabilità, ma qualche traccia della vecchia pratica è rimasta in ciò che in quest'ultimo libro vanno anche segnati gli avvenimenti più importanti del viaggio.

L'insieme dei libri di bordo è chiamato dalle nostre leggi *giornale nautico* (art. 500 cod. comm.), che deve esser tenuto dal capitano ed è diviso in quattro parti: giornale generale o di contabilità, giornale di navigazione, giornale di boccaporto o manuale di bordo, inventario di bordo. Uno speciale regolamento sull'uniforme tenuta del giornale nautico (17 dicembre 1885), reso necessario dalla rinnovazione del codice di commercio (e modificato dal recente reg. 6 settembre 1928, che ha anche istituiti nuovi modelli del giornale nautico), ha abrogato gli art. 345-361 del Reg. della marina merc., e quanto al *giornale generale* ha prescritto che vi siano annotati: i contratti di arruolamento, le entrate e le spese riguardanti la nave, gli acconti dati all'equipaggio, i prestiti a cambio marittimo, il pegno o la vendita delle cose caricate, le avarie, il getto, gli altri infortuni e generalmente gli avvenimenti

importanti della navigazione e le deliberazioni prese durante il viaggio, le nascite, le morti ed i testamenti, i reati, le mancanze disciplinari e le punizioni, le azioni meritorie, le malattie e le ferite toccate all'equipaggio ed ai passeggeri, ecc.

Come si vede, il giornale generale è destinato a raccogliere insieme ad annotazioni di natura privata, numerose annotazioni di carattere pubblico. Maggior carattere privatistico ha invece l'*inventario,* che pel suo contenuto è analogo all'inventario dell'azienda commerciale, benchè, come rileva il Brunetti, esso sia privo della funzione propria di quest'ultimo, che è quella di documentare la consistenza patrimoniale del commerciante. D'altra parte l'inventario di bordo ha anch'esso una funzione pubblicistica in quanto serve a controllare ed a certificare l'adempimento delle norme sull'arredamento delle navi e le condizioni di navigabilità. Il Regolamento sulla sicurezza della navigazione prescrive l'annotazione sull'inventario della completezza e del buono stato delle sistemazioni mobili e delle dotazioni.

Nel *giornale di navigazione* si deve particolarmente annotare la rotta seguita, il cammino percorso, le manovre eseguite, le osservazioni geografiche, meteorologiche e astronomiche e quant'altro riguarda la navigazione. È dunque un registro tecnico e non amministrativo, ma ha ugualmente importanza di diritto privato per l'accertamento delle responsabilità del capitano.

Il Regolamento sulla sicurezza della navigazione ha poi istituito una speciale appendice del giornale di navigazione: il *registro delle bussole* per l'annotazione dei dati tecnici relativi all'impiego ed al funzionamento delle bussole, ed ha prescritto che il comandante deve personalmente curare la buona tenuta del giornale di navigazione, e nello apporvi la sua firma al termine di ogni giornata egli deve assicurarsi che tutti i dati prescritti vi si trovino annotati e che siano attendibili.

Nel *giornale di boccaporto* o *manuale di bordo* si de-

vono annotare i dati e le notizie relative al carico della nave ed alle operazioni che lo riguardano.

Naturalmente poi la nave, come ogni importante azienda od amministrazione, ha numerosi libri ausiliarii facoltativi: il libro cassa, il libro delle paghe, il libro delle spese di bordo, il libro della colonna, ecc.

La tenuta del giornale nautico non è obbligatoria per la navigazione e per i viaggi entro una zona limitata del Mediterraneo, con navi inferiori alle 50 tonnellate di portata (art. 501 cod. comm.).

Le navi a propulsione meccanica devono poi avere il *giornale di macchina* (Reg. 19 maggio 1930); e le navi che godono dei premi alla marina mercantile, anche il *libro dei viaggi* (Reg. 14 febbraio 1886).

Come si è visto, il giornale nautico è un istituto assai caratteristico, in cui si fondono norme private con norme pubbliche, poichè esso rispecchia l'attività privata e l'attività pubblica del capitano, nelle sue multiformi funzioni. Perciò il valore probatorio di questo giornale è vario. Le annotazioni di atti pubblici (stato civile, testamenti) hanno valore di atto pubblico, e cioè fanno fede fino ad impugnativa di falso; mentre le registrazioni di carattere commerciale hanno la stessa limitata efficacia di quelle degli ordinarii libri di commercio (art. 50 cod. comm.).

19. — *Libri e documenti dell'aeromobile.* I libri di bordo prescritti per gli aeromobili impiegati nella aeronavigazione nazionale od internazionale sono: *a*) il giornale di rotta; *b*) il libretto dell'aeromobile; *c*) il libretto dei motori; *d*) il libretto delle segnalazioni. Questi libri sono rilasciati e vidimati dal Ministero dell'aeronautica (Regolam., art. 167).

Il giornale di rotta, prescritto anche dalla Convenzione di Parigi, contiene l'annotazione delle marche dell'aeromobile, del nome del proprietario e del costruttore, ed altre indicazioni tecniche, inoltre, per ogni viaggio, l'elenco nominativo dell'equipaggio, e l'indicazione della partenza, della rotta definita e di ogni incidente di viag-

gio. A norma dell'art. 168 del nostro Regolamento devono essere annotati nel giornale di rotta le nascite, le morti, e tutti gli avvenimenti che possono avere effetti civili o penali, che poi saranno denunziati a norma dell'art. 8 del R. D. L. 20 agosto 1923.

I libri di bordo devono essere conservati per due anni dopo l'ultima iscrizione o trascrizione (Convenz. Parigi, art. 20; Provvedimenti, art. 12).

Gli aeromobili che trasportano passeggeri devono anche avere un elenco nominativo dei passeggeri (Regolam., art. 166).

I libri di bordo, anche di aeromobili non adibiti all'esercizio di una attività commerciale, fanno prova in giudizio secondo le norme relative ai libri di commercio (Regolam., art. 169).

20. — *Leggi estere.* La nostra legislazione, anche per la materia dei documenti marittimi e delle carte di bordo, è più completa e precisa delle altre.

All'atto di nazionalità ed al ruolo d'equipaggio corrispondono in Francia *l'acte de francisation* e *le rôle d'equipage*, ed hanno una funzione analoga, benchè regolata con minor precisione.

Il passaporto per la navigazione non è annotato sull'atto di nazionalità, ma costituisce invece un documento separato, che è valido per un anno (*congè*). Per le navi straniere questo documento è sostituito da un passaporto, che certifica che la nave ha pagato le tasse di navigazione.

Le navi francesi sono munite di un unico *libro di bordo*, sul quale devono essere menzionate le decisioni prese durante il viaggio, gli incassi e le spese riguardanti la nave, ed in genere tutto ciò che concerne le funzioni del capitano (art. 224 cod. comm. fr.).

Documenti attestanti la nazionalità della nave e la composizione dell'equipaggio sono prescritti da tutte le legislazioni, ma essi per lo più non hanno importanza per gli istituti di diritto privato: *atto di nazionalità* in

Scandinavia ed in Giappone; *certificato di registrazione* in Inghilterra e Stati Uniti; *certificato di nave* in Germania; *lettere di mare* in Belgio.

Per i libri di bordo, il Belgio (legge 1908) segue la legge francese; la Spagna ed il Portogallo seguono quella italiana; l'Inghilterra prescrive due libri: il giornale della nave ed il giornale ufficiale (per le osservazioni tecniche); la Germania oltre il libro di bordo richiede il libro di macchina, ed un libro degli accidenti.

21. — *Navi minori.* Le navi esenti dall'atto di nazionalità (art. 39 cod. mar. merc.) che il codice di commercio (art. 490, 501) chiama navi minori, e che meglio specifica, comprendendo nella categoria anche i bastimenti della navigazione interna, non sono nemmeno iscritte nella matricola delle navi maggiori, poichè, come si è visto, la matricola è un registro connesso e corrispondente agli atti di nazionalità.

Il diverso regime si spiega benissimo, non solo per la ragione estrinseca dell'opportunità di forme più semplici e spedite per le navi di minore importanza, ma anche per la ragione sostanziale che l'atto di nazionalità è un documento richiesto sopratutto pel traffico internazionale, mentre di regola le navi minori, secondo lo stesso concetto messo in luce dall'art. 490 cod. comm., sono destinate a non uscire dalle acque dello Stato.

Tuttavia anche questi bastimenti minori sono *navi*, e, come oggetto di diritti, hanno la medesima natura delle navi maggiori; perciò la legge sostituisce opportune forme, con analoga funzione nei rapporti del diritto privato, a quelle più complesse e solenni prescritte per le navi maggiori.

Tutte le navi minori sono sottoposte alla vigilanza dell'autorità marittima, e non possono navigare senza una *licenza* dell'ufficio di porto (art. 187 cod. mar. merc.); per la navigazione interna la licenza è rilasciata dall'autorità comunale (art. 188). Anche per le navi minori marittime il nuovo Regolamento sulla sicurezza della navigazione

ha istituito particolari documenti in rapporto alle garanzie di sicurezza (certificati di navigabilità o di idoneità rilasciati dal Registro di classificazione).

Il capo VI del Tit. III del Reg. per la marina: « Dei battelli ed altri galleggianti esenti dall'obbligo dell'atto di nazionalità » regola l'ordinamento amministrativo delle navi minori.

Questi battelli devono essere iscritti in un apposito registro tenuto negli ufficii circondariali o nelle delegazioni di porto, secondo il luogo dove sono domiciliati i proprietarii o dove stanziano ordinariamente i galleggianti. Questi ricevono un numero, possono anche avere un nome.

Il registro delle navi minori, in ordine ai trapassi di proprietà ed ai pegni, compie la stessa funzione nella matricola per le navi maggiori (art. 490 cod. comm.).

Le navi e gli altri galleggianti destinati esclusivamente alla navigazione dei laghi e dei fiumi (e dei canali) devono essere iscritti in un registro formato secondo un determinato modello nell'ufficio a ciò destinato (ad es. per il Tevere, all'Ufficio di porto di Roma), e in difetto nell'ufficio comunale del luogo in cui le navi o i galleggianti sono ordinariamente tenuti (art. 69 reg. al cod. comm.). Questo registro è parificato ad ogni effetto a quello prescritto per le navi minori del traffico marittimo (art. 70 reg. cod. comm.), ed anche ad esso si richiama l'art. 490 del cod. comm.

Tutte le navi dunque, anche le navi minori di ogni specie, devono essere *registrate*, poichè se non lo sono non possono avere l'autorizzazione alla navigazione.

Deriva da questo principio che un galleggiante non iscritto e non autorizzato non è una nave, e quindi non è soggetto al diritto della navigazione, se non in quella parte di questo diritto che regola anche i galleggianti non destinati al trasporto.

Ma v'è chi ritiene che una nave minore possa ottener la licenza anche senza essere iscritta, e comunque è certo che ciò può avvenire in linea di fatto, perchè per

le navi minori manca quella garanzia dell'esatto adempimento delle formalità amministrative, che è costituito dall'atto di nazionalità e dai relativi controlli.

In tal caso il galleggiante, essendo abilitato alla navigazione, benchè non registrato, sarà tuttavia da considerarsi *nave* a tutti gli effetti, poichè l'elemento costitutivo della qualità di nave non è la registrazione, bensì il documento di abilitazione alla navigazione (che per le navi maggiori precede la registrazione).

22. — *Pubblicità.* Questo ordinamento amministrativo delle navi maggiori e delle minori è tra l'altro inteso a dare una pubblicità legale a tutto ciò che riguarda le condizioni tecniche e le condizioni giuridiche dei bastimenti, e sotto questo aspetto è molto importante anche pel regime navale di diritto privato, come vedremo a suo luogo.

I trapassi di proprietà delle navi devono essere denunciati all'ufficio di porto, nei modi e termini stabiliti dal Regolamento per la marina (art. 362-375), e le stesse regole di pubblicità valgono per i diritti reali sulla nave (ipoteca, usufrutto) e per alcuni contratti concernenti la nave (cambio marittimo, costruzione, locazione).

Per gli atti di vendita, d'ipoteca, di cambio ecc. fatti all'estero, la denuncia deve esser presentata all'ufficio consolare, e questo provvede alla trascrizione in apposito registro e sul tergo dell'atto di nazionalità, e trasmette la pratica all'ufficio marittimo dove la nave è domiciliata.

Gli atti soggetti a pubblicazione vengono *trascritti* nell'apposito registro (reg. m. m., art. 376, 377, 382, 241), *annotati* sull'atto di nazionalità, ed *inseriti* in sunto nella matricola (reg. m. m., art. 241, 383). La pubblicazione di regola non è completa e valida finchè tutte e tre queste formalità non sono state eseguite.

Deve anche essere trascritta nei registri ed annotata sull'atto di nazionalità, affinchè il viaggio possa incominciare, la sentenza che autorizzi la nave a viaggiare durante la procedura esecutiva (cod. comm., art. 882).

Ma il sistema della pubblicità entra in vigore anche prima che la nave esista.

Dichiarazione di costruzione. I costruttori, prima di cominciare la costruzione di una nave, devono farne dichiarazione all'ufficio di porto del circondario, aggiungendo se la costruiscono per conto proprio o per conto altrui. In questo secondo caso devono presentare i contratti relativi, altrimenti si intenderà che la costruzione è cominciata dal costruttore per conto proprio (art. 31 cod. mar. merc.).

Il contratto di costruzione non ha effetto di fronte ai terzi se non è trascritto in un registro speciale, tenuto negli ufficii di porto (art. 241, 376, 377 reg. mar. merc.; art. 481 cod. comm.).

Le ipoteche e le vendite di navi o parti di navi in costruzione vanno anch'esse trascritte sul registro delle navi in costruzione, e saranno poi annotate sull'atto di nazionalità quando questo documento sarà rilasciato (art. 481, 486 cod. comm., art. 378, 379 reg. m. m.). Sono questi i casi in cui i negozi navali hanno effetto di fronte ai terzi in base alla sola trascrizione nei registri dell'autorità marittima.

Oltre alla pubblicità relativa alla nave, è preordinata una pubblicità relativa alle persone del traffico navale.

Dichiarazione di armatore. La figura dell'armatore è così definita ai fini dell'ordinamento amministrativo: « È armatore colui che impiega la nave per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessarii ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia egli o no il proprietario della nave » (art. 52 cod. mar. merc.).

Dell'armatore parleremo di proposito più avanti nel capitolo dell'« armamento », qui ne teniamo parola solo al riguardo dell'ordinamento navale amministrativo.

L'art. 53 cod. mar. merc. dispone che prima dell'armamento della nave, i proprietarii devono fare « dichiarazione d'armatore » all'ufficio di porto, o al consolato (se all'estero); ovvero l'armatore stesso dovrà esibire il

documento comprovante le sue facoltà. In mancanza di tale dichiarazione o giustificazione, è considerato armatore il proprietario che abbia la maggiore parte dei carati della nave, e se non vi sia chi abbia più della metà dei carati, sono considerati armatori tutti i proprietarii.

La dichiarazione d'armatore interessa l'amministrazione dello Stato, perchè i proprietarii e gli armatori sono responsabili solidalmente verso lo Stato per le pene pecuniarie incorse dal capitano (art. 55 cod. mar. merc.) e pel pagamento delle tasse e di altri diritti marittimi (articolo 56 cod. mar. mercantile).

In modo affatto analogo è organizzata la pubblicità per gli aeromobili. Sul Registro aeronautico e sui certificati di immatricolazione devono essere annotati: *a*) la data di immatricolazione, *b*) l'aeroporto nella cui circoscrizione l'aeromobile abitualmente risiede, *c*) l'uso al quale l'aeromobile è destinato, *d*) la descrizione sommaria dell'aeromobile, *e*) i numeri e contrassegni di identificazione, *f*) le marche di immatricolazione, *g*) il nome e le generalità del proprietario, *h*) i passaggi di proprietà e i diritti reali costituiti sull'aeromobile, *i*) le variazioni e riparazioni che importino notevoli cambiamenti nel tipo e nel valore dell'aeromobile.

Della natura giuridica e degli effetti privatistici della pubblicità aeronautica diremo a suo luogo.

23. — *Leggi estere.* L'istituto moderno della pubblicità navale ha origine dai libri o registri matricolari delle navi creati dal diritto medievale nordico a scopi esclusivamente amministrativi. Solo nel diritto mediterraneo moderno alla registrazione delle navi si sono dati effetti di diritto privato. Le notevoli differenze, che si riscontrano nelle leggi vigenti intorno alla disciplina della pubblicità navale, derivano dall'evoluzione storica dell'istituto ora accennata.

Diamo breve notizia delle principali leggi estere (di cui un'accurata rassegna è in Brunetti, ***Diritto priv.***, I, 438).

In *Francia*, presso gli uffici doganali, è istituito un registro delle dichiarazioni di costruzione e delle sottomissioni di nazionalità (*soumissions de francisation*), le navi vi sono iscritte con i loro nomi e tutte le loro caratteristiche, secondo la dichiarazione dei proprietarii (non dunque attraverso la concessione dell'atto di nazionalità rilasciato dall'autorità marittima, come in Italia). L'atto di nazionalità (*acte de francisation*) è rilasciato dal ricevitore delle dogane, ed è un estratto del registro.

I trasferimenti di proprietà ed anche le ipoteche navali (legge 10 dicembre 1874) devono essere inscritti sul registro delle sottomissioni (*mutation en douane*) e trascritti sull'atto di nazionalità.

La pubblicità navale in Francia è regolata ora nel nuovo codice doganale del 1926 (art. 360-379); quella degli aeromobili dal decreto 13 ottobre 1926.

In *Belgio* con la legge del 1908 è stato istituito un registro delle navi presso l'ufficio delle ipoteche di Anversa, ma la immatricolazione è facoltativa. Obbligatorio è invece il certificato dell'identità e nazionalità della nave (lettere di mare), il quale però non riguarda la proprietà della nave.

In *Inghilterra* nei principali porti è istituito un registro delle navi inglesi, tenuto da un apposito magistrato. L'immatricolazione è obbligatoria. Il certificato di registrazione equivale all'atto di nazionalità, ma è inoltre un vero e proprio titolo di credito, onde la proprietà della nave si può trasmettere mediante girata del certificato.

In *Germania* la proprietà delle navi è organizzata sul sistema di quella fondiaria. I registri navali sono tenuti dai tribunali, l'estratto del registro è il certificato navale, e tutti i trasferimenti e i diritti reali sulla nave devono essere iscritti sul registro e sul certificato.

In sostanza, come si vede, l'Italia ha imitato il sistema francese della pubblicità navale, ma lo ha perfezionato, e ne ha regolato con precisione le conseguenze giuridiche.

Il Portogallo, la Spagna e la Grecia hanno imitato la legislazione italiana.

§ 4. Regolamento amministrativo della navigazione.

Lo Stato interviene in vario modo nell'esercizio della navigazione, da un lato per garantirne la sicurezza e dall'altro lato per tutelare tutti i pubblici interessi, in ciò che potrebbero venir lesi da un libero e incontrollato traffico dei trasporti marittimi. Sono evidenti le ragioni per le quali deve essere strettamente sorvegliato il movimento delle navi, con le quali persone e cose entrano ed escono dal territorio dello Stato.

1. — *Costruzione delle navi.* La sorveglianza dello Stato allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione e l'incolumità delle persone si esercita anzitutto sulla costruzione delle navi e degli aeromobili.

Per le navi la legge detta alcune norme che costituiscono *limiti alla libertà di costruzione.*

Nessuno può costruire bastimenti di portata maggiore di 50 tonn. (stazza lorda), se non è munito di patente che lo qualifichi ingegnere navale o costruttore navale (art. 25 cod. mar. merc.).

I requisiti per ottenere questa patente sono indicati dal reg. mar. merc., art. 214 e segg. e dall'art. 28 cod. mar. mercantile.

Gli *ingegneri* (laureati, o con certificato della R. Scuola superiore navale di Genova) possono costruire navi di qualunque portata tanto in legno quanto in ferro (art. 26).

I *costruttori navali* (licenza di istituto nautico e patente speciale) si dividono in due classi: quelli di prima classe possono costruire bastimenti in legno di qualunque portata; quelli di seconda classe solo bastimenti fino a 300 tonn. (art. 27). Una recente riforma dell'istruzione nautica ha portato all'abolizione della doppia classe di costruttori.

I bastimenti in legno (barche) fino alla portata di 50 tonn. possono essere costruiti anche da *maestri d'ascia* (art. 34), e cioè da carpentieri che abbiano lavorato per

tre anni alla costruzione di navi, e ottenuto un certificato d'idoneità da un ingegnere o costruttore navale.

Tutti questi limiti alla libertà di costruire navi costituiscono condizioni per la validità dei contratti di costruzione, in modo che il contratto stipulato con persona sfornita dell'abilitazione richiesta è nullo.

Il costruttore che prestasse il suo nome ad altri che non siano costruttori, per dirigere la costruzione di navi, incorre nella pena della sospensione dall'esercizio della sua professione (art. 389 cod. mar. merc.).

Secondo il Regolamento per la marina (art. 237) la costruzione delle navi è sorvegliata dagli ufficiali di porto, i quali, tra l'altro, invigilano affinchè i bastimenti siano costruiti secondo le regole dell'arte e non vi siano adoperati cattivi materiali. In caso di irregolarità essi devono informare il Ministero, il quale può inviare ispettori governativi a visitare ed esaminare le costruzioni.

Così per le navi come per gli aeromobili commerciali la sorveglianza di costruzione è ora devoluta esclusivamente al Registro italiano per la classificazione (R. D. L. 11 novembre 1926 pel riordinamento del Registro italiano; R. D. 9 giugno 1927 per l'attribuzione al Registro del servizio di sorveglianza e visita degli aeromobili commerciali; R. D. 29 dicembre 1927 concernente le attribuzioni del Registro italiano). Per le navi da passeggeri la sorveglianza del Registro è obbligatoria anche se la costruzione è fatta all'estero.

Il Regolamento per la sicurezza della navigazione (1928 e 1932) ha dettato minuziose e rigorose norme tecniche circa la costruzione delle navi in rapporto al servizio al quale esse possono essere abilitate.

All'estero, nella maggior parte dei paesi (Germania, Inghilterra, Stati Uniti, Francia) la costruzione navale è libera. In Francia v'è una sorveglianza ufficiale delle costruzioni che aspirano ai premi di costruzione o d'armamento; ed una visita è richiesta per il rilascio del permesso di navigazione (legge 17 aprile 1907). In Inghilterra le costruzioni sono sorvegliate da ispettori

dell'ufficio del commercio, sopratutto per stabilire la portata massima della nave.

2. — *Idoneità alla navigazione.* Fanno parte delle garanzie di sicurezza anche le norme sui *requisiti del comandante* e sulla *formazione degli equipaggi* (ma di ciò parleremo a proposito dell'ordinamento della gente di mare e dell'armamento) e le norme sulla *preparazione professionale e morale* degli equipaggi contenute nel Regolamento 10 agosto 1928 per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, sostituito dal nuovo testo 23 maggio 1932 (visite ai servizi di bordo, art. 24).

Tutte le disposizioni attinenti alla sicurezza in rapporto al movimento della navigazione fanno capo alla norma dell'art. 83 c. m. m., secondo la quale la nave non può ottenere le carte di bordo, e cioè le così dette *spedizioni,* se non vengono osservate tutte le prescrizioni che servono ad accertare la *condizione di navigabilità.*

Come dice l'art. 77 cod. comm., ogni nave che imprende la navigazione deve trovarsi in buono stato di navigabilità ed esser munita degli attrezzi, corredi e strumenti che sono determinati dal regolamento (Regol. 23 ottobre 1895, che ha modificato gli art. 536-545 reg. cod. mar. merc.; ed ora il Reg. sulla sicurezza delle navi mercantili, nel suo nuovo testo 23 maggio 1932).

L'osservanza di questa disposizione viene assicurata mediante un sistema di controlli (*visite*), completamente riordinato e di molto intensificato dal citato regolamento 1928 (in parte modificato dal nuovo testo del 1932), che, pur senza procedere ad espressa abrogazione delle preesistenti norme di codice e regolamento, le ha *quasi interamente* sostituite. Solo per alcuni punti secondari (per es. per le visite *straordinarie,* e per le visite al corredo di cui all'art. 81 3° al. cod. mar. merc.) potrà farsi la questione della permanenza in vigore di disposizioni del codice.

Il codice di commercio (art. 502) pone tra i doveri

del capitano l'obbligo di far visitare la nave, e prescrive che « egli deve prima della partenza accertarsi che la nave sia perfettamente idonea al viaggio da intraprendere e sia convenientemente caricata e stivata, quando anche siano stati adoperati appositi stivatori ».

Anche questa disposizione fa parte delle garanzie di sicurezza della navigazione, poichè oltre che dalle condizioni della nave, anche dal modo come è collocato il carico possono derivare pericoli alla navigazione.

I piroscafi addetti al trasporto di emigranti (legge 21 gennaio 1901) debbono avere particolari requisiti di navigabilità, di arredamento e di corredo, che vengono controllati da speciali visite prima della partenza.

Per quanto riguarda il caricamento della nave in rapporto alla sicurezza della navigazione, il R. D. 14 gennaio 1914 ha adottato il sistema inglese della *linea di massimo carico* o *bordo libero*, abrogando le antiquate disposizioni degli art. 529-534 del Regolamento della marina mercantile. Questo decreto ha stabilito che le navi superiori a 25 tonn. di stazza lorda, non addette alla pesca o al diporto, devono portare segnata la linea di massimo carico (bordo libero), secondo le norme da stabilirsi dal Ministero (e per esso, ora, dal Registro italiano). Alle condizioni richieste pel rilascio del visto di partenza delle navi (articoli 497, 498 r. m. m.) è stata aggiunta l'osservanza delle prescrizioni circa la linea di bordo libero. È stata concessa facoltà all'autorità marittima o consolare di verificare, d'ufficio o dietro reclamo di persone interessate nella nave o nella buona riuscita della spedizione, il regolare stivaggio mediante visite o perizie. Le visite allo stivaggio vengono eseguite da speciali commissioni costituite da un ufficiale di porto e da due capitani o padroni.

3. — Tutta questa complessa materia è stata di recente oggetto di nuovi provvedimenti.

Un R. D. 22 dicembre 1921 ha disciplinato la scelta dei periti ispettori e la loro retribuzione, ed ha disposto

che le visite di cui all'art. 77 cod. m. m. siano fatte da due ispettori e documentate con speciali processi verbali, e che in caso di urgenza di riparazioni non siano date le spedizioni finchè una seconda visita non abbia accertato che le riparazioni sono state fatte. Un decreto ministeriale 9 luglio 1922 ha confermato che le visite fatte dal Registro italiano sono equiparate ad ogni effetto alle visite ufficiali. Ed infine il decreto-legge pel riordinamento del Registro italiano per la classificazione delle navi (11 novembre 1926) ha demandato *esclusivamente* a questo istituto tutte le visite, ispezioni e perizie alle navi.

Nuove e più rigorose norme sul controllo delle navi, come si è detto, sono state dettate recentemente in applicazione del R. D. L. 14 giugno 1928, che ha autorizzato il Governo ad emanare un regolamento, anche in deroga alle disposizioni del cod. mar. merc., per la sicurezza della navigazione e la tutela della vita umana in mare. La necessità di una riforma si è fatta sentire in occasione del naufragio del transatlantico Principessa Mafalda, che una irreparabile avaria ha mandato a picco, a mare tranquillo, benchè fossero state osservate tutte le prescrizioni legali.

Con R. D. 10 agosto 1928 sono stati approvati i nuovi provvedimenti col titolo di « regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare ».

A seguito poi della Convenzione di Londra 31 maggio 1929 per la sicurezza della vita umana in mare (ratificata dall'Italia con legge 31 marzo 1932), il regolamento del 1928 è stato riveduto e sostituito da un nuovo testo del 23 maggio 1932, di cui la parte contenente le norme sul bordo libero (Capitolo VII) rimane in sospeso fino all'entrata in vigore della speciale Convenzione internazionale sulla linea di massimo carico (Londra 5 luglio 1930), ratificata dall' Italia con decreto 1° maggio 1932.

Non è possibile esporre qui tutto il contenuto del complesso ed organico regolamento per la sicurezza delle navi, che consta di 13 capitoli e 162 articoli, in maggior parte di contenuto strettamente tecnico. Ci limiteremo a

darne un cenno sommario, ed a mettere in particolare luce le disposizioni che hanno carattere innovativo e importanza giuridica.

Questo Regolamento, nella sua pienezza, riguarda solo le *navi addette alla navigazione marittima* di 200 tonn. o più di stazza, ed esclude le navi da diporto e da pesca. Norme più semplici sono contenute nel capitolo XII per le navi inferiori alle 200 tonn., per le navi da pesca e pei galleggianti destinati alla navigazione marittima od al traffico locale in golfi, lagune ecc., quando anche siano ivi giunte per vie di navigazione interna.

Il Regolamento conferma l'autorità del Registro italiano quale organo tecnico esclusivo e gli affida particolari funzioni per redigere, aggiornare e convalidare i documenti inerenti agli accertamenti tecnici per la sicurezza della navigazione. Solo in via eccezionale e di urgenza le autorità consolari possono servirsi di persone tecniche nazionali o straniere.

Contro il giudizio del Registro italiano, eccettuato quello inerente al certificato di classe, è ammesso ricorso al Ministero delle comunicazioni, a cura dell'autorità marittima locale. Il Ministero, sentito eventualmente il Comitato tecnico navale del Registro, delibera definitivamente.

Ogni nave deve essere *abilitata* ad una di queste *navigazioni:* navigazione di lungo corso, di gran cabotaggio, di piccolo cabotaggio, di traffico nazionale o coloniale, costiera o speciale, secondo la classificazione che abbiamo già visto (p. 67). Il Regolamento specifica poi *i servizi* ai quali la nave può essere abilitata, e distingue le categorie ed i tipi delle navi.

Per ogni nave deve essere riconosciuta l'*idoneità alla navigazione* per la navigazione, e per i servizi, ai quali la nave vuol essere *abilitata,* ed a tal fine il regolamento del 1928 aveva introdotto un nuovo documento: la *licenza di navigazione.* Il nuovo testo del 1932 (art. 3 n. 5) ha abolito questo documento ed ha ripristinato il sistema del codice disponendo che l'autorità marittima, quando

abbia constatato che la raccolta dei prescritti documenti (circa l'idoneità e l'abilitazione) è completa e regolare, «rilascia le carte di bordo», e cioè l'atto di nazionalità ed il ruolo di equipaggio, e, si intende, vi appone il visto, che autorizza la nave a partire.

Gli elementi dell'idoneità: robustezza dello scafo e del motore, impianto elettrico e radiotelegrafico, compartimentazione di galleggiabilità, bordo libero, arredamenti e sistemazioni di salvataggio, servizi di bordo, preparazione dell'equipaggio, sono minutamente regolati.

L'accertamento dell'idoneità è fatto *inizialmente*, quando viene chiesta l'iscrizione della nave nella matricola, ed in seguito *straordinariamente* (in caso di modificazioni, o di eventi speciali, o a richiesta dell'autorità), o *periodicamente* pel controllo del buono stato di conservazione.

Per comprovare la sua idoneità alla navigazione la nave deve avere (art. 15 Reg. 1932): *a*) il *certificato di sicurezza* (per le navi abilitate al trasporto passeggeri in viaggio internazionale), rilasciato dall'autorità marittima; *b*) il *certificato di sicurezza radiotelegrafica* (per le navi da carico, di stazza non inferiore a 1600 tonn., destinate a viaggi internazionali), rilasciato dall'autorità marittima; *c*) l'eventuale *certificato di esenzione* (quando è ammessa la mancanza dei primi due certificati); *d*) il *certificato di classe*, ovvero quando questo non è prescritto, il *certificato di navigabilità*, l'uno e l'altro rilasciati dal Registro italiano; *e*) il *certificato di bordo libero*, quando è prescritto, rilasciato dal Registro; *f*) il *certificato di idoneità al trasporto di merci pericolose*, nei casi in cui è richiesto, rilasciato anch'esso dal Registro. Di tutti questi documenti l'autorità deve fare menzione sul ruolo di equipaggio, che viene così a far parte del sistema di pubblicità e di controllo della sicurezza della navigazione.

Naturalmente tutti questi documenti, ed anzitutto il nuovo *certificato di sicurezza*, hanno valore internazionale in base alla Convenzione di Londra.

Per le navi straniere in partenza dai porti del Regno

l'idoneità alla navigazione, nei casi in cui debba essere comprovata, è stabilita dai documenti che la legislazione della nave prescrive, sempre quando sussista accordo di reciproco riconoscimento con lo Stato di cui la nave porta la bandiera. In mancanza di tale accordo l'idoneità delle navi straniere classificate presso il Registro italiano è comprovata come per le navi nazionali, per quelle non classificate l'autorità marittima dispone volta per volta gli accertamenti del caso.

Nuovo regime delle visite. — Il regolamento sulla sicurezza, come si è detto, ha interamente riformato il regime delle *visite,* e cioè « degli accertamenti tecnici e delle ispezioni concernenti l'idoneità alla navigazione » (art. 19 reg.).

Qui si palesa l'importanza del fatto che il regolamento ha sostituito al concetto di « condizione di navigabilità » quello più comprensivo e nello stesso tempo più preciso di « idoneità alla navigazione », intendendo *navigazione* in senso concreto e specifico, e cioè il trasporto in una determinata zona e per determinati servizi.

Le visite sono: *a*) prima visita; *b*) visite periodiche; *c*) visite occasionali; *d*) visite intermedie.

A) la *prima visita* « è quella che determina l'idoneità materiale alla navigazione della nave di nuova costruzione, ovvero già in esercizio, che viene iscritta nella matricola nazionale »; ed ha luogo quando viene chiesto il certificato di classe ovvero il certificato di navigabilità. Il regolamento contiene minuziose disposizioni tecniche per la prima visita, che è fatta dal Registro italiano e dall'autorità marittima (per la parte di sua competenza), e riguarda tanto lo scafo ed accessori quanto l'apparato motore.

B) le *visite periodiche* « sono quelle che provvedono alla convalida del certificato di classe ovvero di navigabilità, degli altri certificati per i quali è prescritta convalida ad intervalli di tempo determinati, nonchè agli accertamenti periodici prescritti dal regolamento stesso ».

In relazione all'oggetto le visite periodiche si distin-

guono in: 1) visite allo scafo, 2) visite all'apparato motore, 3) visite dei servizi di bordo, 4) visite all'impianto radiotelegrafico.

In relazione al tempo le visite periodiche si distinguono in: 1) visite ordinarie, annuali o biennali, oppure in epoche stabilite, precisate dal regolamento; le visite ordinarie provvedono altresì per la convalida del certificato di sicurezza, e del certificato di idoneità al trasporto di merci pericolose, 2) visite speciali, più complete e severe ai materiali in genere, a periodi quadriennali, oppure in epoche stabilite per le navi in legno. Queste visite provvedono altresì alla convalida del certificato di bordo libero.

C) le *visite occasionali* sono quelle che si effettuano indipendentemente dalla validità dei documenti comprovanti l'idoneità alla navigazione, ogni qualvolta occorre accertare le buone condizioni della nave o di talune parti di essa, oppure dell'equipaggio, e si limitano a quegli accertamenti che le hanno determinate.

Sono anche da considerarsi visite occasionali quelle inerenti alla revisione straordinaria dei certificati di sicurezza, di galleggiabilità e di bordo libero, ogni qualvolta la nave sia assoggettata a modificazioni o trasformazioni che possono avere alterato i relativi elementi di fatto. Ed a tal fine l'armatore è tenuto ad informare l'autorità marittima ed il Registro quando intende fare sulla nave lavori di trasformazione che possono influire sull'idoneità della nave alla navigazione.

D) le *visite intermedie* sono quelle che possono essere prescritte allo scopo di accertare la consistenza e lo stato dei mezzi di salvataggio, delle porte stagne, dei mezzi di governo o di ogni altro organo di sicurezza delle navi.

Atto conclusivo di qualunque visita è il *rapporto peritale*, scritto e firmato dai periti esecutori della visita, ciascuno per la parte di propria competenza.

1) *La visita allo scafo* ed accessorii ed alla carena è fatta ogni anno per le navi abilitate al trasporto di passeggeri, ogni due anni per le altre.

2) *La visita alle macchine motrici* è annuale per le navi a propulsione meccanica abilitate al trasporto passeggeri, ed è biennale per le altre. Le visite alle caldaie e le prove idrostatiche si fanno ogni uno, due, tre o quattro anni a seconda dei casi.

3) *La visita ai servizi di bordo* si fa ad ogni nuovo armamento della nave, e poi periodicamente ogni anno, compatibilmente con l'impiego commerciale della nave. Si deve anche fare ogni qualvolta l'autorità marittima o consolare abbia motivo di dubitare che per mutamenti avvenuti si sia alterato il grado di istruzione e preparazione dell'equipaggio e di efficienza dei servizi di bordo.

Il regolamento specifica poi gli accertamenti tecnici da compiersi nelle varie visite e le condizioni tecniche costruttive (in massima conformi a quelle richieste dal Registro italiano) alle quali la nave deve rispondere per avere l'*abilitazione alla navigazione*, il requisito della *galleggiabilità* (osservanza delle prescrizioni circa la compartimentazione di galleggiabilità), ed il *certificato di bordo libero* (osservanza delle norme circa la marca che indica il limite massimo di immersione, alla quale la nave può navigare).

Tutte queste disposizioni riguardano, come si è detto, le navi di stazza lorda superiore alle 200 tonn. Per le navi di stazza inferiore, per le navi da pesca ed i galleggianti il Regolamento detta prescrizioni assai meno onerose (capo XII). Documento necessario e sufficiente per il riconoscimenio dell'*idoneità* di queste navi è: a) *il certificato di classe* del Registro italiano, vistato dall'autorità marittima, previo accertamento dell'efficienza dei servizi di bordo (per le navi passeggeri, pei servizi sovvenzionati, per le navi adibite al salvataggio e rimorchio fuori delle acque territoriali, o adibite a viaggi oltre Gibilterra o Suez); b) *il certificato di navigabilità*, vistato come sopra, per le altre navi con stazza lorda superiore a 25 tonn., adibite al trasporto merci, alla pesca, e al salvataggio o rimorchio entro le acque territoriali; c) *il certificato di idoneità*, per le navi superiori alle 25 tonn.

destinate a servizi portuali, alla pesca (a vela), e per i galleggianti di ogni specie; d) *la licenza* rilasciata dall'autorità marittima, per le navi di cui alla lettera c), ma di stazza non superiore alle 25 tonn. Inoltre tutte le navi non inferiori a 150 tonn. di stazza, impegnate in traffici internazionali, sono soggette all'obbligo del bordo libero (Convenzione di Londra 5 luglio 1930).

La validità di questi documenti è mantenuta da convalide periodiche del Registro e dai visti dell'autorità marittima.

L'autorità marittima giudica di volta in volta quali sono gli arredamenti, le dotazioni, le qualità del personale ecc., necessarie perchè queste navi minori siano considerate idonee. Quanto alle visite, le navi a propulsione meccanica abilitate al trasporto passeggeri, devono esser visitate allo scafo ed all'apparato motore, normalmente, ogni dodici mesi; le altre navi ogni due anni, ma il tutto sempre che il Registro italiano nell'ultima visita non abbia determinato un intervallo minore.

4. — *Aeronavigazione.* Analogo è il regime pel controllo delle condizioni di navigabilità degli aeromobili commerciali. Questo controllo, che il Regolamento per la navigazione aerea demandava al Commissariato (ora Ministero) per l'aeronautica, è stato poi affidato anch'esso al Registro italiano di classificazione.

Il *certificato di classe* in regolare corso di validità rilasciato dal Registro costituisce riconoscimento di buono stato di navigabilità a tutti gli effetti di legge (art. 1 decreto 9 giugno 1927), tuttavia è ugualmente prescritto anche il *certificato di navigabilità*, rilasciato anch'esso dal Registro di classificazione. Il contenuto dei due certificati è il medesimo, sicchè può dirsi che vi ha qui una inutile duplicazione, ma la funzione e l'efficacia dei due documenti è diversa, poichè solo il certificato di navigabilità (documento di bordo) importa abilitazione alla navigazione.

Il certificato di navigabilità scade di diritto per gravi

avarie, e dopo le necessarie riparazioni deve essere rinnovato.

Tutti i costruttori sono obbligati a denunziare al Ministero l'inizio della costruzione di ogni aeromobile, e delle riparazioni da eseguire in caso di gravi avarie (Regol., art. 132).

Gli aeromobili dopo la visita iniziale di *prima classificazione*, quando non siano stati costruiti sotto la sorveglianza del Registro, sono soggetti a *visite speciali* (ogni 3 ovvero 6 mesi) per constatare lo stato di conservazione di ogni parte e confermare la validità del certificato di classe e di quello di navigabilità. Vi sono poi le *visite ordinarie* (o sommarie) ad intervalli di non oltre un mese, per accertare se è necessaria una nuova visita speciale prima del normale termine periodico; e le *visite occasionali* in caso di avarie o di anormale navigazione.

Inoltre gli aeromobili sono sottoposti a *revisione* a periodi fissati in ore di volo dal Registro di classificazione, a seconda di ciascun tipo di aeromobile e di motore.

Gli aeromobili sono poi soggetti ad una *visita di partenza* del comandante dell'aeroporto o di un suo delegato, ogni volta che lasciano un aeroporto (Regol., art. 17).

Ispezioni e verifiche straordinarie possono essere ordinate dal Ministero dell'aeronautica in ogni momento, per controllare l'efficienza dell'aeronave ai fini della sicurezza, con facoltà di sospendere la validità del certificato di navigabilità (Regol., art. 153, 154).

5. — *Polizia della navigazione.*

A) Partenza della nave. Una nave non può salpare per partire dai porti o dalle spiaggie, ove sia ancorata, senza il *biglietto d'uscita* rilasciato dall'autorità marittima (art. 173 cod. mar. merc.).

Il biglietto ha la validità di 5 giorni, ma per i piroscafi il permesso può essere accordato per un periodo determinato di tempo.

Il rilascio del biglietto d'uscita è subordinato alla prova del pagamento dei diritti dovuti alla finanza, e

delle eventuali multe per contravvenzione, nonchè dell'adempimento di tutte le formalità e prescrizioni di polizia (art. 173 cod. mar. merc. capv.).

Prima della partenza l'autorità marittima o consolare deve notarne la data in un apposito registro (494 reg. mar. merc.), dopo di aver vistato il ruolo d'equipaggio e rilasciato alla nave la *patente di sanità,* che serve per attestare le condizioni sanitarie del luogo dal quale la nave parte, le condizioni igieniche della nave e lo stato della salute delle persone imbarcate. Le navi estere non possono avere la patente di sanità se le loro carte di bordo non hanno avuto il visto del rispettivo console (art. 84 cod. mar. merc., 498 reg. mar. merc.).

Anche qui, come di regola in questa materia, l'osservanza delle varie minute e complicate prescrizioni è reciprocamente concatenata, in modo che sia agevole controllarne la completa applicazione. Così il rilascio dei documenti sanitarii, che è connesso al visto sul ruolo d'equipaggio, operazioni che debbono aver luogo ambedue in rapporto all'annotazione sul registro delle partenze, è a sua volta collegato all'osservanza di altre formalità, tra cui alcune predisposte a scopi diversi e che non hanno a che fare con la vera e propria polizia della navigazione. Dispone infatti l'art. 497 reg. mar. merc. che i documenti sanitarii e il visto sul ruolo d'equipaggio non possono essere rilasciati, se non consti: *a*) del rilascio del manifesto doganale di partenza (di cui parleremo più avanti a proposito della sorveglianza doganale); *b*) dell'osservanza delle disposizioni riguardanti il biglietto d'uscita; *c*) e di quelle circa la visita delle navi, ed infine *d*) dei pagamenti dei diritti dovuti all'ufficio locale del dazio consumo. Leggi speciali hanno poi subordinato la spedizione della nave anche ad altre constatazioni, ad es. dell'osservanza delle prescrizioni relative all'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni (R.D.L. 17 ottobre 1915); di quelle circa gli impianti radiotelegrafici a bordo (nei casi in cui questi sono obbligatori a norma del R. D. L. 5 dicembre 1920, art. 1); e di quelle

circa la sicurezza della navigazione (secondo il Regolamento 23 maggio 1932).

Secondo il codice, le due formalità fondamentali per la partenza delle navi, le quali servono al controllo dell'adempimento di tutte le prescrizioni di ogni specie, sono il rilascio del *biglietto d'uscita* e l'apposizione del *visto per l'uscita*. In base al biglietto di uscita si compiono varie operazioni, che vengono poi verificate col visto per l'uscita.

Si deve però avvertire che in pratica non viene più usato il biglietto d'uscita, almeno per le navi maggiori e nei principali porti, essendosi riscontrato che pel controllo dell'esecuzione delle prescrizioni amministrative di ogni genere basta il visto sul ruolo di equipaggio all'atto in cui vengono date le spedizioni alla nave.

6. — *B) Arrivo della nave.* Le numerose norme amministrative che regolano l'arrivo di una nave in un porto od approdo dello Stato hanno notevole importanza anche in rapporto al diritto privato.

I primi adempimenti che una nave in arrivo deve compiere riguardano la sorveglianza sanitaria, di cui parleremo più oltre, e si esauriscono con la concessione alla nave della *libera pratica,* e cioè del permesso di entrare in rapporto con la terra.

Il primo di questi rapporti riguarda il controllo del giornale di bordo che un ufficiale della capitaneria recatosi sulla nave deve vistare pagina per pagina, ricevendo l'eventuale *dichiarazione di avaria*, od in mancanza, certificando sul giornale: *nessuna dichiarazione di avaria.*

Di poi incombono al capitano una serie di adempimenti. Entro le ventiquattro ore dall'arrivo il capitano deve consegnare all'ufficio di porto una *nota* da cui risulti il nome, il tonnellaggio e la linea di immersione della nave, il nome dell'armatore o del raccomandatario, la qualità e la quantità del carico e il numero degli uomini d'equipaggio e dei passeggeri (art. 117 cod. m. m.).

In base a queste dichiarazioni del comandante si fa constare l'arrivo della nave (avvenga per operazioni di commercio o anche per rilascio volontario o forzoso) nel *registro degli arrivi* (Reg. m. m., art. 652).

Inoltre il comandante della nave deve, entro ventiquattro ore, presentare personalmente all' ufficio di porto o all' ufficio consolare le carte di bordo ed il giornale (art. 116 cod. mar. merc.).

Delle formalità relative alla sorveglianza doganale diremo più oltre.

Queste disposizioni sono completate dal codice di commercio, il quale (art. 516) dispone che il capitano, all' arrivo nel porto di sua destinazione così di andata come di ritorno o nel luogo di qualunque approdo volontario o forzato, come pure in caso di naufragio, deve far vidimare il suo giornale nautico dall'ufficiale pubblico che ne ha l' incarico.

Può sembrare strano che una stessa materia sia regolata nello stesso tempo dal codice della marina e dal codice di commercio con disposizioni che in parte si ripetono o si intersecano. Ma la cosa si spiega riflettendo che il codice di commercio segue la traccia del codice francese, ed in questo si trovano istituti e disposizioni che per affinità di materia tendono da noi a passare nel codice per la marina, mentre in Francia manca un organico corpo di leggi amministrative per la navigazione.

Queste ragioni di tradizione legislativa danno la spiegazione anche di un'altra differenza che v'è tra la legge italiana e la legge francese, per un istituto che ha la medesima unica origine, e che poi ha assunto diverso carattere nelle due legislazioni: vogliamo dire della *relazione del capitano*. Se vi furono avvenimenti straordinarî interessanti la nave, le cose caricate o le persone, il capitano deve fare una *relazione*, che dà luogo alla cosiddetta *prova di fortuna* (cod. comm., art. 516).

La relazione del capitano è un antico istituto (lo troviamo nel diritto medievale del Mediterraneo col nome di *consulat*, e nei Ruoli di Oleron e nel diritto nordico

con varii nomi: *rapport de mer, Seeprotest*, ecc.), ed ha lo scopo di precostituire delle prove in vista delle controversie cui possono dar luogo le avventure del viaggio.

Secondo il nostro codice la relazione del capitano deve enunciare il luogo ed il tempo della partenza, la via tenuta, i rischi corsi, i disordini avvenuti nella nave e in generale tutti gli avvenimenti importanti del viaggio. Questa relazione deve esser fatta al più presto, e non oltre ventiquattro ore dopo l'approdo, al presidente del tribunale (art. 517), e deve essere controllata e verificata nei modi che vedremo, quando ne parleremo di proposito a suo luogo. Qui basti ricordare che essa, per la forma, è un atto pubblico, in quanto è verificata dal magistrato, ma per il contenuto è una semplice dichiarazione testimoniale, che ammette la prova contraria (art. 518 cod. comm.), e che ricorda l'esame a futura memoria, di cui all'art. 251 cod. proc. civ. L'autorità stessa deve far constatare nel giornale nautico di aver ricevuta la relazione. A questa deve poi esser allegata copia del processo verbale che il capitano è tenuto a fare ed a trascrivere nel giornale per ogni determinazione presa ed operazione compiuta per la salvezza comune, a norma dell'art. 657 cod. comm.

Qui si vuol ricordare la relazione del capitano soprattutto perchè fa parte degli adempimenti da compiere all'arrivo della nave (il capitano non può scaricare le merci prima della verificazione della relazione, art. 520 cod. comm., art. 309, n. 3 cod. m. m.), ed osservare che questo istituto deriva direttamente dal *rapport de mer*, regolato dall'art. 242 del cod. comm. francese. Ma mentre, per le ragioni anzidette, questo istituto nella legge francese, anche per la mancanza di altre formalità amministrative, ha conservato una grande importanza, ed è *obbligatorio* in ogni caso, nel nostro diritto invece esso ha mutato carattere e funzione, diventando un *eventuale* mezzo di prova nel campo del diritto privato, e perdendo quindi ogni impronta di formalità amministrativa.

Per le navi estere il deposito delle carte può esser fatto presso il relativo console, in caso di reciprocità di

trattamento per le navi italiane all'estero, ma nelle ventiquattro ore deve esser rimesso all'ufficio di porto un certificato del console che accerti l'avvenuto deposito (art. 11 cod. mar. merc.). Inoltre tanto per le navi italiane quanto per le estere deve esser consegnata all'ufficio di porto la *nota* di cui abbiamo detto testè.

Per l'entrata e l'uscita dai porti non è obbligatorio il pilotaggio (salvo che per l'estuario veneto e pel porto-canale di Fiumicino).

Estero. Disposizioni analoghe vigono in ogni paese, e non è il caso di farne una esposizione particolareggiata.

Il *rapport de mer,* inteso come formalità obbligatoria in ogni caso, e quindi con funzione corrispondente al nostro deposito della *nota* e dei libri di bordo, è richiesto oltre che dal codice francese, anche dalla legge belga e dal codice olandese, e da alcuni altri codici, con norme ed efficacia diverse. È ammesso nella pratica francese che le navi estere sono dispensate dal deposito del rapporto di mare, benchè di regola, e sopratutto quando manca un'autorità consolare nei porti di arrivo, si debbano eseguire le formalità amministrative della legge del luogo.

La corrispondente questione circa l'obbligo delle navi estere in Italia a presentare la eventuale *relazione* del capitano, è stata anche agitata, ma non ha ragion d'essere, data la differente natura della *relazione* in confronto del *rapport de mer.* Tuttavia i capitani stranieri hanno cura di far la prova di fortuna dinanzi alla nostra autorità giudiziaria, quando vogliono predisporre mezzi di prova per eventuali reclami contro di loro al ritorno in patria.

7. — *Arrivi e partenze degli aeromobili.* Il movimento del naviglio aereo sul territorio dello Stato è sottoposto al controllo del Ministero per l'aeronautica, ma il controllo di polizia civile e militare, e quello sanitario e doganale restano di competenza dei rispettivi Ministeri: dell'interno, della guerra, della marina e delle finanze.

Per gli aeromobili nazionali che navighino in paese estero, i compiti di sorveglianza, di controllo e di tutela sono deferiti alle autorità diplomatiche o consolari; e a tal fine si intendono estese alla navigazione aerea le disposizioni vigenti al riguardo per la navigazione mercantile marittima, in quanto siano applicabili (Reg. per la navigaz. aerea, art. 5).

Nessun aeromobile può lasciare un aeroporto prima che il comandante dell'aeroporto od un suo delegato abbia eseguita la prescritta visita e consentita la partenza (Reg., art. 17).

Il comandante dell'aeroporto può quindi vietare la partenza quando constati che l'aeromobile non si trovi in regola con le disposizioni vigenti, ed è poi tenuto a fare denuncia alla competente autorità giudiziaria di ogni infrazione alle leggi sull'aeronavigazione.

Il direttore civile di aeroporto deve accertarsi che gli aeromobili siano regolarmente immatricolati e provvisti dei certificati di immatricolazione e di navigabilità, che l'equipaggio abbia i brevetti e le licenze prescritte, che siano in regola il giornale di rotta e gli altri documenti di volo (elenco passeggeri, manifesto doganale, libretti dell'aeromobile, ecc.).

I documenti di bordo degli aeromobili in partenza, in arrivo ed in transito devono esser *vistati* dal comandante dell'aeroporto (Reg., art. 13).

Gli aeromobili privati negli aeroporti statali devono pagare tasse di approdo, di partenza e di ricovero, fissate in misura diversa secondo le categorie di aeromobili, e determinate dal Ministero dell'aeronautica.

8. — *C) La nave durante il viaggio.* Le navi in corso di navigazione devono avere tutti i documenti (ricapiti marittimi) relativi al loro stato civile ed alle varie formalità amministrative prescritte (art. 101 c. m. m.), e cioè: l'atto di nazionalità ed il ruolo d'equipaggio (art. 36) o la licenza (art. 144); il certificato di visita (art. 77) o del registro; il certificato d'ispezione alle macchine (art. 82);

il certificato di stazzatura; ed ora, secondo il Reg. 23 maggio 1932, i numerosi documenti prescritti per la sicurezza della navigazione.

Se per forza maggiore le carte si perdono in viaggio, al primo luogo d'approdo l'autorità marittima o l'autorità consolare muniscono la nave di carte provvisorie (art. 102).

La polizia di bordo è affidata al capitano, e ne parleremo di proposito ove esamineremo le molteplici funzioni del comandante della nave.

Speciali prescrizioni sono dettate per prevenire gli abbordi in mare dall'apposito Regolamento 13 dicembre 1896, modificato poi dal R. D. 26 aprile 1906, e riguardano l'uso dei fanali e dei segnali acustici, la velocità di notte o nella nebbia, le manovre per evitare collisioni, i segnali in caso di pericolo, ecc. Le prescrizioni di questo regolamento, cui il capitano della nave deve uniformarsi (art. 110 cod. mar. merc.), sono conformi a quelle adottate da tutti i paesi. Il R. D. L. 5 dicembre 1920 ha regolato l'obbligo di soccorso per chiamata radiotelegrafica. Il R. D. L. 3 settembre 1926 ha compiutamente disciplinato la materia dell'impianto e dell'esercizio della radiotelegrafia a bordo delle navi mercantili.

Le norme della circolazione in mare, come quelle dell'aeronavigazione, devono necessariamente essere internazionali, ed infatti l'uso dei segnali marittimi, l'uso della radiotelegrafia, ecc. sono regolati da convenzioni internazionali (Codice internazionale dei segnali 1901, prescritto alle navi italiane con R. D. 28 luglio 1901; Convenzione radiotelegrafica internazionale di Washington 25 novembre 1927, approvata con R. D. 6 dicembre 1928); le norme della circolazione aerea, di cui al nostro Regolamento, art. 54 e segg., sono la riproduzione di quelle adottate dalla Convenzione di Parigi e dalle deliberazioni della Commissione internazionale di navigazione aerea.

Qualunque sia il pericolo, la nave non deve esser abbandonata se non dopo che il capitano e l'equipaggio

abbiano, a fine di salvarla, esauriti tutti i mezzi suggeriti dall'arte nautica (art. 111 cod. mar. merc.). In ogni caso prima dell'abbandono il comandante deve sentire il parere degli ufficiali di bordo e di due almeno dei più provetti marinai (art. 111 capv.). Il parere di questo *consiglio di bordo* è però solo consultivo, perchè la responsabilità della decisione spetta al comandante. Questi deve essere sempre l'ultimo a lasciare la nave, ma ha l'obbligo di salvare sè e le carte di bordo e quanto può degli oggetti preziosi (art. 111, 3° al.).

Al comandante è vietato: *a*) d'imbarcare armi e munizioni da guerra, senza che siano descritte sul ruolo di equipaggio dall'autorità marittima o consolare (art. 109); *b*) di dare asilo, in paese estero, ad individui anche nazionali, che fossero ricercati dalla giustizia per reati comuni (art. 113).

Le navi da guerra dello Stato esercitano la sorveglianza di polizia sulle navi nazionali, così in alto mare, come in paese estero, ove non sia un agente consolare o dietro invito di questo (art. 103 cod. mar. merc.).

Perciò i comandanti delle navi da guerra hanno diritto di procedere alla visita della nave, all'ispezione delle carte di bordo, ricevere le denunzie e farsi consegnare i delinquenti.

Le navi che mancassero delle prescritte carte di bordo, o che le avessero false, sono condotte in un porto dello Stato o nel più vicino porto estero dove risieda un ufficiale consolare (art. 103 capv.).

Le navi devono obbedire alla chiamata delle navi da guerra di potenze amiche, e, a richiesta, giustificare la propria nazionalità; non sono però tenute, in tempo di pace, a sottoporsi ad alcuna visita o ad altro atto di giurisdizione per parte delle navi estere, salvo disposizioni speciali a determinati paraggi ove sia stabilita una sorveglianza internazionale a scopi particolari (ad es. contro la tratta degli schiavi) (art. 106 cod. mar. merc.).

Questo diritto riconosciuto a navi da guerra si chiama *diritto d'inchiesta della bandiera,* e nel campo interna-

zionale si fonda su antiche consuetudini, riconosciute incidentalmente da vari trattati di navigazione.

9. — *D) Naufragio.* Le leggi marittime dettano numerose norme, che hanno notevoli riflessi di diritto privato, sull'assistenza in mare, i naufragi ed i ricuperi.

Come si è detto a suo luogo, la prima Convenzione di Bruxelles per l'unificazione del diritto marittimo (Conferenza diplomatica del 1910) riguarda appunto questa materia. Nei rapporti internazionali tra gli Stati aderenti (tra cui è anche l'Italia che l'ha approvata con legge 12 giugno 1913) si applica senz'altro questa convenzione, alla quale poi l'Italia ha uniformato il diritto interno con la legge 14 giugno 1925, per la riforma della legislazione marittima in materia di assistenza, salvataggio e urto di navi. È però da avvertire che le modificazioni apportate da questa legge al nostro diritto interno non corrispondono esattamente al testo uniforme della Convenzione di Bruxelles dimodochè, per quanto riguarda l'Italia, non vi è perfetta corrispondenza in questa materia tra il diritto internazionale privato ed il diritto nazionale, nè assoluta uniformità tra questo ed il diritto interno dei paesi che hanno accolto integralmente il testo di Bruxelles.

Vediamo quali sono i principii nuovi introdotti nella nostra legislazione, e quali sono le varianti apportate al testo internazionale.

Le disposizioni del nostro codice della marina erano informate al criterio di una essenziale diversità di regolamento dell' assistenza e del salvataggio. L' art. 120 dopo aver sancito il principio che il capitano della nave che incontri qualche bastimento, anche straniero o nemico, in pericolo di perdersi, ha il dovere di accorrere in suo aiuto e prestargli ogni possibile assistenza, stabiliva che in corrispettivo spetta alla nave soccorritrice il risarcimento dei danni, ed ove il soccorso sia stato prestato con rischio delle cose o delle persone, spetta anche un premio, fino al decimo del valore degli effetti salvati (art. 121).

La Convenzione di Bruxelles e la legge 14 giugno 1925 hanno confermato il dovere dell'assistenza, ma purchè questa possa esser prestata senza grave pericolo per la nave, il suo equipaggio ed i suoi passeggeri, ed hanno fissato il principio che l'assistenza ed il salvataggio sono regolati dalle medesime norme, senza che si debba distinguere fra queste due specie di servizio, secondo il criterio generale che « qualunque fatto di assistenza o salvataggio che abbia avuto un utile risultato, dà diritto ad un'equa remunerazione ». È qui che la legge italiana ha apportato una notevole modificazione alla Convenzione di Bruxelles, attenuando l'eccessivo rigore di questa, con la disposizione che « se il soccorso prestato rimanga senza risultato, al soccorritore spetterà soltanto il risarcimento dei deterioramenti eventualmente subiti, senza colpa di lui, dalla nave, nelle operazioni di soccorso ».

Per circoscrivere esattamente il mutamento apportato nella nostra legislazione dall'applicazione della Convenzione di Bruxelles, bisogna tener presente che questa Convenzione considera esclusivamente il caso di « nave in pericolo ». Si ritenga, secondo una dottrina tradizionale, che si ha *assistenza* quando la nave soccorsa abbia ancora a bordo il suo equipaggio, e *salvataggio* quando la nave sia abbandonata alla deriva, ovvero si ritenga che di salvataggio non si possa parlare se non quando la nave è naufragata, od anche si ricerchino altri criterii, sembra certo ad ogni modo che la Convenzione di Bruxelles e le leggi che l'hanno adottata riguardano unicamente le navi che per una qualsiasi ragione siano in *pericolo* e solo in procinto di perdersi. Una nave rotta o naufragata, ed i relitti di nave non cadono sotto il regime del nuovo diritto uniforme, bensì sotto quello delle vecchie norme sui naufragi e ricuperi. Non si deve però credere che la nuova legge riguardi soltanto il soccorso prestato da una nave ad un'altra nave (tipico caso dell'assistenza). La limitazione sarebbe eccessiva. Vero è che questa è l'ipotesi espressamente od implicitamente pre-

vista dalla maggior parte delle disposizioni della Convenzione di Bruxelles, il che dipende dal fatto che questa ipotesi è la più frequente, e quella che richiede un più complesso regolamento. Ma la disposizione fondamentale, come abbiamo visto, è formulata in termini generali, e del resto le ragioni di umanità che ispirano l'istituto dell'assistenza, ed il fine delle leggi relative, che è quello di incoraggiare e premiare il compimento di un sentito benefico dovere di solidarietà dei naviganti, inducono a dare l'interpretazione più larga possibile alle norme in favore dei soccorritori.

Il regime dell'assistenza e del salvataggio e quello dell'urto di navi saranno esaminati a loro luogo. Qui conviene solo indicare che la nostra legge si è limitata ad abrogare e sostituire gli art. 120, 121 e 127 del codice marittimo, ed ha apportato alla Convenzione internazionale, oltre la modificazione già segnalata, anche le seguenti altre modificazioni: *a*) ha mantenuto il criterio adottato dal nostro codice per la ripartizione del compenso di assistenza fra il proprietario della nave, il capitano e le persone dell'equipaggio; *b*) ha comminato la nullità di ogni convenzione che tenda a privare le persone dell'equipaggio del diritto di concorrere al premio per meno di un quarto dell'intero ammontare di esso; *c*) ha designato l'autorità giudiziaria competente territorialmente per la determinazione del compenso o del risarcimento per l'assistenza ed il salvataggio; *d*) ha espressamente dichiarato che le norme della nuova legge si riferiscono anche alla navigazione lacuale e fluviale.

Nel caso di naufragio od altro sinistro di qualche nave sulle coste dello Stato, l'ufficio di porto provvede al soccorso dei naufraghi, col concorso obbligatorio di ogni altra autorità del luogo (art. 122 cod. mar. merc.). Secondo l'art. 112 cod. mar. (cfr. art. 656 e segg. reg. mar.) deve essere redatto processo verbale ed eseguita una sommaria inchiesta sulla causa del sinistro e sulla condotta del comandante della nave; in caso di sospetti

sulla condotta del capitano o di altre persone, le informazioni sono trasmesse all'autorità competente per lo eventuale procedimento.

Ma queste disposizioni sono state abrogate dal decreto legge 17 settembre 1925 sulla costituzione delle commissioni inquirenti per i sinistri e naufragi marittimi. Questa legge ha posto il principio che se una nave (italiana o estera) abbia fatto naufragio o sia stata abbandonata dal capitano e dall' equipaggio o comunque siasi perduta, si procede a formale inchiesta sulle cause e sulle responsabilità del sinistro, a mezzo di Commissioni d'inchiesta, risiedenti nel capoluogo delle Direzioni marittime, dopo che l'autorità locale (marittima o doganale) ha esperito indagini sommarie sul luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi. Le Commissioni di inchiesta sono costituite: dal Capo della Direzione marittima, che le presiede; da un ufficiale di vascello; da un ufficiale del genio navale o ingegnere navale; da un giudice del tribunale e da un capitano di lungo corso. Hanno facoltà di assistere o farsi rappresentare: l'armatore o proprietario della nave, gli assicuratori, le persone colpite e gli interessati nella nave e nel carico. L'iniziativa della inchiesta può essere assunta dagli assicuratori o da altri interessati, a loro spese. Analoghe commissioni sono costituite nelle colonie, ed all'estero (presiedute dal console).

Se la Commissione esprime, anche a parità di voti, il parere che il fatto sia avvenuto per imperizia, negligenza, colpa, dolo o per inosservanza di regolamenti, di ordine o di disciplina da parte della persona preposta al comando della nave, di uno o più individui del rimanente personale di bordo, o di altra persona imbarcata od anche di persona estranea, il verbale d'inchiesta sarà originalmente spedito, dopo averne presa copia, al procuratore del Re per l'eventuale procedimento (art. 647 reg. mar. nuovo testo), e nei casi più gravi, le persone dell' equipaggio incriminate sono sospese dal grado e dall' esercizio della navigazione in attesa delle decisioni dell'autorità giudiziaria (legge 8 luglio 1929).

Quando all'arrivo di una nave viene denunciata un'avaria generale, le indagini spettano al capo dell'ufficio di porto, il quale deve procedere ad una ***investigazione generale*** e trasmettere tutti gli atti all'autorità giudiziaria competente (art. 115 cod. mar. merc.).

Chiunque raccolga oggetti provenienti da naufragio o da altro sinistro deve farne consegna all'autorità marittima o consolare, o in mancanza, all'autorità locale, ed ha diritto al rimborso delle spese e ad un compenso per le pratiche del ricupero (art. 125 cod. mar. merc.).

L'ufficiale di porto che dirige il salvamento ha facoltà di mettere in vendita le cose che non si potessero conservare, o di cui la custodia importerebbe una spesa grave, e può anche ordinare la vendita degli altri oggetti salvati, quando ciò sia necessario per far fronte alle spese (art. 130 cod. mar. merc.).

Compiuto il ricupero, il capitano di porto pubblica una diffida agli interessati a giustificare le loro ragioni alla consegna degli oggetti ricuperati. Trascorso un anno dalla pubblicazione degli avvisi senza che siano comparsi gli aventi diritto agli oggetti salvati, il capitano del porto ne farà eseguire la vendita, e depositare il prezzo per conto di chi spetta nella Cassa dei depositi della gente di mare (art. 131 cod. mar. merc.).

In mancanza di reclamo, dopo 5 anni, il prodotto della vendita si devolve allo Stato (art. 132).

Coloro che trovano e salvano in alto mare una nave abbandonata sono tenuti a farne denuncia all'autorità marittima entro 24 ore dall'approdo. I salvatori hanno diritto al rimborso delle spese, ed inoltre all'ottavo del valore della nave e del carico se il ricupero è avvenuto fuori vista di terra (art. 134 cod. mar. merc.), o altrimenti ai compensi stabiliti dalle nuove norme che hanno sostituito l'art. 121 cod. mar. merc.

Le merci, gli attrezzi, ed altri oggetti e valori d'ignota provenienza trovati in mare o sul lido, se hanno un valore superiore a L. 5, devono anche essere denunciati all'autorità marittima od al sindaco, e gli inventori hanno

diritto al rimborso delle spese ed a un premio variabile a seconda delle circostanze (art. 155).

Questa disposizione ha avuto numerose applicazioni durante la recente guerra a seguito degli affondamenti delle navi mercantili, ma essa è stata modificata con norme eccezionali e temporanee che hanno ridotto la misura dei compensi dovuti ai ricuperatori.

Anche per le navi e gli oggetti trovati e salvati il capitano del porto deve provvedere alla conservazione ed alla vendita come per il salvamento nei naufragi, ma il residuo ricavato dalla vendita, se non è reclamato o attribuito ai reclamanti, non è devoluto allo Stato, bensì al ricuperatore, dopo il decorso del termine di prescrizione (cinque anni od un anno) (art. 136 cod. mar. merc.).

Il codice della marina mercantile, con le norme che abbiamo ora esposto, regola i ricuperi che si fanno per iniziativa o sotto la direzione dell'autorità marittima. Il regolamento della marina mercantile completa il sistema del codice, prevedendo il caso, che può forse anche considerarsi normale, che il ricupero e la successiva gestione di quanto venga salvato, sia fatto direttamente dal proprietario della nave o del carico o dagli assicuratori, o per essi dal capitano, che dichiari di costituirsi *capo ricuperatore* (art. 664 reg. mar. merc.).

È questo un interessante caso di *gestione di negozi*, ed è argomento di diritto privato, che deve esser studiato a suo luogo.

Nella gestione privata dei ricuperi l'autorità marittima compie solo opera di sorveglianza e di integrazione (cfr. reg., art 665, 666, 667, 669, 670, 671).

Se una nave sia sommersa senza lasciar traccia apparente sulle acque, il capitano di porto del compartimento in cui è avvenuto il sinistro, ne pubblicherà subito un avviso circonstanziato. Ove, nel termine di due mesi da questa pubblicazione, gli interessati non compariscano a dichiarare di voler fare il ricupero, o comparendo lascino trascorrere quattro mesi senza por mano alle ope-

razioni, e dopo avervi posto mano, le abbandonino per quattro mesi a decorrere dalla loro messa in mora, le cose sommerse si riterranno come abbandonate, e cederanno a profitto dello Stato (art. 137 cod. mar. merc.); *qualora però la sommersione sia avvenuta in luogo ove la nave sommersa sia di ingombro alla navigazione*, i proprietari sono obbligati a curarne il ricupero ed a sgombrare il fondo a loro spese entro il termine che sarà fissato dall'ufficio di porto, previa perizia; altrimenti, la nave si intenderà abbandonata allo Stato e sarà quindi provveduto all'estrazione dell'ingombro (art. 176 cod. mar. merc.). Quest'ultima disposizione è completata ed in parte modificata dall'art. 871 del reg. mar. merc.

Tutte queste norme sui salvataggi e ricuperi, in quanto è possibile, si applicano anche alla navigazione aerea (cfr. Fragali, *op. cit.*, p. 165).

10. — *E) Demolizione.* Non si può procedere alla demolizione della nave, salvo il caso dell'art. 175 cod. m. m. (navi non più atte alla navigazione che si trovino all'ancoraggio), senza farne *dichiarazione* all'autorità marittima o consolare, insieme con la consegna dell'atto di nazionalità e delle carte di bordo (art. 49 cod. m. m.). Tanto in un caso quanto nell'altro chi fa la dichiarazione deve consegnare il giornale e le carte di bordo.

Se vi sono crediti inscritti sulla nave, od opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima o consolare si opporrà alla demolizione, e deputerà d'ufficio un guardiano alla nave, fino alle provvidenze che, sull'istanza della parte più diligente, verranno date dall'autorità giudiziaria (art. 49, 3° al. cod. m. m., art. 252 reg. m. m.).

Se non vi sieno crediti inscritti, nè opposizioni di creditori privilegiati, l'autorità marittima, con ordinanza motivata, autorizza la demolizione (art. 250 reg. m. m.); dell'avvenuta demolizione si fa constare mediante processo verbale, ed in conseguenza la nave è cancellata dalle matricole (art. 251 reg. m. m.).

11. — *Navigazione aerea.* Per gli aeromobili, la Convenzione di Parigi (art. 22) e la nostra legge del 1923 (art. 32) fissano il principio che « qualunque aeromobile ha diritto ai provvedimenti di assistenza » e che chiunque sia in grado di porgere soccorso e provvedere al salvataggio di un aeromobile e delle cose e delle persone trasportate ha l'obbligo di farlo, ed ha diritto a compenso per l'opera prestata, al rimborso delle spese ed alla rifusione dei danni. Come si vede, queste norme generali, benchè troppo indeterminate, rispondono a criterii di maggior larghezza di quelli adottati dalla Conferenza di Bruxelles per la navigazione marittima.

Il Regolamento 11 gennaio 1925, modificato in questa parte dal R. D. 23 gennaio 1927, « per i casi di sinistri aeronautici » detta particolari norme (art. 273-278) che, per essere esclusivamente di polizia, presentano scarso interesse.

Per il salvataggio degli aeromobili perduti in mare la Convenzione di Parigi (art. 23) si limita a far richiamo ai « principii del diritto marittimo ».

12. — *Sorveglianza doganale.* Disposizioni speciali di polizia della navigazione sono dettate nell' interesse dell' amministrazione delle dogane, per assicurare l' applicazione dei dazi doganali ed evitare il contrabbando.

Entro 24 ore dall' arrivo, il comandante della nave deve presentare all' ufficio della dogana il manifesto di partenza, o il manifesto del carico, perchè sulla base di questi documenti devono poi farsi le operazioni doganali (legge doganale 26 gennaio 1896, reg. doganale 13 febbraio 1896).

Ogni bastimento deve essere munito del manifesto del carico, o del manifesto di partenza, o del lasciapassare per manifesto.

Il *manifesto del carico* è un documento, richiesto per le navi provenienti dall'estero e rilasciato dall'autorità portuaria o consolare del porto di partenza, nel quale, oltre l'indicazione dei dati di individuazione della nave

e di notizie sull'equipaggio e sul viaggio compiuto dalla nave (tutte notizie estratte dall'atto di nazionalità, dal ruolo dell'equipaggio e dal giornale di bordo), deve esser contenuto l'elenco delle merci componenti il carico e dei documenti che le accompagnano (legge doganale, art. 28).

Il *manifesto di partenza* supplisce il manifesto del carico per le navi provenienti da un porto dello Stato, e deve essere vidimato dalla dogana all'atto della partenza (legge doganale, art. 32).

Le barche di portata non maggiore di 20 tonn., che fanno il cabotaggio con merci di produzione nazionale, sono esenti dal manifesto di partenza, ed hanno un semplice *lasciapassare per manifesto* (ma possono esserne anche dispensate) (art. 32).

Le navi da guerra e le navi da diporto sono dispensate da questi documenti doganali (reg. doganale, art. 124).

Il comandante della nave che proviene direttamente dall'estero deve presentare all'ufficio di dogana, oltre il manifesto del carico, anche una copia di questo, che è ritirata dall'ufficio e che prende il nome di *manifesto delle merci arrivate* (reg., art. 129).

Alla partenza della nave l'ufficio di dogana rilascia o vidima il manifesto di partenza o il lasciapassare per manifesto e dà il permesso di partenza, documento che viene staccato dagli appositi registri dei manifesti o dei lasciapassare (reg., art. 149).

Nella zona di sorveglianza doganale (entro cinque chilometri dal lido) gli agenti doganali hanno il diritto di visita della nave e di ispezione dei documenti, per i bastimenti di portata non superiore alle cento tonnellate; per le navi di maggior portata la vigilanza è limitata ai movimenti lungo il litorale per impedire lo scarico ed il trasbordo delle merci (legge doganale, art. 24).

È infatti vietato ai bastimenti di qualunque portata, carichi di merci, di rasentare il lido e di approdare in luoghi dove non siano uffici doganali (art. 26).

Di notte non possono farsi operazioni di imbarco e di sbarco, salvo speciale autorizzazione (art. 3).

Anche per la navigazione interna è regolata la sorveglianza doganale pei laghi e fiumi promiscui (dai laghi di cui parla la legge doganale va ora tolto quello di Garda), e per l'entrata in fiumi o canali di navi provenienti dal mare (legge doganale, art. 24; reg. art. 112, 118, 159).

Nei casi di indizio di contravvenzione possono essere compiute perquisizioni a bordo dei bastimenti, salva la osservanza dei patti internazionali (reg. art. 123).

Uno speciale ordinamento doganale per alcuni grandi porti è previsto dal decreto legge 22 dicembre 1927 per l'istituzione dei porti franchi. I porti dichiarati franchi, in tutto od in parte, sono considerati fuori della zona doganale, e vi si potranno compiere in completa libertà da ogni vincolo doganale tutte le operazioni inerenti all'imbarco, sbarco e trasbordo di materiali e di merci, al loro deposito e alle loro contrattazioni, manipolazioni e trasformazioni. I capitani delle navi sono tenuti però ugualmente a presentare alla dogana, ai fini statistici, copia del manifesto delle merci sbarcate e del manifesto di partenza.

13. — *Navigazione aerea.* Analoghe norme regolano la sorveglianza doganale del traffico aereo.

Ogni aeromobile in traffico internazionale deve far capo ad uno degli aeroporti doganali, e traversare la frontiera nei punti prescritti, ma sono soggetti a vigilanza doganale anche gli aeromobili che viaggiano entro il territorio doganale (Provvedimenti per la navigazione aerea, art. 21). Il comandante di qualsiasi aeromobile (anche se non ha merci a bordo) deve prima della partenza presentare all'autorità di finanza a ciò delegata il *manifesto doganale* (Provvedimenti, art. 22). Solo eccezionalmente dal Ministero delle finanze d'accordo col Ministero dell'aeronautica possono essere stabilite esenzioni dall'obbligo del manifesto doganale. Questo manifesto, secondo l'art. 37 del Regolamento 1925, deve indicare la marca di nazionalità e quella di immatrico-

lazione; il nome e nazionalità del comandante; il luogo di provenienza; la indicazione sommaria del carico e la natura, peso, provenienza e destinazione delle merci; la descrizione delle provviste di bordo, ecc.

Il personale di bordo degli aeromobili è sempre tenuto a conformarsi alle disposizioni doganali; i comandanti sono soggetti agli obblighi doganali stabiliti per i vettori. Le operazioni richieste per i viaggiatori, i bagagli e le merci trasportate per via aerea, sono da compiere secondo le disposizioni della legge doganale, applicando per lo scarico, il carico e la dichiarazione delle merci, le stesse disposizioni relative alle merci arrivate o spedite per via di terra (Provvedimenti, art. 24). In applicazione di questi criterii generali, il regolamento per la navigazione aerea detta minutissime norme di polizia doganale (art. 37-46), e stabilisce tra l'altro che il funzionario doganale ha diritto di esaminare tutti i documenti di viaggio o di trasporto, e deve vidimare il giornale di rotta, dopo aver accertato che la durata del viaggio risulta normale.

Il trasporto aereo di merci da un punto all'altro dello Stato è soggetto alle disposizioni doganali concernenti il cabotaggio (regolam., art. 43).

14. — *Sorveglianza sanitaria.* Le navi, mettendo in diretto contatto col territorio dello Stato persone e cose provenienti da lontani paesi, possono essere pericoloso tramite di malattie infettive, assai facili a manifestarsi e a diffondersi in territorii di minore civiltà o di clima malsano. Si spiega quindi la preoccupazione di stabilire una rigorosa sorveglianza ed un sistema di precauzioni sanitarie.

Il regime sanitario marittimo fa capo alle prefetture ed alla Direzione generale della sanità (Ministero degli interni).

Al rilascio della patente di sanità, la quale è una specie di passaporto sanitario, che l'autorità marittima o consolare consegna alle navi in partenza all'atto della

vidimazione del ruolo di equipaggio, fa riscontro un insieme di formalità che il capitano della nave deve eseguire per ottenere la *libera pratica,* all'arrivo in porto. Questo insieme di formalità si chiama *costituto.*

Le prescrizioni sanitarie sono disciplinate dal Regolamento per la sanità marittima del 29 settembre 1895.

La patente di sanità è un documento obbligatorio per le navi, così nazionali come estere, così mercantili come da guerra, e come da diporto, che partono per l'estero da un porto dello Stato (reg. sanità marittima, art. 39). La patente deve esser *vidimata* nei porti, che la nave tocchi prima di partire per l'estero (art. 41).

Ma la patente è obbligatoria anche per le navi in partenza per altri scali dello Stato, quando il porto di partenza è dichiarato infetto (art. 49).

All'arrivo in un porto o scalo dello Stato, la nave deve inalberare bandiera gialla e mantenersi in completo isolamento, mentre il capitano si presenta, insieme col medico di bordo, all'ufficio di porto, per dare tutte le informazioni che gli verranno chieste su ciò che interessa la salute pubblica. Le dichiarazioni del capitano sono fatte col vincolo del giuramento. L'autorità sanitaria può sottoporre la nave ad una visita di ispezione, ed in casi speciali può ordinare la visita medica di tutte le persone imbarcate.

Se la nave proviene da una regione infetta, sia che ciò risulti dalla patente di sanità (patente brutta), sia che la regione sia stata dichiarata infetta con ordinanza del Ministero degli Interni, ovvero se a bordo vi siano persone colpite da malattie infettive, la nave può essere obbligata alla *quarantena,* cioè ad un periodo di completo isolamento in determinate stazioni sanitarie.

Per le navi da guerra estere, il *costituto* è regolato dal R. D. 28 maggio 1922 che detta norme per la concessione del permesso di ancoraggio alle navi da guerra estere nei porti e nei mari del Regno. Questo decreto stabilisce al riguardo che, in caso di non ammissione alla libera pratica, il comandante della nave deve mandare

l'ufficiale medico, o altro suo rappresentante, all'ufficio sanitario locale per fornire le indicazioni per la compilazione del costituto e per avere partecipazione del trattamento sanitario, cui la nave deve esser sottoposta.

Norme speciali riguardano i provvedimenti da prendere quando malattie infettive esotiche si manifestano a bordo durante il viaggio (art. 93, 94 del regolamento sanitario).

La sorveglianza sanitaria interviene perfino in caso di naufragio, a riguardo dei naufraghi e degli oggetti gettati dal mare sulla spiaggia (art. 106-110 del reg.) e si estende agli animali vivi ed alle derrate alimentari caricate dalla nave (art. 83-86 del reg.).

Analoghe precauzioni sanitarie sono disposte in tutti i paesi, ma non dappertutto sono così precise e rigorose come in Italia, e naturalmente in ciascun paese le prescrizioni sanitarie si applicano a tutte le navi estere, anche alle navi da guerra (con qualche attenuazione per queste, a riguardo della loro estraterritorialità).

15. — *Navi da diporto.* Per le navi da diporto vigono speciali facilitazioni oltre quelle che abbiamo qua e là segnalate, e ciò tanto in considerazione che esse non sono adibite ad un pubblico servizio di trasporto, quanto nell'intento di favorire il diporto nautico.

Non si applicano a queste navi:

a) le prescrizioni circa i requisiti del comandante, e sul numero degli ufficiali (art. 57 cod. m. m.)

b) le norme sulle visite, sulla tenuta del giornale nautico e sui recapiti marittimi (art. 101 cod. m. m.).

c) talune prescrizioni sanitarie e doganali.

d) le prescrizioni per la sicurezza della navigazione di cui al Regolamento 23 maggio 1932.

In casi speciali il Ministero della marina può concedere alle navi da diporto l'autorizzazione ad inalberare la bandiera nazionale delle navi da guerra (questo privilegio hanno ad es. le navi iscritte alla Lega navale) (reg., art. 463).

Però se i bastimenti da diporto imprendono viaggi, pei quali ai bastimenti mercantili nazionali è fatto obbligo delle carte di bordo, devono provvedersi dell'atto di nazionalità e del ruolo di equipaggio, secondo i particolari modelli stabiliti (art. 461 reg.).

§ 5. La gente di mare e la gente dell'aria

1. — *Definizione della gente di mare.* La *professione marittima* è organizzata, le persone che la praticano sono *inquadrate*, come in una specie di milizia civile; e questo ordinamento è in assoluto contrasto con quello generale della professione commerciale, che è invece libera ed aperta a tutti: derivando la qualità di commerciante solo dall'esercizio di fatto del commercio.

Coloro che esercitano la professione marittima costituiscono la *gente di mare,* e poichè è la legge che regola le condizioni per l'appartenenza alla gente di mare, ecco appunto che la definizione, che della gente di mare dà il codice della marina, apparisce come una petizione di principio: art. 17: « La denominazione di *gente di mare* comprende tutte le persone, le quali per la natura della professione marittima sono soggette alle discipline ad esse specialmente imposte da questo codice ».

Per professione marittima si intende prestazione diretta di *lavoro marittimo,* perciò gli armatori e gli imprenditori non fanno parte della gente di mare. E nemmeno è professione marittima il *lavoro portuale,* oggetto di speciali organizzazioni e discipline.

2. — *Caratteri dell'ordinamento amministrativo della gente di mare.* Il complesso e rigoroso ordinamento amministrativo del personale marittimo, e tutti i riflessi che questo ordinamento ha sui rapporti di diritto privato del traffico navale, sono la conseguenza della grande importanza pubblica della navigazione, la quale viene quasi considerata come un pubblico servizio; e si giustificano con lo scopo di assicurare il regolare funzionamento della

navigazione, e di far servire la professione marittima come base della leva militare.

Infatti, secondo l'art. 154 del codice marittimo, tutti gli iscritti nelle matricole e nei registri della gente di mare debbono obbedienza ai capi degli ufficii di porto, agli ufficiali consolari, od ai comandanti delle navi da guerra dello Stato; e sono obbligati ad eseguire quanto venga loro comandato dai medesimi per il bene del servizio marittimo; ed il rifiuto di obbedienza è punito come insubordinazione (art. 386 cod. m. m.). È chiaro dunque che il diritto della navigazione considera la professione marittima come rivolta al conseguimento di un fine pubblico (cfr. Zanobini, *L'esercizio privato delle funzioni e dei servizi pubblici*, p. 179).

Tuttavia è ora prevalente opinione che questo ordinamento pubblicistico della professione marittima sia troppo ingombrante e non più rispondente alle esigenze dei tempi. L'organizzazione dei grandi sindacati della gente di mare da una parte, e di quelli degli armatori dall'altra tende a piegare o a sostituire l'ordinamento amministrativo.

Fino alla rivoluzione del 1922 gli scioperi, i boicottaggi, i fermi dei piroscafi: fenomeni sociali illegali, ma in tempi di democrazia considerati incoercibili, hanno avuto una influenza sulle sorti del traffico marittimo assai maggiore di quella degli articoli di legge o di regolamento. La difesa degli interessi di classe, esercitata con ogni sopraffazione dalle organizzazioni sindacali, era allora molto più efficace di quella che pur costituisce uno dei fini dell'ordinamento amministrativo, mentre la difesa degli interessi generali del commercio e di quelli ancor più alti e generali, economici e politici della nazione, restava praticamente in balìa della lotta tra le classi contrastanti.

Nella prima edizione di questo libro (1922) io preconizzavo perciò « una generale riforma della materia, che abrogando gli istituti ormai antiquati, desse una maggiore libertà all'industria del mare, avvicinasse l'or-

dinamento del lavoro navale a quello che spontaneamente andava risultando dal movimento sindacale e costituisse qualche opportuno organo, che potesse tutelare gli interessi delle classi con la salvaguardia dei superiori interessi pubblici ».

Con l'avvento del regime fascista l'annoso problema della vita e della prosperità della nostra marina mercantile è stato risolto radicalmente. L'organizzazione sindacale ha riconosciuto gli ordinamenti amministrativi e ne ha anzi rinsaldato la disciplina. Il nuovo regolamento del lavoro consente la risoluzione di ogni conflitto di interessi tra gli armatori ed i marittimi, in forma civile, rispettosa dei superiori interessi della nazione.

Come è noto, una delle prime decisioni della magistratura del lavoro ha appunto composto una vertenza della « Confederazione imprese trasporti marittimi ed aerei » contro la « Federazione degli addetti ai trasporti marittimi ed aerei » divenuta poi la « Confederazione nazionale della gente del mare e dell'aria » (Magistratura del lavoro di Roma, 18 febbraio 1928, in *Diritto del lavoro* 1928, p. 3).

L'ordinamento della gente di mare nel nostro diritto, benchè già meno rigoroso che quello del diritto francese sul quale esso è stato modellato, dà alla professione marittima un'organizzazione quasi militare. Nessuna disposizione è più adatta a caratterizzare questo ordinamento che quell'art. 427 cod. mar. merc., secondo il quale è in facoltà dei capi degli uffici di porto e degli uffici consolari all'estero di adoperare la forza per costringere le persone degli equipaggi ad uniformarsi agli obblighi loro, in quanto concerne gli sbarchi e gli imbarchi.

Questo carattere generale deriva dall'origine storica e dalla funzione dell'ordinamento della gente di mare.

3. — L'*iscrizione marittima*, che è la base dell'ordinamento amministrativo della gente di mare, è stata infatti istituita in Francia pel reclutamento del personale della marina da guerra (legge del 25 ottobre 1795), è

stata poi riformata sempre in considerazione delle necessità militari (legge 9 aprile 1835), e definitivamente regolata con la legge 24 dicembre 1896.

Secondo le nostre leggi l'iscrizione marittima, pur essendo utilizzata per la leva di mare (legge t. u. 16 dicembre 1888 sulla leva marittima, per la quale però non è la semplice *iscrizione* che ha l'effetto di rendere obbligatorio il servizio militare marittimo), è stata introdotta e organizzata sopratutto ai fini della marina mercantile, per creare una speciale gerarchia amministrativa.

Nella relazione al Senato sul progetto del codice per la marina mercantile fu detto infatti che la iscrizione marittima ha diversi scopi di polizia generale e d'indole economica, amministrativa e militare (questo ultimo è dunque uno scopo secondario), poichè giova a seguire tutti i movimenti della gente di mare che non ha residenza stabile, e va fuori dello Stato senza passaporto; serve a conoscere la navigazione di ogni individuo, e a farne apprezzare le cognizioni pratiche, ai fini degli arruolamenti e dei gradi marittimi; serve ancora di base alle disposizioni relative all'arruolamento, alle diserzioni ed al ritorno in patria dei marinai; e se ne desumono i ruoli per le leve di mare.

L'art. 18 cod. mar. merc. divide la gente di mare in due categorie, cioè persone addette alla navigazione (personale viaggiante) e persone addette alle arti ed industrie marittime (personale sedentario); e pone nella *prima categoria*: *a*) i capitani e padroni, *b*) i marinai e mozzi, *c*) i macchinisti, fuochisti ed altri individui con qualunque denominazione addetti alle macchine a vapore sulle navi, *d*) i pescatori addetti alla pesca in alto mare od all'estero.

Sono invece collocati nella *seconda categoria*: *a*) i costruttori navali (anche gli ingegneri navali, art. 101 reg.), *b*) i maestri d'ascia e calafati, *c*) i piloti pratici locali, *d*) i barcaioli, i pescatori del litorale e gli uomini di rinforzo sulle navi da pesca di alto mare.

Questa enumerazione non indica i vari gradi e qua-

lifiche della gente di mare, ma è tassativa, nel senso che non si può appartenere alla gente di mare se non si è iscritti in una delle categorie indicate dal codice. È però ormai riconosciuto che queste categorie della gente di mare non rispondono più alle esigenze della navigazione mercantile, onde è certo che esse saranno modificate in caso di riforma delle leggi marittime.

Intanto alle deficienze del codice portano rimedio particolari provvidenze amministrative ed accordi sindacali di cui parleremo a suo luogo; o parziali riforme legislative, dettate da speciali bisogni: così un decreto legge 19 giugno 1924 ha istituito i gradi marittimi di macchinista per motonavi e di motorista navale; il decreto-legge 3 settembre 1926, riguardante l'impianto e l'esercizio della radiotelegrafia a bordo delle navi mercantili, ha assegnato alla gente di mare di prima categoria il personale munito di speciale autorizzazione per le mansioni radiotelegrafiche; ed infine il decreto legge 14 aprile 1927 ha introdotto il grado di meccanico per piroscafi da pesca.

La gente di mare è iscritta in appositi registri tenuti dagli uffici portuali, nei quali sono annotati cronologicamente i movimenti, e le notizie riguardanti gli iscritti.

Il registro della gente di mare di prima categoria si chiama *matricola*, ed agli iscritti di prima categoria è rilasciato un libretto matricolare, in cui si riportano le notizie risultanti dalla matricola (art. 19). Gli iscritti di secondacategoria hanno soltanto un foglio di ricognizione (art. 103 reg.). I piloti pratici locali sono iscritti in uno speciale registro (art. 102), avendo il corpo dei piloti una sua propria organizzazione, di cui parleremo più avanti. La diversità dell'ordinamento degli iscritti di prima e di seconda categoria, dipende da ciò che solo gli iscritti di prima categoria sono destinati a viaggiare, e cioè a lavorare lontano dal luogo della loro iscrizione.

Anche gli ingegneri e costruttori stranieri, autorizzati a esercitare la loro industria nello Stato, vengono

iscritti, ma in registri appositi nell'ufficio compartimentale (reg., art. 104).

4. — *Navigazione interna.* L'ordinamento della gente di mare non riguarda in alcun modo la navigazione interna, onde tutti gli istituti giuridici che presuppongono quell'ordinamento (ad es. il contratto di arruolamento) non si applicano nei riguardi degli addetti alla navigazione interna. Questo personale, che anche nell'organizzazione sindacale non è riunito alla gente di mare, deve piuttosto essere assimilato, pel suo stato giuridico, al personale dei trasporti terrestri, come vedremo meglio a suo luogo.

5. — *Personale della navigazione aerea.* La gente dell'aria è riunita alla gente di mare nella medesima organizzazione sindacale, poichè l' « Associazione nazionale fascista della gente dell'aria » fa parte della « Confederazione fascista della gente del mare e della gente dell'aria », ma non ha un suo ordinamento corporativo amministrativo.

Appartiene alla gente dell'aria tanto il personale navigante quanto il personale non navigante (amministrativo ed operaio), poichè la base dell'organizzazione sindacale consiste nel rapporto di lavoro (prestazione d'opera salariata), ma si hanno contratti collettivi di lavoro diversi per le diverse qualifiche.

Il regolamento della navigazione aerea 11 gennaio 1925 (art. 188-252), modificato dal decreto 13 maggio 1928, si limita a prescrivere i requisiti ed i titoli necessarii al conseguimento delle diverse autorizzazioni e qualifiche per l'esercizio di mansioni relative alla navigazione aerea, e distingue: piloti di velivolo (di tre classi o gradi), piloti di aerostato, piloti di dirigibile (di 3 classi), ufficiali di rotta, meccanici (motoristi o radiotelegrafisti). Su ciò si può vedere il Gisci, *La legittimazione dell'aeromobile alla navigazione aerea*, p. 79 e segg. Il Reg. navigaz. aerea art. 13 prevede una speciale abilitazione per le funzioni

di *comandante di aeromobile*, ma fino ad oggi non sono state dettate norme al riguardo.

Tutti i piloti hanno un *libretto di volo*, che è emesso in due copie, di cui una è custodita dal comando dello aeroporto nella cui giurisdizione il pilota risiede. Entrambe le copie sono redatte e firmate per vidimazione dal comando dell'aeroporto.

6. — *Categorie e gradi degli iscritti marittimi.* Per la iscrizione nelle matricole della gente di mare di prima categoria si richiedono dal codice marittimo le seguenti condizioni: cittadinanza italiana, domicilio in un comune del Regno, età minima di dieci anni, vaccinazione, il consenso di chi esercita la patria potestà, o la tutela, pei minori di 18 anni (la maggiore età marittima è dunque fissata a 18 anni), e la prova che subito dopo l'iscrizione si avrà l'arruolamento sopra una nave nazionale (art. 20 cod. mar. merc., art. 82 reg.).

Alcuni speciali provvedimenti, recanti norme sulla matricolazione della gente di mare, hanno modificato, prima in via temporanea, poi in via definitiva, le corrispondenti disposizioni del codice per la marina. Le norme definitive « per la iscrizione nelle matricole della gente di mare » sono state date dal decreto legge 19 maggio 1930, il quale ha abolito i numerosi precedenti provvedimenti temporanei limitativi, ed ha solo in parte modificato i requisiti stabiliti dal codice, portando l'età minima a 14 anni (in conformità alla Convenzione internazionale di Ginevra sul lavoro marittimo); e richiedendo l'esito favorevole di una visita sanitaria, l'iscrizione ad un ufficio di collocamento, e la mancanza di condanne che importino esclusione dal conseguimento dei gradi.

Per la seconda categoria i requisiti prescritti sono diversi per le varie qualifiche, e li vedremo poi parlando di queste e dei gradi della gente di mare.

L'iscritto di prima categoria, non fornito di alcun speciale titolo, ha la qualifica di *mozzo*, e, se è addetto

alla pesca, di *mozzo pescatore* (art. 83 reg.); e diviene *marinaio,* quando abbia compiuto 18 anni (art. 21 cod. mar. merc.).

I gradi si conseguono o mediante speciali *autorizzazioni* o mediante *patenti* rilasciate secondo i casi dalla autorità locale o dal ministero.

A) Nessuno può comandare una nave *mercantile* (mercantile in senso proprio) con la bandiera dello Stato, se non è patentato capitano o padrone, od altrimenti autorizzato (art. 57 cod. mar. merc.).

Il grado di capitano è suddistinto in due categorie:

Capitano di lungo corso, che può comandare bastimenti per qualunque destinazione.

Capitano di gran cabotaggio, che può comandare bastimenti entro la zona designata appunto con la denominazione di gran cabotaggio.

I padroni sono di una sola categoria, e possono comandare bastimenti in tutto il Mediterraneo (cabotaggio nazionale e internazionale).

Pel conseguimento delle patenti di capitano di lungo corso, di gran cabotaggio, e di padrone, occorre superare un esame teorico pratico, e per l'ammissione agli esami occorre: pel padrone l'età di ventidue anni e tre anni di effettiva navigazione; pel capitano di gran cabotaggio la stessa età di ventidue anni e quattro anni di navigazione, di cui almeno un anno fuori del Mediterraneo (art. 62 cod. mar. merc.).

I capitani di lungo corso, che si distinguono in modo speciale, possono conseguire per esame la patente di capitano superiore, che è un titolo puramente onorifico (art. 65 cod. mar. merc.).

Le patenti di capitano sono date in nome del Re dal Ministro della marina (ora dal Direttore marittimo), e quelle di padrone dal capitano di porto del compartimento cui appartiene il candidato (art. 65 cod. mar. merc.).

Il capitano (per il decreto legge 7 ottobre 1926) e tutti gli altri ufficiali di bordo (pel decreto legge 17 feb-

braio 1927) devono prestare *giuramento di fedeltà.* La diversità della posizione del capitano è accentuata dall'ordinamento sindacale pel quale i capitani ed i padroni (al comando di navi mercantili di stazza lorda superiore alle cinquanta tonnellate) non sono attribuiti alla Confederazione della gente del mare, bensì alla Federazione dei dirigenti di imprese di navigazione, la quale fa parte della Confederazione imprese trasporti marittimi ed aerei.

Comandanti di grado inferiore sono:

a) i *marinai autorizzati* (marinai con ventuno anni di età e quattro di navigazione), che possono comandare bastimenti fino a 50 tonn. per il piccolo traffico della costa (art. 60 cod. mar. merc.) nel Mediterraneo occidentale (art. 189 reg.).

b) i *capibarca,* che si distinguono in capibarca pel *traffico locale,* e capibarca pel *traffico nello Stato.*

I primi possono essere iscritti di prima o seconda categoria, e debbono aver compiuto 18 anni di età e 6 mesi di navigazione, e sono autorizzati al traffico nel limite del circondario di iscrizione (e coste adiacenti).

I capibarca pel traffico nello Stato (cabotaggio nazionale), con navi fino a 25 tonn., devono appartenere alla prima categoria ed avere 21 anni d'età e 30 mesi di navigazione.

Navigazione da pesca. Anche la navigazione a scopo di pesca è regolata con norme amministrative intese a garantire la sicurezza ed il controllo del movimento delle navi e dell'esercizio dell'industria.

L'estensione dell'autorizzazione a esercitare la pesca viene a costituire dei gradi della gente di mare iscritta nella prima categoria con la qualifica di pescatore.

Il litorale dello Stato, ai fini della pesca, è diviso in tre distretti, formati da tre gruppi di compartimenti marittimi; e la pesca si dice *limitata* se è esercitata entro il distretto al quale appartiene il battello, e *illimitata* se si estende al di fuori del distretto (R. D. 14 giugno 1914).

Per comandare battelli adibiti alla pesca limitata basta una *licenza,* la quale può essere accordata ai marinai (iscritti di prima categoria) od anche ad iscritti di seconda categoria, ma con la maggiore età ed un anno di esercizio.

Per comandare battelli alla pesca illimitata (i quali, come abbiamo visto, devono avere le carte di bordo, salvo speciali eccezioni) occorre essere marinai autorizzati, ovvero avere ventuno anni, l'iscrizione in prima categoria, due anni di pesca o di navigazione, e subire una prova di esame.

Per comandare navi da pesca fuori del Mediterraneo, occorre la patente di capitano.

B) *Macchinisti e fuochisti.* Anche i macchinisti e fuochisti sono abilitati con patenti ed autorizzazioni, e si distinguono in gradi (macchinisti in primo od in secondo, fuochisti *autorizzati* a seconda della importanza della macchina e della estensione della navigazione, alla quale possono essere addetti; art. 69 cod. mar. merc.).

C) Dello stato maggiore della nave fanno parte gli ufficiali di bordo, come vedremo trattando dell'equipaggio. Un grado speciale è quello dello *scrivano,* e per conseguirlo occorre avere venti anni di età, e trenta mesi di navigazione, e superare un esame. Il relativo *certificato di idoneità* è dato dal capitano di porto (art. 67 cod. mar. merc.).

Il grado di scrivano non ha più alcuna importanza, non è che un residuo storico di un istituto che nel passato ne ha avuta molta. Lo scrivano (*scriba*), regolato dagli statuti veneziani e dal Consolato del mare, poco conosciuto dal diritto nordico, trascurato dal codice francese, era un *ufficiale pubblico* (notaio), al quale competeva l'amministrazione della nave, la gestione del carico, la tenuta dei libri e del ruolo di equipaggio ecc., tutte funzioni che le leggi moderne hanno poi trasferito al capitano.

D) Tra gli iscritti di seconda categoria, abbiamo già parlato, a proposito della costruzione delle navi, degli ingegneri, costruttori navali e maestri d'ascia.

Il codice comprende poi in questa categoria i piloti pratici locali, e i barcaiuoli e pescatori del litorale. Anche di questi ultimi abbiamo detto testè.

7. — *I piloti e le corporazioni dei piloti. I piloti pratici locali* (art. 192-204 cod. m. m.) sono istituiti nei porti dove ne è riconosciuto il bisogno, e costituiti in *corpo,* con uno o più *capi pilota.* Il corpo dei piloti ha il monopolio del pilotaggio, salvo casi eccezionali (art. 197 cod. m. m.).

Secondo il codice, per la qualifica di pilota occorre superare un esame di abilitazione, ed ottenere una licenza dall'ufficio di porto, ma il Regolamento generale pel servizio di pilotaggio 15 febbraio 1923, che ha abrogato il precedente regolamento 7 maggio 1914, ha sensibilmente modificato l'ordinamento del corpo dei piloti, senza troppo tener conto delle disposizioni del codice. Questo nuovo regolamento distingue due categorie di corpi di piloti, la prima categoria per i porti che hanno un movimento annuo superiore ad un milione di tonnellate di stazza netta, la seconda categoria per gli altri porti. La nomina a pilota si consegue per concorso tra gli idonei del porto, iscritti in prima categoria della gente di mare (salvo poi a passare in seconda categoria con la nomina a pilota). Al corpo dei piloti, che già per le disposizioni del codice (art. 198, 199) apparisce investito di personalità giuridica, il regolamento generale riconosce la capacità di possedere disponendo che i galleggianti e le navi pel servizio di pilotaggio devono appartenere al corpo dei piloti e non possono essere noleggiati, ceduti, nè costituiti in pegno, nè costituire oggetto di altre operazioni di credito senza consenso dell'autorità marittima (art. 12). Ed un decreto 19 giugno 1924, che ha modificato il regolamento generale, dà al corpo dei piloti la qualifica di *corporazione*, e dispone che esso possa esser sciolto per cattivo funzionamento, mediante il licenziamento di tutti i suoi componenti.

Da ultimo tutta la materia è stata riordinata e di-

sciplinata da un nuovo *Regolamento generale per il servizio di pilotaggio nei porti del regno* 29 aprile 1926 (ritoccato con decreti 7 ottobre 1926, 18 novembre 1926, 23 ottobre 1930), il quale ha abrogato i regolamenti precedenti (eccettuato l'art. 39 del decreto 15 febbraio 1923).

Secondo l'art. 1 di questo Regolamento generale, nei porti dove non è istituito il corpo dei piloti, il servizio è esercitato liberamente da piloti locali, muniti di speciale autorizzazione della capitaneria.

Questa *corporazione dei piloti* è un istituto peculiare del diritto della navigazione e molto interessante; lo strettissimo intreccio di norme pubbliche e di norme private ne fa una persona giuridica *sui generis*, la quale se ha qualche analogia con altri istituti del diritto della navigazione (ad es. le Compagnie delle maestranze portuali, di cui abbiamo già parlato), non può invece essere ravvicinata ad altri tipi di corporazioni del diritto generale.

I piloti nell'esercizio delle loro funzioni sono considerati *pubblici ufficiali* (art. 2 Reg. 1926), e perciò, nell'ordinamento sindacale, essi fanno parte dell'Associazione del pubblico impiego; e se taluno ritiene che più esattamente dovrebbero essere considerati come persone incaricate di un pubblico servizio, si può rilevare che questa categoria di persone è normalmente equiparata a quella dei pubblici ufficiali (art. 357-359 cod. pen.).

Ma, come è stato giustamente osservato (Crisafulli, *Pilota pratico cit.*, p. 391), la qualità di pubblico ufficiale riguarda i rapporti interni, mentre nei rapporti esterni, il pilota è un marittimo ingaggiato con contratto di diritto privato. Infatti le controversie tra nave e pilota rientrano nella giurisdizione civile, quelle invece tra piloti, e tra piloti e corporazione rientrano nella giurisdizione amministrativa.

La corporazione, persona giuridica commerciale a responsabilità limitata, è in sostanza una forma organizzativa di una attività professionale privata, ma poichè questa attività è diretta ad esercitare un servizio mono-

polistico pubblico o almeno di pubblico interesse, l'ordinamento della corporazione ha in gran parte carattere pubblicistico.

Il patrimonio della corporazione, costituito dai galleggianti, dai versamenti (cauzioni), e dal conferimento di industria dei piloti (le mercedi vengono incassate dal Corpo, mediante ordini di introito del Capo-pilota), e dall'eventuale assegno annuo del Ministero delle comunicazioni, è di pertinenza in misura diversa dei piloti stessi (solo i piloti effettivi sono comproprietari del fondo sociale, in quanto partecipano all'acquisto ed alla proprietà dei galleggianti, e delle mercedi spetta una quota intera ai piloti effettivi, ed una mezza quota ai piloti aspiranti). Il pilota che esce dalla corporazione ha diritto alla restituzione della cauzione ed al rimborso della sua quota di comproprietà dei beni.

Ma l'ordinamento della corporazione è di diritto pubblico. Essa è costituita con decreto reale, il capopilota è designato dall'autorità marittima, le sue funzioni non gli sono attribuite dagli associati ma interamente dalla legge, che gli conferisce anche poteri di tutela, di sorveglianza e disciplinari quale delegato dell'autorità marittima. Ed anche talune funzioni collettive della Corporazione hanno carattere pubblico: decisione con 2/3 dei voti sull'idoneità degli aspiranti piloti dopo il prescritto tirocinio (la deliberazione deve essere approvata dal Capitano di porto ed in caso di divergenza decide il Ministero su parere del Direttore marittimo); funzioni di previdenza sociale. La corporazione è sotto la sorveglianza e la tutela dell'autorità marittima, che può nominare un commissario straordinario in sostituzione del capopilota; e non può essere sciolta che mediante decreto reale.

8. — *Istituti sociali e di previdenza. A*) Con legge 22 giugno 1913 sono state fuse in una sola *Cassa per gli invalidi della marina mercantile,* le cinque Casse che con questo nome erano state fondate nel 1861 sul modello dell'analogo e omonimo istituto francese, ed il Pio fondo

per gli invalidi della veneta marina mercantile, istituito dalla repubblica di Venezia.

La legge del 1913 è stata poi modificata dai decreti legge 26 ottobre 1919 e 29 marzo 1923, e completata col regolamento 6 luglio 1922.

La Cassa, eretta in ente morale, è un istituto di previdenza obbligatoria nell'interesse della gente di mare navigante, amministrato dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, mediante uno speciale Comitato, di cui fanno parte, oltre i rappresentanti della Cassa nazionale, il direttore generale della marina mercantile, due rappresentanti degli armatori, due rappresentanti dello stato maggiore navigante, tre rappresentanti della gente di mare di bassa forza.

La Cassa invalidi è alimentata: *a*) dalle rendite del proprio patrimonio; *b*) dai contributi dovuti per gli equipaggi, a carico in parte dell'armatore ed in parte degli iscritti, essendo l'armatore responsabile anche della quota degli iscritti, che ha facoltà di ritenere sulle paghe dell'equipaggio; *c*) da un contributo dello Stato e da speciali proventi (eredità giacenti della gente di mare, multe, doni e lasciti ecc.).

La Cassa ha lo scopo di corrispondere pensioni o accordare sussidi straordinarii agli iscritti, nei casi di vecchiaia (60 anni) e di inabilità alla navigazione dipendente da infortunio sul lavoro o da altre cause; di concedere pensioni alle vedove, agli orfani minorenni degli iscritti che si trovino nelle condizioni stabilite; di elargire soccorsi agli iscritti che abbiano perduto il corredo per un sinistro della nave.

Ma non tutti gli appartenenti alla gente di mare fruiscono dei beneficii della Cassa invalidi. La legge restringe la propria applicazione agli iscritti di prima categoria, che prestano servizio di navigazione a scopo professionale (quale principale mezzo di sussistenza) su navi maggiori, su galleggianti del servizio dei porti (con propri mezzi di propulsione e personale imbarcato con contratto scritto), e sui galleggianti del servizio di pilotaggio.

B) Si applicano poi alla gente di mare le leggi per gli infortuni degli operai sul lavoro: legge t. u. 31 gennaio 1904, decreto legge 17 novembre 1918, legge 20 marzo 1921, decreto legge 5 dicembre 1926. Agli effetti di queste leggi sono considerati come operai tutte le persone componenti l'equipaggio di una nave nazionale, fino ad un determinato massimo di retribuzione (6000 lire annue), e la legge si applica alle « imprese di navigazione marittima, comprese quelle esercenti la pesca oltre i dieci chilometri dal lido, e quelle delle spugne e dei coralli » ed alle « imprese di trasporto per fiumi, canali e laghi ». Quindi anche dai benefici di questa legge è esclusa una parte della gente di mare di seconda categoria.

L'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro deve esser fatta a cure e spese dell'armatore per tutti i casi di morte o lesioni personali provenienti da infortunio, che avvenga per causa violenta in occasione del lavoro, e le cui conseguenze abbiano una durata maggiore di cinque giorni. Rimangono impregiudicati i diritti all'assistenza e le indennità stabilite dal codice di commercio a favore degli arruolati.

Quando a bordo di una nave si verifica un infortunio sul lavoro, il comandante deve stendere un processo verbale, facendone menzione nel giornale di bordo. Il processo verbale deve essere unito alla denuncia dell'infortunio, che deve esser presentata dal comandante entro tre giorni dal fatto, o dall'arrivo della nave.

Alla gente di mare è estesa anche l'assicurazione contro la tubercolosi, che è obbligatoria per gli iscritti alla Cassa invalidi (decreto legge 27 ottobre 1927); nonchè l'assicurazione contro la disoccupazione involontaria, che è obbligatoria per tutti i marittimi, comunque imbarcati, con salario fisso non superiore a L. 800, dai 15 ai 65 anni d'età (decreto 30 dicembre 1923).

C) Un nuovo istituto di previdenza è stato di recente fondato quale attuazione di uno dei principii sanciti dalla *Carta del lavoro*: la « Cassa di assicurazione per le malattie e per l'assistenza sociale della gente del

mare e dell'aria » (L. 10 gennaio 1929). L'assicurazione è obbligatoria e dà diritto: all'assistenza medica gratuita ed ai medicinali per qualsiasi malattia dipendente o no da causa di servizio; al trattamento economico stabilito dagli art. 537-539 cod. comm. (che vengono così estesi alla gente dell'aria); ad una indennità giornaliera, in tutti gli altri casi di malattia che impedisce all'assicurato di attendere al lavoro, nella misura del 60 per cento della retribuzione giornaliera e per la durata di un congruo periodo di tempo; prolungandosi la malattia l'indennità è corrisposta fino al termine massimo di un anno in misura ridotta. A tutti questi scopi e ad altri secondarii, che per brevità si omettono, viene provveduto: mediante contributi a totale carico dei datori di lavoro per l'adempimento degli obblighi di cui agli art. 537-539 cod. comm.; e mediante altri contributi per metà a carico dei datori di lavoro e per metà a carico degli assicurati.

Con decreto legge 17 luglio 1931 questa speciale Cassa di assicurazione è stata soppressa ed il servizio dell'assicurazione obbligatoria per le malattie e l'assistenza sociale è stato affidato ai Sindacati obbligatorii per l'assicurazione mutua contro gli infortuni sul lavoro della gente di mare, istituiti ai sensi dell'art. 25 della legge 31 gennaio 1904 ed aventi sede in Genova, Trieste e Napoli.

D) Per la gente dell'aria vi sono poi le seguenti provvidenze sociali:

a) pel personale amministrativo, l'assicurazione per l'invalidità e vecchiaia (decreto 30 dicembre 1923), per la disoccupazione involontaria (altro decreto 30 dicembre 1923), e contro la tubercolosi (decreto 27 ottobre 1927);

b) pel personale operaio, oltre le assicurazioni suddette, assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (secondo il decreto 31 gennaio 1904);

c) pel personale navigante, oltre le assicurazioni di cui alla lettera a), l'assicurazione contro gli infortuni comuni e di volo (decreto 18 ottobre 1923), l'assicurazione per le malattie e l'assistenza sociale, di cui abbiamo parlato più sopra.

In caso di concorrenza di più assicurazioni non si fa il cumulo, ma si applica il trattamento più favorevole.

Le assicurazioni contro l'invalidità, la disoccupazione e la tubercolosi sono esercitate dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali.

E) Si è per lunghi anni sentito il bisogno di una adeguata tutela della gente di mare disoccupata od in attesa di imbarco, facile preda allo sfruttamento di sensali senza scrupoli, e di esosi albergatori. Alla mancanza di istituti pubblici e di norme di polizia ha dapprima tentato di supplire l'iniziativa privata e l'opera dei sindacati: in qualche porto sono sorte *Case della gente di mare*, sull'esempio di floride e benefiche istituzioni straniere.

Si è poi finalmente avuto l'energico intervento dello Stato. Un decreto legge 24 maggio 1925 ha proibito la senseria pel collocamento della gente di mare, ed ha affidato il monopolio di questa funzione ad uffici statali di collocamento gratuiti, istituiti nei principali porti, o da istituirsi a cura e spesa di associazioni di armatori e di gente di mare, per concessione dello Stato.

E con legge 16 dicembre 1928 sono stati istituiti, presso gli ufficii di collocamento della gente di mare, speciali ufficii pel movimento degli ufficiali.

Una efficace azione di tutela della gente di mare comincia ad essere esercitata dall'Ufficio internazionale del lavoro di Ginevra, in quanto le deliberazioni delle Conferenze internazionali del lavoro vengano accettate e tradotte in provvedimenti legislativi: ad es. il decreto legge 27 dicembre 1925, di cui parleremo nel capo dell'arruolamento.

F) A norma dell'art. 150 del cod. mar. merc. sono state istituite nove *Casse di depositi della gente di mare* (art. 735 reg. mar. merc.) in altrettanti capiluoghi di compartimento marittimo.

Queste Casse, amministrate dai capitani di porto, sono destinate a ricevere provvisoriamente (fino al passaggio alla Cassa dei depositi e prestiti): *a*) le somme e

gli oggetti preziosi provenienti da successioni di iscritti marittimi morti in navigazione o all'estero; *b*) il prodotto dei salvataggi e dei ricuperi; *c*) il prodotto della vendita di navi e cose predate o confiscate; *d*) qualunque somma in controversia da liquidarsi in favore della gente di mare o dell'erario.

Queste Casse si sono dimostrate senza particolare utilità, e generalmente si ritiene che potrebbero venire ormai soppresse.

Capo IV.

LA NAVE E LA PROPRIETÀ NAVALE

§ 1. La nave.

1. — *Definizione.* Abbiamo parlato della nave e dell'aeromobile nell'ordinamento pubblico della navigazione, ed abbiamo visto che cosa le nostre leggi e pubbliche e private intendono per « nave » e per « aeromobile » dal punto di vista materiale o tecnico.

Ora dobbiamo considerare l'argomento nel campo dei rapporti giuridici privati, ricordando l'osservazione già fatta che la definizione e l'ordinamento giuridico privato concernono la « nave » nel più ampio senso della sua definizione tecnica.

I codici vigenti naturalmente conoscono solamente la nave acquea e dichiarano che essa è un *bene mobile* (art. 480 cod. comm., art. 419 cod. civ.). E che *fisicamente* la nave, acquea ed aerea, sia un *bene mobile*, e come tale quindi debba esser considerata dalle leggi, le quali nella distinzione tra cose mobili e immobili si attengono al criterio *fisico* (art. 417 cod. civ.), è fuori dubbio.

Tuttavia la dichiarazione dell'art. 480 non è affatto superflua. Essa tronca antiche perplessità dottrinali ed elimina ogni equivoco, cui potrebbe dar luogo questa o quella disposizione del diritto positivo. Infatti in alcuni

istituti la nave viene trattata piuttosto come un bene immobile. Il regime della nave, come quello dell'aeromobile, ha taluni aspetti che nell'ordinamento giuridico generale sono da considerarsi peculiari del regime dei beni immobili (trasferimenti di proprietà, diritti reali di garanzia).

L'estensione di norme del diritto immobiliare al regime della proprietà navale, come bene osserva il Brunetti, si è andata gradatamente accrescendo in ragione del crescere della grandezza e del valore delle navi: già in antichi statuti adriatici e spagnuoli la vendita di nave viene paragonata alla vendita di case o di immobili in genere. Da questo ravvicinamento hanno avuto origine il *diritto di seguito* concesso dall'Ordinanza del 1681, e la pubblicità degli atti di trasferimento.

Ma solo la vigente legislazione italiana ha logicamente sviluppato lo speciale ordinamento della proprietà navale e perciò ha voluto opportunamente stabilire, in conformità alla tradizione romana, che nonostante reali od apparenti deviazioni, la nave è un bene mobile, e come tale va considerata in tutto ciò che non è regolato espressamente in modo analogo ai principî giuridici degli immobili.

La ragione storica della disposizione dell'art. 480 apparisce chiara dalla formolazione del corrispondente articolo del codice francese (art. 190). Questo nel testo originario diceva: « Le navi e gli altri bastimenti di mare sono mobili. Tuttavia essi sono riservati alle obbligazioni del venditore, e specialmente a quelle che la legge dichiara privilegiate ». La legge francese del 1879 riformando i diritti reali sulle navi ha modificato l'art. 190 nel modo seguente: « Le navi e gli altri bastimenti di mare sono mobili, tuttavia essi possono essere ipotecati ». Questa esplicita riserva non esiste nel nostro art. 480, perchè il codice italiano aveva dato il nome di *pegno* e non quello di ipoteca al diritto reale di garanzia sulle navi, nè del resto si è sentito il bisogno di introdurla quando recentemente col decreto legge 5 luglio 1928 si

è modificato il codice di commercio in materia di privilegi marittimi e di *ipoteca navale*, e si sono abrogati gli articoli 485, 486, 487, 488, 673, 678 e 903 cod. comm., stabilendo che ove in leggi o in regolamenti si parla di pegno su navi o galleggianti, si intende sostituita al pegno l'ipoteca navale.

Questo modo di considerare la nave è seguito nei paesi che hanno preso a modello la legge francese (Spagna, Belgio, Olanda, ecc.). In altre legislazioni le navi non sono considerate nè mobili nè immobili, ma come una speciale categoria di beni (Germania, Inghilterra, Norvegia, Svezia, ecc.).

Vedremo più avanti, e nel corso dell'esposizione successiva, i varî punti, nei quali il regime giuridico della nave e quello dell'aeromobile si distaccano dall'ordinamento generale delle cose mobili (regime dei trasferimenti, diritti reali di garanzia, azione possessoria, prescrizione acquisitiva, rivendicazione, procedimento esecutivo, ecc.).

2. — *Natura giuridica.* Ma la nave, come anche l'aeromobile, se quale oggetto di diritti è da considerarsi come una cosa, una cosa individua, tuttavia essa nella realtà consta di un insieme di cose: il corpo della nave che è di per sè una *cosa complessa*, e gli accessori che vi sono annessi: *cose pertinenti*, giuridicamente comprese nel concetto di nave; onde quando si parla di una determinata nave, come oggetto di diritti, vi si comprendono tutti gli accessori pertinenti, se bene questi siano diversi e di numero e di qualità a seconda delle caratteristiche e delle condizioni della nave.

Questo è il significato del capoverso dell'art. 480: « Fanno parte della nave le imbarcazioni, gli attrezzi, gli arredi, le armi, le munizioni, le provviste ed in generale tutte le cose destinate all'uso permanente di essa, ancorchè ne siano temporaneamente separate ».

L'art. 480 non parla del « nolo », e la dottrina ritiene che il nolo non faccia parte degli accessori della nave,

e che perciò, senza una espressa convenzione, esso non sia compreso nei contratti che riguardano la nave. Nè varrebbe far ricorso ai principii sui *frutti* della cosa, poichè il nolo non può essere considerato come frutto della nave (come invece il corrispettivo di una semplice locazione della nave), poichè è piuttosto il risultato dell'esercizio della navigazione (impresa commerciale).

Con gli accessorii non vanno confuse le *cose costitutive* delle navi, e cioè quelle parti, che sono separabili, ma che tuttavia formano parte integrante della nave, come cosa composta o complessa, ad es. il timone, gli alberi, le macchine di propulsione, i motori degli aeromobili. La cosa costitutiva perde la sua individualità oggettiva autonoma ed accede alla proprietà della nave. Riteniamo che in questo senso vada risoluta la questione anche nei riguardi delle macchine e dei motori, in applicazione dell'art. 464 cod. civ., il quale, debitamente coordinato con l'art. 480 cod. comm., deve essere inteso nel senso che la proprietà della parte integrante accede alla proprietà della cosa principale (la macchina alla nave), in quanto il suo distacco, materialmente possibile, porterebbe un *notabile deterioramento,* non tanto in senso fisico, quanto in rapporto alla funzione: un aeromobile senza motore non può più sollevarsi nell'aria, e cessa quindi di essere un aeromobile.

3. — *La nave come università di fatto.* Perciò è stato giustamente sostenuto che la nave, e si intende la nave in normale stato di navigabilità, costituisce una *università di fatto,* cioè viene in considerazione come un complesso di cose, collegato da un fine e da una destinazione unica, non diversamente da un'azienda commerciale, che è un complesso di cose e di diritti destinato all'esercizio del commercio (vedi in senso contrario, Ferrara, *L'ipoteca mobiliare,* p. 191). Lo stesso vale per l'aeromobile. Ma si tenga ben presente che non è un qualsiasi legame fisico tra le varie cose quello che costituisce l'essenza dell'università, bensì il fatto della destinazione unica del

tutto, fatto creato dalla volontà del disponente. Così ad esempio può accadere che una *università unica* sia costituita da *due navi,* quando queste siano unite insieme dalla comune destinazione (caso delle paranze o bilancelle da pesca).

Il Brunetti ha efficacemente mostrato come ricorrendo al concetto dell'università si trovi la spiegazione (*spiegazione*, non fondamento) del regime speciale dei trasferimenti della proprietà navale, e dell'eccezione alla regola, propria dei beni mobili, che il possesso vale titolo (art. 707 cod. civ.). E così si spiega pure come una determinata nave rimanga sempre giuridicamente la medesima, anche se per l'uso essa sia deteriorata, o se venga parzialmente rifatta, ed i suoi accessori sostituiti o ridotti, o accresciuti. Questo concetto dell'identità della nave è tradizionale, lo troviamo nel diritto romano e nel diritto intermedio. Solo in caso di demolizione completa e di successiva ricostruzione, sia pure con gli stessi materiali, l'identità della nave viene a scomparire.

Il concetto di identità della nave, secondo il diritto privato, cioè considerando la nave come oggetto di diritti, non coincide col concetto di identità secondo il diritto amministrativo. Infatti, come abbiamo visto, l'atto di nazionalità, ottenuto per una determinata nave, cessa d'aver valore quando la nave cambia denominazione, o conformazione (art. 47 cod. mar. merc.), e quando in seguito alla ristazzatura per lavori eseguiti o per altra ragione, si trova modificato il tonnellaggio (art. 308 reg. mar. merc.).

Ma quali sono gli accessori che vanno compresi nell'università navale? L'art. 480 ne enumera le categorie più importanti, e poi aggiunge « in generale tutte le cose destinate all'uso permanente » della nave. Occorre dunque che si tratti di cose destinate all'*uso della nave,* ed occorre che questo uso sia, per sua natura, *permanente.*

La dottrina ritiene anche essenziale il carattere dell'*indispensabilità*, ma questo requisito non può essere

inteso in senso assoluto nè rigoroso, data la grande varietà dei tipi delle navi, ed il continuo progresso tecnico della loro costruzione e del loro arredamento. Ad esempio, nessuno negherà che la bussola sia un accessorio indispensabile, eppure le navi ed il diritto navale hanno durato molti secoli prima che la bussola venisse inventata.

Si intende poi anche che l'accessorietà non è un criterio assoluto, ma invece essenzialmente relativo alle caratteristiche ed alla destinazione della nave.

Così taluni arredi costituiscono accessorio solo per le navi che sono obbligate ad esserne fornite (ad es. per le prescrizioni del Reg. sulla sicurezza della navigazione).

Si vuole da alcuni distinguere tra gli accessorii della nave e gli strumenti e mezzi destinati ad ogni singola spedizione (accessorii dell'impresa di navigazione), così le provviste sarebbero in parte accessorii della nave (viveri, medicinali ecc.), in parte accessorii dell'impresa (carbone, lubrificanti ecc.). Ma tale distinzione non sembra possibile, nè comunque utile. Una nave, in perfette condizioni di navigabilità per un determinato traffico, riunisce e comprende in sè tutto ciò che è prescritto e che è necessario per il servizio al quale l'armatore l'ha destinata. E la nave che il diritto considera come unità è quella che si trova in condizioni di navigabilità.

Un concetto diverso di accessorio, pel quale si prescinde da ogni elemento di *indispensabilità,* è assunto dal citato decreto legge 5 luglio 1928: art. 5 « i privilegi estendono i loro effetti alle imbarcazioni, agli attrezzi, alle suppellettili ed *a tutte le altre cose costituenti dotazione della nave* ». La differenza si intende: qui si parla dell'oggetto del privilegio *in concreto,* e ci si riferisce in sostanza all'inventario ed alla condizione di una determinata nave, nel momento in cui il privilegio esplica il suo effetto. E così ai fini dei privilegi navali sono considerati accessorii della nave e del nolo: le indennità dovute al proprietario per danni della nave, per perdita del nolo, e per avarie comuni, ed i compensi di assistenza; mentre non sono considerati accessorii: le in-

dennità di assicurazione, nè i premi, le sovvenzioni ed altri sussidii dello Stato.

Un analogo speciale concetto di accessorio è accolto ed applicato nella Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 sulla limitazione della responsabilità (approvata con decreto legge 6 gennaio 1928).

Nelle legislazioni straniere, per es. nella francese, ove manca una disposizione analoga a quella dell'articolo 480, gli autori, anche quelli che considerano come un'entità giuridica la nave con i suoi accessori, sono molto divisi circa il carattere di accessorio delle varie categorie di arredi e di approvvigionamenti. In Francia prevale ora l'opinione che considera come accessorî le *imbarcazioni,* e che nega invece questo carattere agli approvvigionamenti. Ma la dottrina più recente considera come accessorio tutto ciò che serve all'arredamento ed all'armamento della nave, e non si allontana quindi dai risultati della dottrina italiana, fondata sull'art. 480 del nostro codice.

Il diritto germanico per indicare il complesso degli accessorii si riferisce all'inventario di bordo. Ma l'iscrizione nell'inventario, che può comprendere anche cose non accessorie, non costituisce che una presunzione semplice, con la quale deve concorrere la natura e la destinazione delle cose.

4. — *La nave come oggetto di diritti.* La nave, anche concepita come una unità risultante da un complesso organico di cose, è considerata sempre dal diritto quale una cosa, cioè come un obietto di rapporti giuridici, non come un soggetto. Anche quando una nave appartenga in comunione a più proprietarî, onde unifichi in sè stessa un gruppo di diritti di proprietà, essa è pur sempre da considerarsi sfornita di qualsiasi forma di personalità giuridica: soggetti giuridici sono solamente i proprietarî compartecipi.

Perciò quando nelle leggi (cfr. ad es. art. 661 cod. comm.: *colpa della nave,* danni *a carico* della nave; ar-

tic. 662: *ciascuna nave* obbligata solidariamente; art. 663 e 664: *responsabilità delle navi*) o nell'usuale linguaggio, si personifica la nave, parlando dei diritti, della nazionalità o del domicilio della nave, non si fa che una semplice, comoda metafora, non si esprime un concetto giuridico.

La personificazione metaforica della nave è tradizionale e risale ad un'epoca in cui certamente non poteva adombrare alcun significato giuridico (Tavola di Amalfi, cap. 4: « patronus debet declarare quantas partes trahit navigium »; cap. 38: « si aliquod navigium contrahit societatem cum alio navigio, vulgariter conserva »; cap. 47: « se lo navilio non havesse alcuno guadagno »).

Tuttavia alcuni autori hanno spinto tanto oltre questa metafora da giungere a credere che se ne possano trarre deduzioni giuridiche, e altri poi hanno di proposito sostenuto che la nave è, o dovrebbe essere, considerata come un soggetto giuridico, e questa tesi ebbe perfino il suffragio di un congresso internazionale di diritto marittimo (Genova 1892).

La tesi non è sostenibile nemmeno in *diritto condendo*, perchè è un inutile impaccio, anche per l'auspicata precisazione del principio della responsabilità limitata a quanto costituisce la nave, principio che porta semplicemente a considerare la nave come un patrimonio separato (università di diritto), poichè quando si parla di limitazione di responsabilità ci si riferisce sempre non alla nave come soggetto, ma alla persona del proprietario ed armatore.

Ed infatti anche nelle legislazioni che già pongono su base reale il sistema della responsabilità limitata (in Germania il « patrimonio marittimo » costituisce un'entità giuridica autonoma), non è accolto il concetto della personalità, le obbligazioni relative alla nave sono pur sempre considerate come vincoli delle persone che possiedono e armano la nave.

Un complesso di cose o di diritti assume un diverso aspetto giuridico a seconda del grado di organizzazione

tra le varie cose che costituiscono il complesso. Quando l'unione è determinata solo da uno scopo pratico, ed il diritto la riconosce unicamente in omaggio alla volontà privata espressa nei negozi giuridici che considerano come unità il complesso delle cose, si ha una università di fatto, e manca ogni ragione perchè questo complesso debba esser riguardato come qualche cosa di diverso o di più che un oggetto di diritto. Tale è il caso della nave.

Quando invece all'unione tra le cose collegate le leggi riconnettono determinate, più o meno ampie, conseguenze giuridiche, si ha una università di diritto. Tale è ancora il caso della nave in talune situazioni, come nell'abbandono. L'università di diritto costituisce una parte di patrimonio, separata dal patrimonio rimanente per un determinato scopo, e questa separazione fa sì che l'università, sottratta alla disponibilità del proprietario del rimanente patrimonio, può essere considerata come una unità distinta, fino a che non sia liquidata o non entri e si confonda nel patrimonio di un'altra persona.

Ma una semplice università di fatto o di diritto non può essere considerata come persona giuridica.

5. — *Natura giuridica dell'aeromobile.* Non v'è una disposizione del diritto speciale che dichiari essere le aeronavi beni mobili, ma, come si è accennato discorrendo delle navi acquee, non è ammissibile considerare le aeronavi in modo diverso da queste, benchè il regime della proprietà aeronautica sia modellato sul regime della proprietà immobiliare, ancor più rigorosamente di quello della proprietà navale.

Diremo perciò che gli art. 419 cod. civ. e 480 cod. comm. si applicano anche agli aeromobili.

E l'art. 480 si applica anche nei riguardi della determinazione degli *accessorii*, poichè le disposizioni speciali sulla navigazione aerea parlano degli accessorii, per considerarli come parte integrante dell'aeronave (art. 9 dei Provvedimenti 1923), ma non ne danno alcuna definizione.

Vale perciò anche per l'aeromobile quanto abbiamo detto per la nave, considerata come una università di fatto.

Ed anche per l'aeromobile il diritto reale di garanzia è modellato sullo schema dell'istituto proprio dei beni immobili: l'ipoteca. Poichè, mentre per la nave acquea le nostre leggi, fino alla recente modificazione del codice di commercio (decreto-legge 5 luglio 1928), han parlato di *pegno*, per l'aeromobile la legislazione speciale parla di *ipoteca*, e si richiama espressamente alle norme del codice civile.

Ma mentre l'ipoteca civile ed anche quella marittima sono valide tra le parti con l'atto scritto nelle forme volute, per l'ipoteca aeronautica anche la validità dell'atto costitutivo è condizionata alla prescritta pubblicità: trascrizione nel Registro aeronautico (in Roma, presso il Ministero dell'aeronautica), e la trascrizione è *tavolare:* cioè al nome dell'aeromobile, e non al nome della persona (cfr. Provvedimenti, art. 7; Regolamento, art. 268).

Vedremo più avanti se l'annotazione (che l'art. 272 Reg. navigaz. aerea chiama impropriamente *trascrizione*) sul certificato d'immatricolazione sia o meno un elemento integrativo della pubblicità, come lo è l'annotazione sull'atto di nazionalità per la pubblicità marittima.

§ 2. — La proprietà navale.

1. — *Principio della limitazione della responsabilità.* La limitazione della responsabilità tende a divenire uno dei principî fondamentali del regolamento della proprietà navale. Questa regola, di cui le prime chiare manifestazioni appaiono nel diritto medievale germanico, è riconosciuta in alcune legislazioni in modo assai ampio, in altre in modo più ristretto, ma un profondo movimento di riforma tende ad allargarne sempre più l'applicazione, riconoscendosene la logica connessione con le condizioni del traffico navale, e la grande efficacia per lo sviluppo della navigazione marittima, così come fu il principio

della responsabilità limitata che dette grande impulso alla formazione ed all'incremento delle società commerciali (società in accomandita, società anonima, società a garanzia limitata), e con queste società creò lo strumento più potente del traffico commerciale.

Per il nostro diritto il principio della limitazione della responsabilità al patrimonio navale è riconosciuto solo in rapporto all'*abbandono ai creditori* (art. 491-493 cod. comm.; art. 42 provv. navigaz. aerea), istituto caratteristico del diritto della navigazione.

Il proprietario della nave, salvo il caso che abbia contratto obbligazione personale (impegnando così la garanzia di tutti i suoi beni), può, secondo l'espressione della legge, liberarsi dalla responsabilità e dalle obbligazioni da lui contratte a mezzo del capitano a riguardo della nave, facendo l'abbandono della nave e del nolo relativo ai creditori (*nolo* nel senso di qualunque corrispettivo dell'uso della nave).

In altri più esatti termini, il proprietario per le obbligazioni relative alla nave *può* rispondere verso i creditori solo fino al limite del valore della nave e del relativo nolo, il che importa esclusione dei detti creditori dall'esecuzione sugli altri beni. Non dunque liberazione *dalle obbligazioni*, ma limitazione *della responsabilità*. Si ha invece una liberazione parziale, e cioè una riduzione del debito, senza alcuna esclusione di beni dall'esecuzione, in quei sistemi, che ora vedremo, in cui è fissata la somma totale, per la quale l'armatore è tenuto verso i suoi creditori marittimi.

L'ordinamento di questo speciale istituto sarà esposto a suo luogo, qui se ne parla solo in rapporto al regolamento della proprietà navale.

Il principio ha essenziale importanza in caso di sinistro che può esser causa di responsabilità per rilevantissimi danni e nello stesso tempo di avaria o perdita della nave, mentre quanto alle obbligazioni contrattuali è più difficile che il proprietario abbia interesse a fare l'abbandono.

E va da sè che, essendo la limitazione della responsabilità una caratteristica fondamentale e generale della proprietà navale, essa trova applicazione in tutti i casi in cui si abbia *esercizio di navi,* e perciò anche di navi minori, di navi della navigazione interna e del servizio dei porti. Solo delle ragioni di fatto potranno escludere l'applicazione dell'abbandono in taluni casi (per es. i piccoli battelli sono per lo più al comando diretto del proprietario).

La necessità di limitare la responsabilità del proprietario armatore si è imposta in tutte le legislazioni, ma ha portato ad istituti diversi.

Il diritto mediterraneo, derivato direttamente dal Consolato del mare (attraverso l'Ordinanza del 1681 ed il codice francese), ha creato l'istituto dell'abbandono, ed è stato seguito da numerose legislazioni (Francia, Italia, Olanda, Romania, Russia (cod. 1893), Spagna, Stati dell'America centrale e meridionale, Giappone (cod. 1911), codici abrogati del Belgio e della Grecia).

Nella legislazione inglese la responsabilità è limitata ad una somma fissa (8 sterline per ogni tonnellata di stazza per i danni materiali, ed ancora 7 sterline pei danni alle persone). Questo sistema è stato introdotto nelle leggi inglesi nel 1862 (e poi disciplinato nelle leggi del 1894 e 1906) in sostituzione di un precedente sistema che limitava la responsabilità al *valore* della nave e del nolo.

Questo sistema è rimasto nelle leggi americane, ed è stato poi ripreso dal nuovo diritto internazionale uniforme, che vedremo più avanti.

Nella legislazione germanica al concetto della responsabilità personale limitata è sostituito quello della responsabilità limitata reale. Il patrimonio navale (*Seevermögen*) è la sola garanzia dei creditori, onde non è necessaria la dichiarazione di abbandono. Questa regola è seguita anche dalle leggi scandinave. Ciascuna nave costituisce una entità giuridica separata dal patrimonio della persona, e dalle altre singole navi da questa pos-

sedute (analogia col *peculium* del diritto romano). I creditori personali non possono colpire il patrimonio navale, che in seconda linea di fronte ai creditori della nave.

Il sistema germanico è stato accolto anche dalla nuova legislazione russa (1926).

Questo punto essenziale di tutto il diritto navale è stato elaborato allo scopo di fondare una norma internazionale uniforme da sostituire ai diversi sistemi delle leggi nazionali.

Dopo lunghe discussioni in numerosi congressi, nella Conferenza di Venezia del 1907 è stato approvato un progetto tendente a conciliare il sistema della legge inglese col sistema prevalente nelle altre legislazioni, mediante la concessione al proprietario del *diritto di scelta* tra lo abbandono ed il pagamento di una somma fissa calcolata in base al tonnellaggio. Il Belgio (seguito dalla Grecia) ha voluto attuare la tendenza prevalente in queste discussioni internazionali, ed ha accolto nella sua legge del 1908 il progetto del congresso di Venezia, con alcune modificazioni suggerite dagli studi posteriori.

Senonchè gli ulteriori lavori della Conferenza di Bruxelles hanno portato il 25 agosto 1924 ad una « Convenzione sulla limitazione della responsabilità dei proprietarii di navi marittime », approvata dall'Italia con D. L. 6 gennaio 1928, la quale ha accolto nettamente il sistema della limitazione pecuniaria.

I crediti vengono distinti in tre categorie. Per una prima categoria: compensi di assistenza, contribuzioni per avarie comuni, obbligazioni contratte dal capitano, il proprietario risponde fino al valore (in denaro) della nave, del nolo e degli accessorii; per una seconda categoria, che comprende le indennità dovute per colpa del capitano e dell'equipaggio e le obbligazioni derivanti dalle polizze di carico, l'ammontare del debito è ridotto alla somma massima complessiva di sterline 8 (= a 200 lire oro) per tonnellata di stazza; per una terza categoria: danni alle persone dovuti a colpa del capitano e dell'equipaggio, si aggiunge una somma supplementare di altre 8 sterline

per tonnellata. Il tonnellaggio di stazza, secondo la Convenzione, è calcolato con speciali criteri: per le navi a propulsione meccanica è la stazza netta aumentata del volume dello spazio occupato dalle macchine; pei velieri è la stazza netta.

Questo sistema dà luogo a particolari difficoltà per la determinazione del valore della nave. Al riguardo la Convenzione stabilisce che la prova del valore spetta al proprietario, e che la stima della nave è fatta sulla base dello stato della nave stessa alle epoche seguenti: *a*) in caso di abbordaggio o di altri sinistri la stima è fatta secondo lo stato della nave all'arrivo nel primo porto; *b*) nei riguardi dei crediti relativi al carico la stima è fatta secondo lo stato della nave nel porto di destinazione del carico o nel luogo ove il viaggio è stato rotto; *c*) in tutti gli altri casi si ha riguardo allo stato della nave alla fine del viaggio.

Per valore del nolo si intende una somma fissata a forfait, in ogni caso, corrispondente al dieci per cento del valore della nave al principio del viaggio.

Altre particolarità importanti del sistema internazionale in confronto di quello dell'abbandono sono le seguenti: *a*) la limitazione della responsabilità è applicabile anche all'armatore non proprietario (poichè non si fonda sull'abbandono della proprietà della nave) e può essere contemporaneamente applicata all'armatore ed al proprietario non armatore; *b*) la responsabilità non è regolata per ogni viaggio, bensì per ogni accidente, e perciò se in un viaggio si verificano più accidenti distinti si procede ad altrettante liquidazioni di responsabilità verso i creditori relativi; *c*) i creditori privilegiati sulla nave concorrono con gli altri *pro rata* (poichè il sistema riduce i debiti e l'esecuzione non colpisce più la nave in natura) ed il privilegio si riduce nella stessa misura.

2. — Mentre l'istituto dell'abbandono marittimo tende a sparire, a seguito del movimento di unificazione del diritto della navigazione, la nostra legislazione, unica tra

tutte, lo ha accolto per limitare la responsabilità del proprietario di aeromobile.

È generalmente sentita la necessità di attuare una limitazione di responsabilità anche nel regime della proprietà aeronautica, ma sui modi di raggiungere lo scopo non v'è ancora accordo. I nostri Provvedimenti per la navigazione aerea, art. 42, stabiliscono che «il proprietario dell'aeromobile, anche se questo sia stato dato in locazione, può liberarsi *dalle responsabilità civili per risarcimento dei danni*, tranne che vi sia colpa da parte sua, mediante l'abbandono a tutti i creditori o soltanto ad alcuni di essi, dell'aeromobile e del nolo esatto o da esigere».

Torneremo a suo luogo sull'argomento, intanto qui conviene di rilevare che, a differenza dell'abbandono navale, l'abbandono aeronautico giova a liberare il proprietario solo dalle responsabilità civili per risarcimento dei danni, onde noi non possiamo seguire l'opinione di coloro (come l'Ambrosini) che sostengono essere l'efficacia liberatoria dell'abbandono aereo maggiore di quella dell'abbandono marittimo, perchè l'art. 42 si riferirebbe tanto a danni estracontrattuali quanto a danni contrattuali. Ma questa disposizione non parla di *danni* in generale, bensì di danni derivanti da *responsabilità civile*, e con ciò esclude le obbligazioni contrattuali. In confronto di questa limitazione non basta a dare all'abbandono aereo una maggiore portata il fatto che esso è consentito anche per la responsabilità diretta del proprietario, mentre l'abbandono marittimo è ammesso solo per le obbligazioni contratte dal capitano.

Questa disciplina dell'abbandono aereo costituisce un curioso quanto inconsapevole ritorno alle norme dell'Ordinanza del 1681 e del codice francese (fino al 1841), i quali non comprendevano nella limitazione di responsabilità le obbligazioni contratte dal capitano.

Però, come è stato giustamente osservato dal Fragali (*op. cit.*, p. 276), essendo la responsabilità del proprietario solidale con quella dell'esercente (armatore) e dell'autore del danno, l'abbandono potrà esaurire la

responsabilità del proprietario, ma non potrà avere influenza sulla responsabilità degli altri obbligati, ove l'esecuzione sulle cose abbandonate non riuscisse a soddisfare il credito.

Anche in qualche legislazione estera è ammessa la limitazione di responsabilità nella navigazione aerea, ma viene attuata con altri mezzi.

Secondo la legge tedesca (1920) il titolare dell'aeromobile, se non è in dolo od in colpa, è obbligato a risarcire i danni arrecati alle persone od alle cose fino all'ammontare di cifre determinate dalla legge per le varie ipotesi. La legge francese restringe la limitazione della responsabilità al solo caso di danni alle merci trasportate se il mittente non abbia fatto dichiarazione di valore, e la determina in mille franchi per ogni collo.

La legge inglese (1919) non ha introdotto la limitazione di responsabilità. La legge svizzera (1920) l'ha espressamente esclusa.

Come si vede, anche respingendo la comune interpretazione estensiva dell'art. 42, la legge italiana è stata la più larga nel concedere la limitazione di responsabilità, fino ad escludere praticamente ogni responsabilità per danni in caso di perdita totale dell'aeromobile. Ciò viene generalmente considerato eccessivo, onde da qualche fautore dell'abbandono aereo si sostiene la necessità di un efficace temperamento: l'assicurazione obbligatoria del valore reale dell'aeromobile a favore dei creditori abbandonatarii.

3. — *Il patrimonio navale.* Nell'abbandono la nave acquea od aerea, università di fatto, diviene università di diritto, poichè la sua unità acquista carattere ed efficacia giuridica per un fine determinato; essa è un « patrimonio navale » distinto a certi effetti ed entro certi limiti dal patrimonio generale della persona.

Che cosa comprende questo *patrimonio navale?* e cioè, in altre parole, a che cosa si estende la responsabilità limitata del proprietario?

Secondo le vigenti leggi, l'abbandono *deve* comprendere la *nave* e il *nolo* esatto o da esigere, il nolo relativo alla spedizione della nave durante la quale e per la quale l'abbandono ha luogo; e la nave si intende con tutti i suoi accessori, come d'altro canto l'abbandono del nolo comprende tutti gli eventuali surrogati od accessorii del nolo medesimo, e cioè i vantaggi e i crediti spettanti al proprietario in rapporto all'uso della nave (locazione della nave, compenso di rimorchio, premi di navigazione, indennità contrattuali, contributi di avaria comune, controstallie). Non può essere considerato come un surrogato od un accessorio del nolo il prodotto della pesca, che è piuttosto il risultato di un lavoro artigiano o industriale.

Se la nave è andata perduta (e questo è il caso in cui se ne fa quasi sempre l'abbandono), essa è sostituita nel patrimonio del proprietario dall'eventuale diritto al risarcimento del danno da parte di chi sia responsabile della perdita, quindi in tal caso l'abbandono comprende, oltre ciò che sia ricuperabile della nave perduta, anche il risarcimento del danno o l'azione per conseguirlo.

La nave deve essere abbandonata nello stato in cui si trova alla *fine del viaggio,* durante il quale sono sorte le obbligazioni che danno luogo all'abbandono.

Si fa questione circa gli aumenti e le diminuzioni nel valore della nave verificatisi dopo la dichiarazione di abbandono per fatto del proprietario, e giustamente si ritiene (Brunetti, *Diritto priv. maritt.* II, p. 81) che gli aumenti vanno a profitto dei creditori, considerando che il proprietario avrà inteso di agire nel loro interesse, mentre le diminuzioni, in quanto derivano da atti che implicano l'esercizio della proprietà sulla nave, possono essere considerate causa di revoca o decadenza della dichiarazione di abbandono.

Il nolo che deve essere compreso nell'abbandono non è naturalmente il nolo netto, cioè il nolo con deduzione di tutte le spese incontrate dal proprietario per la spedizione della nave, bensì il nolo lordo; poichè

quanto il proprietario ha speso nell'impresa fa parte dell'*azienda navale,* e quindi deve esser compreso nel « patrimonio di mare o dell'aria » quale si viene a costituire con la dichiarazione di abbandono. È questa ormai l'opinione prevalente, conforme all'espressa disposizione di qualche legge straniera.

Non possono invece essere considerati come facenti parte del patrimonio di mare o dell'aria altri diritti ed altri crediti, oltre quelli che riguardano la nave ed il nolo (ed i loro accessorî e surrogati), perchè la disposizione della legge non può essere estesa. Ne restano per esempio esclusi i premi di costruzione e d'armamento, i compensi di salvataggio, che devono essere considerati come vantaggi personali del proprietario, ed in alcuni casi, anche le sovvenzioni postali. Lo stesso vale per l'indennità di assicurazione, che anche la Convenzione di Bruxelles non comprende tra gli accessorii della nave. Diversamente da taluni la questione è risolta per la navigazione aerea, benchè non vi siano speciali disposizioni nè speciali ragioni.

4. — *Ordinamento dei trasferimenti della proprietà navale.* Un altro principio fondamentale caratteristico del regolamento della proprietà navale, così acquea come aerea, è la eccezione alla regola propria del regime dei beni mobili, che il possesso vale titolo (art. 707 cod. civ.). Questa eccezione si riconnette allo speciale ordinamento dei trasferimenti della proprietà navale, il quale è informato a criterî che si avvicinano molto a quelli peculiari della proprietà immobiliare.

Infatti per l'art. 483 cod. comm. l'alienazione o la cessione della nave ***non ha effetto di fronte ai terzi,*** se non è trascritta nei registri dell'ufficio marittimo od in quelli del consolato, e non è annotata sull'atto di nazionalità. Questa formola del codice di commercio è perfettamente corrispondente a quella del codice civile a riguardo della trascrizione dei trasferimenti immobiliari (art. 1932, 1942 cod. civ.).

Ma è da rilevare che alla pubblicità marittima è subordinato l'effetto dell'atto nei riguardi di qualunque terzo, e cioè di chiunque non partecipa al negozio, mentre nella trascrizione immobiliare l'effetto riguarda soltanto i terzi che a qualunque titolo abbiano acquistato e legalmente conservato diritti sull'immobile (art. 1942 cod. civ.).

La disposizione che più direttamente costituisce deroga alla norma dei beni mobili è quella contenuta nell'ultimo alinea dell'art. 483: « nel concorso di più alienazioni la data dell'annotazione sull'atto di nazionalità determina la preferenza », e qui si ha anche una differenza col regime degli immobili, pei quali la data della trascrizione è quella che determina la priorità. La differenza è assai più grave di quel che possa sembrare a prima vista, perchè l'atto di nazionalità essendo conservato a bordo della nave, non può essere consultato dai terzi, così come un pubblico registro, tenuto in un determinato ufficio.

Per gli aeromobili l'analogo ordinamento è ancor più rigoroso, perchè alla prescritta pubblicità è subordinata *la validità* (meglio forse: l'*efficacia*) dell'atto *anche tra le parti*. Ed anche per gli aeromobili « nel concorso di più aventi diritto la data dell'annotazione nel certificato di immatricolazione determina la preferenza » (Provvedimenti, art. 7). Il certificato di immatricolazione (corrispondente all'atto di nazionalità delle navi acquee) *fa fede* della proprietà dell'aeromobile (Reg., art. 158).

Il nuovo diritto dell'ipoteca navale (decreto legge 5 luglio 1928), in armonia con la disposizione dell'articolo 1965 cod. civ., non limita ai terzi l'efficacia della pubblicazione, poichè dice l'art. 17: « l'ipoteca sulla nave o su una parte di essa non ha effetto se non è resa pubblica, ecc. ». Ma questa diversità di formola non dà luogo ad una differenza di regolamento, perchè per sua natura l'istituto dell'ipoteca non può avere il suo peculiare effetto che nei riguardi dei terzi.

5. — *Pubblicità della proprietà.* Tutto l'ordinamento del diritto della navigazione è imperniato su di un complesso e minuto sistema di pubblicità, meccanismo di diritto amministrativo e di diritto privato, così nel suo organamento, come nel suo funzionamento.

Il regime della proprietà e dei diritti reali fa capo ad un insieme di forme, di registrazioni e di notificazioni che chiameremo *pubblicità della proprietà;* mentre il regime dell'impiego della nave e dell'esercizio della industria navale fa capo ad un altro insieme di forme e di pubblicazioni che chiameremo *pubblicità dell'armamento.* In vari punti del loro organamento e del loro funzionamento i due sistemi di pubblicità si toccano e si intrecciano: ad ambedue si riferisce lo stesso articolo 483 cod. comm., tuttavia converrà trattarne separatamente.

Tutti i negozi giuridici che hanno riferimento alla proprietà e ai diritti reali di godimento o di garanzia (contratto di costruzione; atti di cessione e di alienazione, compresa la dichiarazione di abbandono; contratto di prestito a cambio marittimo; costituzione, modifica ecc. di servitù e di ipoteca) devono esser *fatti per iscritto* (articolo 481 cod comm., pel contratto di costruzione; articolo 483, per gli atti di cessione, dichiarazione, costituzione di servitù; art. 590 cod. comm., pel prestito a cambio marittimo; art. 7 dei Provvedimenti per la navigazione aerea (implicitamente), per i passaggi di proprietà e gli atti relativi ai diritti reali, compresa la ipoteca, sugli aeromobili). Ma per l'ipoteca navale la legge 5 luglio 1928 richiede in ogni caso l'atto pubblico, o la scrittura privata autenticata da notaio o riconosciuta giudizialmente.

L'atto scritto non è richiesto a pena di nullità, ma soltanto come mezzo di prova ai sensi ed agli effetti della regola dell'art. 53 cod. comm.; e vale perciò come atto scritto qualunque documento che le leggi commerciali considerino come scrittura privata (prova scritta).

Ma se la semplice scrittura privata è sufficiente nei

rapporti dei contraenti, per le formalità di trascrizione è prescritto l'atto pubblico o la scrittura privata autenticata o riconosciuta giudizialmente (art. 31, 33 cod. mar. merc.; art. 68 reg. cod. comm.). La trascrizione nel registro, l'inserzione sulla matricola e l'annotazione sull'atto di nazionalità (o, per le aeronavi, sul certificato di immatricolazione) avvengono di regola nello stesso tempo, perchè il funzionario competente (l'amministratore della marina mercantile, o del Registro aeronautico, o l'ufficiale consolare) non può ricevere e trascrivere l'atto se non gli viene presentato l'atto di nazionalità (o il certificato di immatricolazione). Questa disposizione serve ad assicurare che l'annotazione dei trapassi venga puntualmente e rapidamente fatta sull'atto di nazionalità, annotazione che ha la massima importanza, perchè essa per gli atti stipulati all'estero precede la inserzione nella matricola o nel registro aeronautico, ed è l'atto di nazionalità (o il certificato d'immatricolazione), documento che trovasi sempre sulla nave, che con le sue annotazioni determina la precedenza in caso di concorso di più alienazioni (art. 483, ult. al., cod. comm.; art. 7, Provv. per la navigaz. aerea).

Come abbiamo già visto, la pubblicità alla quale è condizionata l'efficacia verso i terzi degli atti non è, di regola, completa e valida finchè tutte e tre le ricordate formalità non siano state eseguite.

Ma vi sono dei casi in cui negozi navali marittimi acquistano efficacia in base alla sola trascrizione nei registri: dichiarazione di abbandono ai creditori, come vedremo meglio più avanti; negozi relativi alle navi in costruzione, pei quali l'annotazione sull'atto di nazionalità non può avvenire che quando questo documento sia stato rilasciato; e vi sono degli altri casi in cui l'effetto giuridico si ha prima dell'inserzione nella matricola: negozi stipulati all'estero, pei quali basta l'annotazione sull'atto di nazionalità e la trascrizione nei registri del Consolato.

Diversa è invece la regola della pubblicità aeronau-

tica, in conseguenza forse del principio che essa è condizione dell'efficacia del negozio anche tra le parti. La formalità costitutiva è qui soltanto la trascrizione sul Registro aeronautico. L'annotazione nel certificato di immatricolazione, anche se di regola precede od accompagna la trascrizione, non è condizione dell'efficacia dell'atto, ma solo elemento probativo di questo nei confronti dei terzi. Ciò risulta chiaramente dall'art. 7 dei Provvedimenti e dall'art. 158 del Regolamento. Per i negozi stipulati all'estero la formalità costitutiva (e qui la legge si esprime più esattamente parlando di *efficacia* e non di validità) consiste nella trascrizione nel registro del Consolato.

È da avvertire, per quanto riguarda i trapassi di proprietà, che l'art. 483 cod. comm. sembra aver riguardo solo agli atti tra vivi, derivando esso da una precedente legislazione che parlava unicamente della vendita volontaria (a simiglianza del codice francese, art. 195); le corrispondenti disposizioni del codice e del regolamento della marina invece trattano in genere dei trapassi di proprietà (art. 48 c. m. m.), e regolano espressamente gli atti tra vivi, le sentenze ed i trasferimenti per causa di morte (art. 362, 363 reg. m. m.).

Perciò è da ritenere che nei trasferimenti a causa di morte il passaggio della proprietà abbia effetto di fronte ai terzi anche senza la pubblicità. Tuttavia questa viene fatta, perchè le denunzie sono *obbligatorie* (sotto minaccia di sanzioni amministrative, cfr. art. 415 cod. m. m.), e la mancata annotazione del passaggio di proprietà sui libri e sulle carte, che intestano la nave ad un determinato proprietario, crea una presunzione a favore dei terzi, che dovrà esser distrutta dall'interessato mediante la prova dell'avvenuto trapasso, e la regolarizzazione delle annotazioni (Reg. m. m., art. 363). È infatti da ritenere, contrariamente alla prevalente opinione, che anche i trapassi a causa di morte debbano essere trascritti nel registro e annotati sulle matricole e sugli atti di nazionalità. L'art. 388 reg. m. m. dispone che: « per la

trascrizione delle sentenze e per quella degli *altri atti che attribuiscono la proprietà del bastimento,* si osserveranno le norme stabilite dai precedenti art. 380-383 » (che son quelli che riguardano gli atti di vendita). Ora appunto l'art. 388 appartiene alla sezione intitolata « della trascrizione dei *contratti* di costruzione di bastimenti, degli *atti traslativi o dichiarativi* della proprietà dei medesimi, ecc. »; e la sezione precedente tratta dei *trapassi di proprietà* e regola le denunzie degli atti traslativi di proprietà, *comprendendo in questi* i trapassi a causa di morte.

Lo stesso deve dirsi per la pubblicità aeronautica: tutti *i passaggi di proprietà* devono essere trascritti nel Registro aeronautico. Ma naturalmente nei passaggi di proprietà a causa di morte, il trapasso, poichè avviene per forza di legge, nei rapporti dei soggetti non può essere subordinato all'adempimento delle formalità di pubblicazione. In questo senso è la legge aeronautica francese, art. 12.

In paese estero l'atto è ricevuto nella cancelleria del regio consolato dinanzi all'ufficiale consolare, e quindi assume la forma di atto pubblico, in quanto il console ha le funzioni del notaio (cod. comm., art. 483; Provvedimenti per la navigazione aerea, art. 7). L'atto, per avere effetto di fronte ai terzi (navigazione acquea) o di fronte a tutti (navigazione aerea), deve esser trascritto nei registri del consolato. Il console deve poi trasmetterne copia da lui autenticata all'ufficio marittimo presso il quale è iscritta la nave, ovvero, per le aeronavi, al Ministero dell'aeronautica, che dovrà curare l'annotazione nel Registro aeronautico nazionale.

Come si è detto, l'atto viene subito annotato sull'atto di nazionalità (o sul certificato di immatricolazione), e per quanto riguarda l'alienazione delle navi il console deve indicare sull'atto di nazionalità se il venditore resti in credito del prezzo in tutto od in parte. Inoltre il console non può ricevere gli atti di alienazione delle navi se non è provveduto al pagamento o alla sicurezza dei crediti privilegiati annotati sull'atto di nazionalità.

La ragione di questa speciale disposizione sta in ciò che i privilegi dei creditori sulla nave, in caso di alienazione volontaria, si estinguono col decorso del termine di tre mesi, e questo termine decorre dalla data della trascrizione dell'atto di alienazione, se la nave in tal momento si trova nel compartimento di domicilio; e dalla data del suo ritorno nel detto compartimento se la trascrizione dell'alienazione è fatta quando la nave ne è già partita, *purchè entro un mese dalla data della trascrizione, la vendita sia notificata ai creditori privilegiati*, i titoli dei quali si trovano trascritti ed annotati sull'atto di nazionalità (art. 678, n. 2). Il termine di decadenza trimestrale è stato ridotto a due mesi dal decreto legge 5 luglio 1928 (convertito in legge 31 dicembre 1928) sui privilegi marittimi e l'ipoteca navale.

Il prestito a cambio marittimo fatto in paese estero ove non abbia sede un ufficiale consolare, nè altri che ne faccia le veci, deve esser fatto annotare sull'atto di nazionalità a cura del capitano, dall'autorità che concede l'autorizzazione, o da altro pubblico ufficiale del luogo; e l'originale o una copia autentica del contratto, insieme con la copia dell'atto di autorizzazione, deve esser spedito all'ufficiale consolare più vicino, il quale deve trascriverli nei registri e trasmetterli all'ufficio marittimo competente. Il contratto non ha efficacia di fronte ai terzi, che dalla data dell'annotazione sull'atto di nazionalità (cod. comm., art. 591).

Il codice di commercio, per l'alienazione delle navi, regola poi il caso della vendita in Italia di nave in viaggio per un paese estero (art. 489). In tale ipotesi può convenirsi che l'annotazione sull'atto di nazionalità debba esser eseguita nella cancelleria del regio consolato ove la nave si trova o per dove è diretta, purchè però il luogo suddetto sia dichiarato per iscritto contemporaneamente alla domanda di trascrizione del titolo. In questo caso l'amministratore della marina mercantile deve tosto trasmettere una copia del titolo da lui autenticata all'ufficio consolare suddetto. Ma il contratto non ha ef-

fetto di fronte ai terzi che dalla data dell'annotazione sull'atto di nazionalità. Nulla impedisce che il procedimento dell'art. 489 si applichi anche alle alienazioni di aeromobili.

Analogamente per l'ipoteca costituita mentre la nave non si trova nel porto di iscrizione, l'art. 18 del decreto legge 5 luglio 1928 stabilisce che chi ha interesse alla pubblicazione può domandare che l'annotazione sull'atto di nazionalità sia fatta nel porto italiano od estero che egli indichi ed in cui la nave si trovi o sia diretta. In tal caso il comandante del porto di iscrizione della nave richiede, anche con telegramma, l'annotazione al comandante od al console del porto indicato.

Tutte queste disposizioni, nelle quali le forme di pubblicità sono considerate sotto l'aspetto del diritto privato, si accordano perfettamente con quelle delle leggi marittime, le quali considerano le medesime od analoghe forme nei riguardi dell'ordinamento amministrativo.

L'art. 48 cod. mar. merc. pone il principio generale che i trapassi di proprietà devono essere denunciati all'ufficio di porto nei modi e termini fissati dal regolamento (art. 362 e segg.), e sulla base di queste denuncie l'autorità portuale verifica le condizioni di nazionalità e della proprietà della nave.

La denuncia all'ufficio di porto degli atti traslativi di proprietà, se si tratta della vendita, ed in genere di atti tra vivi, deve esser fatta nel termine di trenta giorni computabili dalla data, per gli atti pubblici e per le scritture private fatte nello Stato; e, per le sentenze, dalla data in cui esse sono divenute eseguibili, mentre, per gli atti soggetti a condizione sospensiva, il termine decorre dal giorno in cui la condizione si sia verificata.

L'obbligo della denunzia non cessa anche se prima della scadenza del termine prescritto si sia verificato un altro trapasso di proprietà (art. 362 reg. mar. merc.).

La omessa o ritardata denuncia è passibile di ammenda a carico del nuovo proprietario (art. 369 reg. mar. merc.; art. 415 cod. mar. merc.).

Le modalità della trascrizione degli atti di vendita sono regolate dagli art. 381-387 reg. mar. merc., ma non presentano alcun particolare interesse. Notevole invece è la disposizione dell'art. 389 per la quale gli atti di vendita stipulati all'estero relativi a bastimenti di nuova costruzione, già coperti da bandiera estera, i quali siano passati in proprietà di persone aventi le condizioni di nazionalità prescritte dall'art. 40 cod. mar. merc., devono essere trascritti dagli uffici consolari, e questa trascrizione deve essere annotata sulla copia dell'atto da trasmettersi al Ministero e sul passavanti provvisorio che l'ufficio consolare rilascia alla nave in luogo delle carte di bordo.

Per il caso di vendita di nave in viaggio (art. 489 cod. comm.), l'art. 391 reg. mar. merc. stabilisce che le parti interessate sono in facoltà di depositare presso il competente ufficio di porto gli atti di alienazione, allo scopo di evitare la contravvenzione per ritardata denuncia, ma la pratica deve esser tenuta in sospeso per dar corso alla trascrizione quando sia giunto l'atto di nazionalità. In questo caso, come si è visto, l'effetto del contratto rispetto ai terzi decorre dalla data dell'annotazione sull'atto di nazionalità.

Per le *navi minori*, e cioè per le navi non soggette all'obbligo dell'atto di nazionalità e del ruolo d'equipaggio, l'art. 490 cod. comm., che ne tenta l'enumerazione, dispone un sistema di pubblicità analogo a quello delle navi maggiori, ed il regolamento al codice di commercio prescrive per la trascrizione un registro speciale da tenersi nell'ufficio a ciò destinato o in mancanza nell'ufficio comunale del luogo in cui le navi sono abitualmente tenute (art. 70). Per gli atti relativi a queste navi è sufficiente la legalizzazione del sindaco (podestà), e l'originale o la copia autentica di questi atti va depositato nell'ufficio ove deve esser eseguita l'annotazione sul registro (art. 70).

Questo registro speciale delle navi minori è quello stesso istituito dall'art. 900 reg. mar. merc., nel quale sono annotate le licenze che autorizzano l'uso della nave.

Ma il certificato di licenza, a differenza dell'atto di nazionalità, non porta indicazioni sullo stato civile e sulla proprietà della nave.

Estero. Questo completo e armonico sistema di forme e di pubblicità, che dà nello stesso tempo soddisfazione alle esigenze di ordine pubblico ed a quelle di diritto privato, non ha preciso riscontro in alcun'altra legislazione. Il codice francese ed alcuni altri codici, che, come il nostro, hanno su questo punto seguito il modello francese, richiedono per la forma della vendita l'atto scritto pubblico o privato, ma molte sono le legislazioni che prescrivono una forma speciale (legge inglese: lettera di vendita) o l'atto pubblico.

Ma la dottrina francese ritiene che per scrittura privata non possa intendersi qualunque documento scritto, anche non contestuale (come uno scambio di lettere), bensì soltanto un regolare contratto scritto in doppio originale, a norma delle disposizioni del codice civile francese (articolo 1325).

Questa opinione non avrebbe alcun fondamento nel diritto italiano, che detta norme speciali per le prove dei contratti commerciali.

Per la pubblicità del contratto di vendita, come altrove si è detto, la dottrina francese cerca di costruire un sistema analogo al nostro sulla base della *mutation en douane,* che è una iscrizione del trapasso di proprietà che si fa nell'ufficio delle dogane e che si annota sull'atto di nazionalità (*acte de francisation*), ma che fu a suo tempo istituita soltanto a fini amministrativi.

Però una parte della dottrina francese, ed anzi la più recente ed autorevole, vuol vedere nella *mutation en douane*, e nella relativa annotazione sull'atto di nazionalità (a norma del cod. doganale 1926, art. 349), non solo una condizione richiesta per l'efficacia della vendita nei rispetti dei terzi, ma addirittura una condizione del trapasso di proprietà anche nei rapporti delle parti, pur ammettendo tuttavia che il contratto non trascritto abbia effetti obbligatorî. Questa opinione è assai discutibile.

Nel diritto germanico ed austriaco (jugoslavo) la proprietà navale si trasferisce solamente con l'immissione nel possesso, salvo espressa convenzione delle parti.

Altri codici (cod. olandese, cod. brasiliano) richiedono l'iscrizione nel registro anche per l'efficacia dell'alienazione fra le parti.

In Inghilterra l'iscrizione sul registro fa fede della proprietà verso tutti i terzi creditori. In molti altri paesi la iscrizione non ha effetti di diritto privato (Svezia, Norvegia, Austria, ecc.).

Sulla pubblicità delle cessioni di proprietà degli aeromobili le leggi estere hanno scarse disposizioni. La legge francese (31 maggio 1924) ha accolto un regime analogo a quello marittimo italiano: la cessione di proprietà deve esser provata per iscritto, ed inscritta nel registro per avere efficacia *di fronte ai terzi*. La legge belga (16 novembre 1919) regola la pubblicità, ma non vi annette alcuna efficacia nei rapporti di diritto privato.

6. — *Comproprietà navale.* Una nave può appartenere ad una sola persona, persona fisica o società (persona giuridica), ovvero ad una pluralità di persone (comunione, comproprietà).

Abbiamo già visto quali norme particolari il codice della marina mercantile detta per le società commerciali quali proprietarie di navi: sono norme riguardanti i requisiti della nazionalità delle navi. Per tutto il resto le società commerciali proprietarie di navi sono soggette all'ordinamento generale del codice di commercio.

Un regime speciale ha invece la comproprietà navale, la quale una volta, prima della trasformazione tecnica della marina e del fiorire delle grandi società di armamento, aveva una notevole importanza.

L'esigenza della ripartizione dei rischi della navigazione, un tempo gravissimi, ha dato luogo nel diritto mediterraneo medievale al sorgere della comproprietà, e nel diritto nordico allo sviluppo di speciali consorzi di armatori. Troviamo i primi germi della comproprietà,

come ancora oggi è regolata, negli statuti adriatici, con l'alienabilità delle quote ed il principio maggioritario, passato poi dagli statuti dell'Adriatico in quelli del Tirreno e nel Consolato del mare. Il Codice della marina veneta (1786) ha dato alla comproprietà navale una compiuta disciplina in 38 articoli, che rispecchiano l'elaborazione dell'istituto nelle consuetudini secolari. Ma l'Ordinanza del 1681 non aveva fatto lo stesso, limitandosi quasi unicamente a richiamare gli usi, ed è per questo, ed anche pel progressivo decadere dell'importanza dell'istituto, che il codice francese e quello italiano contengono al riguardo scarse ed insufficienti norme.

Come istituto giuridico *della proprietà* la comunione navale, nella nostra legislazione vigente, si presenta quale un caso della comunione in proprietà del diritto civile, regolato con qualche norma particolare dall'art. 495 del codice di commercio.

Ciò nondimeno essa ha dato molto da fare ai giuristi, che hanno voluto vedervi un istituto speciale, e vi hanno costruito sopra le più varie e complicate teorie.

Le quote della proprietà navale si chiamano carati, secondo un'antica tradizione mediterranea accolta dall'art. 307 reg. mar. merc.: « La proprietà del bastimento si divide in ventiquattro parti, suscettibili di suddivisioni. Ciascuna delle ventiquattro parti prende nome di carato ed ogni frazione di parte è, per conseguenza, frazione di carato. Qualunque porzione di proprietà di un bastimento non deve quindi essere espressa che sulla base dell'unità di carato e sue frazioni ».

Il carato non è conosciuto nel diritto dell'Atlantico e dei mari del Nord, ove in genere manca ogni determinazione fissa delle parti di navi. Solo in Inghilterra la nave si considera divisa in 64 quote, ed in Scandinavia in 100 parti.

Dal punto di vista giuridico il carato non offre alcuna particolarità che lo distingua da una quota di proprietà di un bene comune indivisibile.

Ma alcuni autori, come il Brunetti, trovano una

differenza in ciò che la quota di comproprietà navale ha una consistenza patrimoniale autonoma che dura inalterata finchè dura la nave, e non è come nell'art. 679 cod. civ. semplicemente un diritto avente per obietto l'esito divisionale. Lo stesso però si può forse dire in ogni caso di comproprietà su cosa indivisibile. Ma è certo che la legge marittima tende a favorire la conservazione della nave e la sua destinazione al traffico, perciò è esatto che nella comproprietà navale si deve considerare valido il patto di rimanere in comunione per un termine eccedente il decennio (art. 683 cod. civ.).

La principale caratteristica del regime della comproprietà navale consiste nel *maggior rilievo* dato alla volontà della maggioranza dei caratisti, maggioranza che si determina in base al numero dei carati. Stabilisce infatti l'art. 495, 1°, 2° alinea, che per tutto ciò che riguarda l'interesse comune dei proprietarî di una nave, le deliberazioni della maggioranza sono obbligatorie anche per la minoranza; e la maggioranza si determina da una porzione di interesse nella nave eccedente la metà del suo valore, o cioè da più di 12 carati.

Questa disposizione generalizza la norma dettata per la comunione civile dall'art. 678 del cod. civ., il quale infatti attribuisce valore obbligatorio per la minorità dissenziente alle deliberazioni della maggioranza (rappresentante « la maggiore entità degli interessi ») riguardanti « l'amministrazione ed il miglior godimento della cosa comune ». A questa formola il codice di commercio, per la comproprietà navale, ha sostituita quella ben più comprensiva: « tutto ciò che riguarda l'interesse comune ».

D'altro canto, conformemente alla natura della comunione civile, l'art. 677 cod. civ. stabilisce che uno dei partecipanti non può fare *innovazioni* nella cosa comune, se tutti gli altri non vi acconsentano.

Dal confronto tra le disposizioni su questo punto del codice civile e quelle del codice di commercio risulta a nostro avviso che i poteri riconosciuti alla maggioranza nella comproprietà navale prescindono da ogni limita-

zione derivante dalle consuete distinzioni tra atti di disposizione e atti di amministrazione, per comprendere ogni possibile deliberazione che sia conforme ai fini della comproprietà (e del diritto di proprietà in genere), e della normale e ragionevole gestione della nave e dell'impresa di navigazione. E vi sono atti di disposizione, per es. la vendita, l'abbandono della nave, ecc., che in talune circostanze possono corrispondere al bene inteso *interesse comune*, e perciò essere deliberati dalla maggioranza. In caso di dissidio sull'esistenza dell'interesse comune, non può l'opposizione della minoranza paralizzare la volontà della maggioranza, ma la questione sarà decisa dall'autorità giudiziaria, la quale può anche nominare un amministratore giudiziario (art. 678 cod. civ.).

Inoltre mentre il codice civile (art. 683) dispone che i comproprietarii non possono domandare lo scioglimento della comunione, quando questa ha per oggetto cose che dividendosi cesserebbero di servire all'uso cui sono destinate; e che d'altro canto (art. 679) ciascuno dei condomini, negli altri casi, può domandare lo scioglimento; per la comproprietà navale l'art. 495 cod. comm. dispone che, a domanda di tanti comproprietari che abbiano almeno la metà della proprietà, il tribunale *deve ordinare* la vendita all'incanto della nave, a meno che non vi sia convenzione contraria. Solamente nel caso che la vendita della nave sia richiesta per gravi ed urgenti circostanze riguardanti l'interesse comune, il tribunale *può ordinarla* ancorchè i comproprietarî che la domandano rappresentino solamente un quarto della proprietà di essa.

Una interessante applicazione del potere vincolativo della maggioranza dei caratisti è fatta dall'art. 664 reg. mar. merc., il quale dispone che la gestione dei ricuperi della nave naufragata può essere assunta dal comproprietario che possegga oltre la metà del valore del bastimento o da un rappresentante nominato da tanti comproprietari che cumulativamente posseggano più della metà dei carati. Altra applicazione della regola della maggioranza è fatta dal nuovo diritto dell'ipoteca navale

(decreto-legge 5 luglio 1928, art. 15), secondo il quale quando la nave appartiene a più persone essa può esser gravata di ipoteca per l'intero suo valore dalla maggioranza dei proprietari determinata nel modo stabilito dall'art. 495 cod. comm., previa autorizzazione del tribunale, il quale provvederà dopo aver sentito la minoranza. Invece, tranne convenzione contraria, il singolo comproprietario non può ipotecare la sua quota senza il consenso della maggioranza.

Questa maggiore influenza riconosciuta alla volontà della maggioranza, con la necessaria subordinazione ad essa dei singoli interessi individuali, avvicina in certo modo l'organizzazione della comproprietà navale a quella delle società commerciali, ed a quelle forme di società più complesse in cui tutto è rimesso al volere della maggioranza, e questa non si determina per teste ma in base alle quote di interesse.

Ma il principio della maggioranza esiste anche nella comunione civile, e non basta perciò a dare alla comproprietà navale un carattere suo proprio.

Vanno quindi respinte le varie teorie che vedono in questa comproprietà una speciale forma di società, od una persona giuridica *sui generis*.

La tesi della personalità giuridica della comunione è sostenibile e sostenuta anche per la comunione in generale. Ed è nostra opinione appunto che la questione si presenta negli stessi termini tanto nella comunione civile quanto in quella navale.

Tale questione quindi non può essere qui approfondita. Ci limiteremo ad affermare che al riconoscimento della personalità della comunione, come soggetto giuridico distinto dalle persone dei compartecipanti, osta la fondamentale difficoltà della mancanza di autonomia di un patrimonio comune di fronte ai patrimoni dei singoli partecipanti. Infatti nelle società commerciali sorge la personalità giuridica solo in quanto, sulla base della comunione risultante dai conferimenti dei soci, la legge costituisce un patrimonio autonomo, che nei suoi rapporti

giuridici attivi e passivi si presenta come del tutto indipendente dai patrimoni personali dei soci, i quali solo in alcune forme di società, e solo in linea sussidiaria, possono esser chiamati a rispondere delle obbligazioni sociali; e d'altro canto i creditori personali dei soci non possono agire contro la società.

Ora, checchè si dica in contrario, nella comproprietà navale, come nella comunione civile, non esiste autonomia patrimoniale, perchè i carati di nave fanno parte dell'unico patrimonio del proprietario, garanzia di tutti i creditori di lui, così di quelli relativi alla nave, come di quelli personali (art. 879 cod. comm.), nè è possibile rintracciare nelle leggi una forma qualsiasi di riconoscimento esplicito (quale a nostro avviso sarebbe necessario) e nemmeno implicito, della personalità giuridica della comproprietà. Il carato, come è regolato dalle nostre leggi, è una quota di proprietà della nave, e non una quota di diritti sul patrimonio comune, come dovrebbe intendersi se la comproprietà fosse personificata (cfr. art. 483, 485, 507, 593 cod. comm.).

Per sostenere poi che la comproprietà navale sia una società commerciale collettiva, in accomandita, anonima od una società *sui generis*, manca qualsiasi seria base, come anche qualsiasi ragione pratica.

7. — *Comproprietà navale e società d'armamento.* Una società navale si ha solo quando i comproprietarii organizzano volontariamente un'azienda comune con gli estremi e le forme proprie dell'uno o dell'altro tipo di società commerciale, ovvero quando esercitano il traffico navale in comune, dividendosi i guadagni. In questo secondo caso, verificandosi gli estremi della società, senza che questa sia stata regolarmente costituita, si avrà una società irregolare o di fatto.

Il regime medievale della comproprietà navale riguarda l'esercizio della nave comune, e perciò rivela chiaramente la struttura sociale dell'istituto, talvolta consapevole (come nelle *colleganze* del diritto veneto).

Ma la proprietà navale e la comproprietà per sè stesse non implicano l'esercizio dell'industria navale, perchè il godimento della nave non importa necessariamente l'armamento della nave medesima e l'esercizio di una impresa di navigazione. Il codice parla spesso di proprietario, intendendo il proprietario armatore (così ad es. nell'art. 491), ma ciò non toglie che le due figure giuridiche benchè cumulabili, siano nettamente distinte, come vedremo discorrendo dell'armamento. I comproprietarî possono cedere l'uso della nave non armata od anche della nave armata, ed è allora il conduttore che prende la figura dell'armatore.

La comproprietà navale, che per sè stessa è una semplice comunione, viene o può venire a costituire il sostrato di una società (regolare o irregolare) quando vi si aggiunga l'esercizio in comune dell'industria navale e cioè quando i condomini diventino anche imprenditori di armamento od armatori. Essi in tal caso non si limitano a godere della proprietà comune, ma esercitano insieme, e perciò in società, atti di commercio (impresa d'armamento, impresa di navigazione, impresa di trasporti per mare). Ma come si vede, ciò non ha più nulla a che fare con la natura giuridica della comproprietà navale.

La nostra giurisprudenza più recente è in questo senso (App. Genova 8 giugno 1929, *Riv. dir. comm.* 1930, I, 698).

8. — *Comproprietà dell'aeromobile.* La legislazione speciale non regola la comproprietà dell'aeromobile, ma non la ignora. Ne trattano i Provvedimenti per la navigazione aerea, facendo una particolare applicazione del principio della maggioranza, quando dispongono che « nel caso di nazionalità diversa fra comproprietarii di un aeromobile, questo potrà avere la nazionalità italiana se i comproprietari che posseggono più della metà del valore dello aeromobile sono italiani » (art. 6).

In mancanza di norme speciali, è da ritenere che alla comproprietà dell'aeromobile si applichino le regole della

comproprietà navale. Seguono questa opinione anche taluni tra quegli autori (come il Fragali) che credono nella autonomia del diritto aeronautico.

9. — *Leggi estere.* Non tutte le legislazioni considerano, come la nostra, la comproprietà navale nella sua consistenza statica di godimento di una nave in comune, ma alcune invece la regolano in rapporto all'industria navale, ed è per ciò che la questione della natura giuridica dell'istituto ha un aspetto diverso secondo le varie legislazioni.

Così ad es. la *Rhederei* germanica non è una comproprietà, ma addirittura un consorzio di armatori, ond'è naturale che possa considerarsi come una forma speciale di società o di associazione. Questa infatti è l'opinione prevalente in Germania, avvalorata dall'ordinamento che quel codice dà all'istituto. Analoga è la legge scandinava del 1893. Non mancano tuttavia autori che vedono nella *Rhederei* una semplice comunione.

Altri codici (come quello spagnuolo) presumono che i comproprietari costituiscano una società, o stabiliscono (codice olandese del 1924) che i comproprietarî, che usano la nave in comune, formino tra loro un'associazione. La legge inglese invece non considera come soci i comproprietarii. Il codice francese non contiene disposizioni diverse da quelle del nostro, il quale, nell'art. 495, si è limitato a riprodurre e a completare l'art. 220 di quello. Tuttavia la dottrina francese, seguendo più le tradizioni storiche e le ragioni della pratica che quelle della teoria giuridica, considera in genere la comproprietà come una *forma di armamento*, e non ha quindi ritegno a costruirla come una vera e propria società commerciale. Non si riesce a vedere come l'art. 220 del codice francese possa giustificare questa opinione, nè perchè la comproprietà navale debba avere necessariamente per scopo l'esercizio dell'armamento e della navigazione in comune. Non si possono ad esempio costruire o comprare navi in comune per rivenderle o per locarle?

Ma la poco chiara e convincente teoria francese si spiega considerando che secondo quella legislazione il regime delle società è assai meno preciso e completo che da noi.

10. — *Regolamento della comproprietà navale.* Dal principio, che la comproprietà navale non è che un caso del generale istituto della comunione, deriva la conseguenza che anche alla comproprietà navale si applicano, come abbiamo in parte già visto, le regole dettate dal codice civile per la comunione, in quanto non siano derogate espressamente o implicitamente dalle norme speciali contenute nelle leggi marittime (art. 495, 507 cod. comm.).

Così, ad esempio, si ritiene dai più applicabile alla comproprietà navale la disposizione dell'art. 676 cod. civ., per la quale il compartecipante che si rifiuti di contribuire alle spese necessarie alla conservazione della cosa comune, può liberarsi dal suo obbligo abbandonando i suoi diritti di comproprietà. Però, per la comproprietà navale, il principio generale, confermato anche dall'art. 495 cod. comm., che le deliberazioni prese dalla maggioranza nell'interesse comune obbligano tutti gli interessati, e perciò tutti sono tenuti a contribuire alle spese necessarie per l'esecuzione delle deliberazioni della maggioranza, è rafforzato dalla speciale disposizione dell'art. 507 cod. comm., secondo la quale, se qualcuno dei comproprietari ricusa di contribuire alle spese necessarie per la spedizione, il capitano può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria a procurarsi l'occorrente somma a cambio marittimo o con ipoteca sulla porzione di interesse del comproprietario che ha ricusato il contributo.

Ma questa regola speciale (che è antica, poichè appare già negli statuti di Ancona e di Ragusa), più che la comproprietà, riguarda l'esercizio in comune dell'industria navale, una materia cioè alla quale, in genere, non tornano più applicabili le norme generali della comunione.

Queste, nei limiti più sopra indicati, si applicano

alla comproprietà navale, intesa strettamente come godimento di una nave in comune; quando invece si aggiunga l'esercizio dell'armamento della nave, subentrano le regole del contratto che i comproprietari abbiano stipulato, o in mancanza le regole della società di fatto. E si tratterà in genere di una società in nome collettivo, poichè, contrariamente all'opinione da taluni espressa, non è incompatibile con le regole di questa forma di società il diritto di abbandono che spetta anche ai comproprietari armatori. Questa forma di limitazione di responsabilità, che ha l'effetto di portare alla separazione del patrimonio di mare dal patrimonio di terra, non influisce sulla natura e sui limiti della responsabilità dei compartecipi della società di armamento, la quale ha un patrimonio complessivo che comprende fortuna di mare e fortuna di terra, e che nel suo complesso, verso i terzi, è rafforzato dalla responsabilità illimitata e personale di tutti i soci. Questa responsabilità dei soci, rispetto al complessivo patrimonio sociale, non subisce alcuna limitazione, anche se, a seguito dell'abbandono, la società, come ente collettivo, goda della limitazione della sua responsabilità al patrimonio navale abbandonato.

Così infine, subentrando la formazione di una società di armamento, non trova più applicazione nè la regola dell'art. 676 cod. civ., di cui si è detto, nè quella dell'art. 679, per la quale ciascun partecipante ha la piena e libera proprietà della sua quota, e può alienarla, cederla e ipotecarla.

Ogni questione si risolverà facilmente se si terrà, con cura, distinta l'amministrazione della nave comune dalla gestione industriale, alla quale può dar luogo l'esercizio dell'armamento e della navigazione con la nave comune.

§ 3. — Modi di acquisto della proprietà navale.

1. — I modi di acquisto della proprietà navale sono *originari* o *derivativi*, e cioè implicano o il costituirsi di un diritto nuovo nella persona del proprietario, ovvero

la trasmissione di un diritto preesistente dal vecchio al nuovo proprietario.

Sono modi di acquisto originari: la costruzione, la prescrizione, la preda, la confisca e il salvataggio; modi di acquisto derivativi sono i negozi giuridici e le successioni, e questi solo in parte e solo per alcune modalità sono regolati con norme diverse da quelle del diritto comune.

2. — *Costruzione. Forma e pubblicità del contratto.* Il contratto di costruzione è regolato dagli art. 481 e 482 cod. comm.; e numerose disposizioni del codice e del regolamento per la marina mercantile vi hanno attinenza in quanto regolano il *fatto della costruzione,* sopratutto allo scopo di stabilire garanzie per la sicurezza della navigazione. A tale scopo sono preordinate la pubblicità, la sorveglianza delle costruzioni, la capacità dei costruttori, ma anche in parte le regole di diritto privato, le quali vanno d'altro canto innestate e coordinate con le disposizioni generali del codice civile su quei contratti tipici ai quali si riattacca il contratto di costruzione.

Una esposizione completa della disciplina del contratto di costruzione di nave esorbita quindi dai limiti del diritto della navigazione, per rientrare in massima parte nella trattazione generale dei contratti civili e commerciali. Noi dobbiamo limitarci ad esaminare quei punti che sono particolari e caratteristici della costruzione navale.

Discorrendo dell'ordinamento amministrativo della marina mercantile, abbiamo già detto dei limiti alla libertà di costruzione, dei requisiti di capacità prescritti pei costruttori di navi, della dichiarazione di costruzione e dell'ingerenza dell'autorità amministrativa.

La costruzione può esser fatta dal costruttore per conto proprio (in economia) ovvero per conto altrui. Il primo caso si verifica sopratutto per le piccole navi che i cantieri costruiscono per offrirle poi in vendita; e per le navi anche importanti che qualche grande armatore faccia costruire in propri cantieri. Ma il caso più fre-

quente è che la nave venga costruita dietro ordinazione, e cioè in base ad un contratto di costruzione (appalto).

Il principale punto sul quale l'ordinamento amministrativo, che riguarda la costruzione in genere, si rannoda all'istituto privatistico del contratto di costruzione, è quello che concerne i requisiti del contratto.

La capacità del costruttore è un requisito essenziale di questo contratto. Quindi un contratto di costruzione stipulato con persona non abilitata è nullo (art. 25 cod. m.m.).

Per la forma, l'art. 481 cod. comm. stabilisce che i contratti per la costruzione delle navi, e tutti i contratti relativi alla nave in costruzione siano *fatti per iscritto*. Ma la scrittura non è richiesta a pena di nullità, bensì soltanto come mezzo di prova, ai sensi ed agli effetti della regola dell'art. 53 cod. comm.

Però se l'atto scritto, in genere, e perciò anche la semplice scrittura privata commerciale, è sufficiente nei rapporti dei contraenti, per le formalità di trascrizione è prescritto l'atto pubblico, o la scrittura privata autenticata o riconosciuta giudizialmente (art. 31, 33 cod. mar. merc.; art. 68 reg. al codice di comm.).

Questa più solenne scrittura deve essere presentata da chi fa la dichiarazione di costruzione per conto altrui; in mancanza ha valore la presunzione che la costruzione è cominciata per conto proprio del costruttore, ed occorrerà un nuovo atto per fare il trapasso della nave dal costruttore al committente.

Presso gli uffici di porto (compartimento e circondario) è istituito un apposito registro per la trascrizione dei contratti di costruzione, e degli altri negozi (cessioni, ipoteche) che riguardano navi in costruzione.

L'art. 481 cod. comm. prescrive che la trascrizione dei contratti relativi alla costruzione è condizione essenziale perchè il negozio abbia effetto di fronte ai terzi. È questa un'applicazione del regime della pubblicità navale: la nave in costruzione già esiste giuridicamente come oggetto di proprietà e di obbligazioni, e pertanto entra subito in applicazione il regolamento della proprietà navale.

Anzi è proprio la pubblicità di questa fase iniziale dell'esistenza della nave che ha una più larga e varia importanza. Infatti la trascrizione dei contratti relativi alla nave in costruzione, come esattamente osserva il Brunetti, interessa:

a) il committente che ha versato degli acconti, ma che non sia proprietario della nave in costruzione, il quale ha naturalmente tutto l'interesse di seguire i successivi passaggi della nave;

b) il cessionario parziale o totale della nave in costruzione, al quale preme che, mediante la pubblicità del suo titolo di acquisto, siano esclusi su ciò che egli ha acquistato i diritti dei creditori del cedente;

c) il creditore ipotecario. Ed infatti l'art. 486 dispone che anche la scrittura costitutiva di ipoteca sopra una nave in costruzione non ha effetto se non è trascritta nei registri dell'ufficio marittimo, e che quando, dopo compiuta la costruzione, viene rilasciato alla nave l'atto di nazionalità, deve farsi in esso annotazione delle scritture costitutive di ipoteca già trascritte;

d) la pubblica amministrazione, poichè la trascrizione dei contratti relativi alla costruzione fornisce alle autorità competenti il mezzo per verificare l'esistenza dei requisiti necessarî alla concessione dell'atto di nazionalità (cittadinanza dei proprietarî, art. 40, 41, 42 cod. m. m.).

In mancanza della trascrizione, anche se risulti dalla dichiarazione di costruzione che la nave è costruita per conto altrui, resta in vigore la presunzione stabilita dall'art. 31 cod. mar. merc., che cioè la costruzione si intende fatta per conto del costruttore.

3. — *Natura ed effetti del contratto di costruzione.* La costruzione può esser fatta dal costruttore con materiali propri, ovvero con materiali in tutto od in parte forniti dal committente.

Il caso più frequente è che la nave venga costruita con materiali totalmente forniti dall'imprenditore, ma in

ambedue i casi si ha un *contratto di appalto,* soggetto alle regole che il codice civile detta per questo contratto tipico, appartenente alla grande categoria delle *locazioni d'opera* (art. 1634 e segg. cod. civ.).

Questa è l'opinione prevalente nella dottrina e nella pratica italiana.

Invece in Francia si segue l'opinione che la costruzione a *forfait* (o *à l'entreprise*) sia una vendita di cosa futura, ma si ammettono tuttavia le medesime soluzioni delle varie questioni, che logicamente discendono dal regime dell'appalto, mentre resta senza spiegazione il fatto che alla costruzione delle navi non si applicano le forme prescritte per la vendita.

Ma occorre notare che nelle leggi francesi manca qualsiasi disposizione sia di diritto privato, sia di diritto pubblico sulla costruzione delle navi. La costruzione delle navi è libera, il contratto non deve esser fatto per iscritto, nè è sottoposto a qualsiasi forma di pubblicità.

Ed anche nelle altre legislazioni la costruzione delle navi è regolata scarsamente o non è regolata affatto.

Invece, come si è visto, questa materia nel nostro diritto è oggetto di numerose disposizioni così private come pubbliche, e tutte si armonizzano con quelle del diritto civile sulla locazione d'opera, la quale, per la definizione dell'art. 1634 cod. civ., non cambia di natura sia che l'appaltatore fornisca solo la sua opera, sia che egli somministri anche i materiali. Ma naturalmente in questo secondo caso, la proprietà della nave durante la costruzione è del costruttore.

Nè è da ritenere che il contratto di costruzione di nave muti di natura se il committente paga anticipatamente, in tutto od in parte, il prezzo. È anzi regola consuetudinaria che il pagamento sia fatto in numerose scadenze successive dal momento della firma del contratto fino a quello della consegna della nave dopo il varo.

Naturalmente, secondo questo regime, il committente corre il rischio del fallimento del costruttore, ma egli può garantirsi mediante ipoteca sulla nave (art. 486 cod.

comm.). E la situazione non è migliore secondo il regime della vendita, se si ammette, come fa la dottrina francese, che la proprietà della nave passa al committente solamente al momento della consegna.

Nella formazione del nostro codice però non fu previsto il grande sviluppo delle costruzioni navali, ed il sorgere dei vasti cantieri, onde si ebbe piuttosto presente nella redazione degli art. 481 e 482 l'antica condizione di questa industria, nella quale singoli costruttori, con mezzi limitati, assumevano l'impresa di costruire una nave, spesso con l'assistenza e la collaborazione personale dell'armatore. Tuttavia non è dubbio che le invecchiate e quasi ingenue disposizioni del codice di commercio e del codice marittimo vadano applicate, con i possibili temperamenti interpretativi, anche alle più complesse e moderne forme di costruzione di navi.

4. — *Scioglimento del contratto di costruzione.* Scarse sono le disposizioni con le quali il codice di commercio modifica o richiama pel contratto di costruzione navale le norme generali sull'appalto.

Dice l'art. 482: « Il committente può sciogliere il contratto per manifesta imperizia o frode del costruttore; eccettuato questo caso si applica la disposizione dell'articolo 1641 cod. civ. ». E l'art. 1641 contiene una regola generale, che comprende già in sostanza questa speciale disposizione dell'art. 482 cod. comm., poichè dice: « Il committente può sciogliere a suo arbitrio l'accordo dell'appalto, quantunque sia già cominciato il lavoro, tenendo indenne l'imprenditore di tutte le spese, di tutti i lavori, e di tutto ciò che avrebbe potuto guadagnare in tale impresa ».

Vero è che nel caso speciale, previsto dall'art. 482 cod. comm., non può farsi applicazione di questa seconda parte dell'art. 1641 cod. civ. riguardante il rimborso delle spese e dei danni; ma anche questa è una regola comune, derivante dai principî generali dei contratti (art. 1165 cod. civile).

Tuttavia la disposizione dell'art. 482 risponde ad una giustificata preoccupazione ed ha una portata pratica, che costituisce la sua ragion d'essere. Bisogna tener conto che la legge marittima prescrive determinati requisiti di capacità pei costruttori di navi, e ne fa elemento di validità del contratto di costruzione. L'art. 482 serve quindi a stabilire che l'esistenza dei requisiti legali non importa presunzione assoluta di capacità, e che l'andamento del lavoro può senz'altro rivelare la manifesta incapacità del costruttore ed autorizzare la risoluzione del contratto.

È poi chiaro che questa disposizione conferma che il contratto di costruzione viene considerato nelle nostre leggi come una locazione d'opera e non come una vendita.

Riassumendo: il committente può sempre domandare lo scioglimento del contratto di costruzione; e lo scioglimento sarà pronunziato in danno del costruttore, se giustificato dalla sua imperizia o frode; darà invece luogo ad indennità a favore del costruttore in tutti gli altri casi.

Dal suo canto il costruttore può sciogliere il contratto per caso fortuito o per forza maggiore. Questa espressa disposizione dell'art. 482 risolve una questione assai discussa in tema di appalti.

Trattandosi della costruzione di una cosa determinata e individuata, l'evento che autorizza il costruttore alla risoluzione non è solamente quello che lo mette nell'impossibilità assoluta o relativa di costruire navi (ad es. distruzione del cantiere), ma anche quello che rende impossibile la costruzione e la consegna della determinata nave che forma oggetto del contratto.

Anche la morte del costruttore è un evento fortuito che può portare allo scioglimento del contratto. Il codice prevede questo caso distintamente perchè per esso richiama l'applicazione degli art. 1642 e 1643 cod. civ., secondo i quali il committente è tenuto a pagare agli eredi del costruttore, in proporzione del prezzo fissato, l'importo dei lavori fatti e dei materiali preparati, allorchè tali lavori o materiali possono essergli utili.

È da osservare che, nonostante la differenza di espres-

sione tra le due disposizioni del 2° e 3° alinea dell'art. 482 (il caso fortuito « può sciogliere », la morte « scioglie »), anche nel caso di morte del costruttore lo scioglimento del contratto non avviene di diritto, ma è facoltativo. Ed è così che la disposizione della legge, dettata evidentemente in considerazione di contratti stipulati con costruttori singoli personalmente conosciuti dai committenti, si adatta anche alle esigenze della grande industria moderna delle costruzioni. Sarebbe infatti assurdo che la morte dell'ingegnere o di uno degli ingegneri adibiti da una società anonima esercente cantieri alla costruzione di una nave, portasse senz'altro allo scioglimento del contratto, a meno che la direzione di un determinato ingegnere non fosse richiesta nel contratto come condizione essenziale. Quando invece il contratto non sia fatto *intuitu personae,* e cioè non sia presa in considerazione l'opera di un determinato tecnico, l'evento della morte di chi dirige o sorveglia i lavori non ha alcuna conseguenza sulla vita del contratto.

Nei contratti conclusi con una società costruttrice, la cessazione della società corrisponde alla morte del costruttore: il committente non può esser obbligato ad accettare la sostituzione di un altro ente o di una persona singola alla società cessata.

5. — *Varo e consegna della nave.* La consegna della nave al committente avviene dopo il varo e dopo il collaudo. Il collaudo è la condizione alla quale è subordinata l'efficacia della consegna della nave, poichè consiste nella verifica di quei requisiti che rappresentano altrettanti elementi di qualità della nave, secondo le intenzioni delle parti, o in mancanza, secondo gli usi.

Sui vizi della nave, palesi ed occulti, che autorizzano il committente a rifiutare la consegna e a rescindere il contratto, non vi sono regole diverse per le navi, da quelle generali degli appalti (art. 1639 cod. civ.).

Nè può dedursi alcuna speciale norma dall'art. 32 cod. mar. merc., secondo il quale il costruttore non può

varare la nave senza il *consenso del proprietario.* Il termine di *proprietario* è usato qui in senso comprensivo, e quindi in parte inesatto, ma non significa che il committente divenga proprietario prima del varo.

Nè questa regola può argomentarsi da ciò che il consenso del committente sia richiesto per potersi procedere al varo. La disposizione dell'art. 32 ha il solo fine di permettere al committente di fare quelle verifiche che sono possibili fino a che la nave è all'asciutto. Lo stesso art. 32 stabilisce che del varo deve darsi avviso all'ufficio di porto, e prima del varo si deve fare la stazzatura, e cioè quella prima stazzatura che è richiesta per la concessione dell'atto di nazionalità (art. 43 cod. m. m.).

L'avviso del prossimo varamento è dato dal costruttore, il quale deve depositare nell'ufficio di porto i documenti comprovanti il consenso del *proprietario* o della maggior parte dei *proprietarî,* oppure, in caso di opposizione del proprietario o dei proprietarî, una sentenza di tribunale che lo autorizza al varamento. Se vi sono più *proprietarî,* la maggioranza degli assenzienti è determinata dalla porzione di interesse eccedente la metà del valore del bastimento (art. 232 reg. m. m.).

Anche in queste disposizioni si considerano i *proprietarî,* in senso proprio, ed i committenti, proprietarî futuri, poichè le leggi marittime non si preoccupano qui del diritto di proprietà, o del momento in cui il committente acquista la proprietà, ma dei diritti e degli interessi di coloro per conto dei quali la nave è stata costruita (a norma dell'art. 31 cod. m. m.), e che come proprietarî (attuali o futuri) risultano dal registro navale.

6.—*Costruzione di aeromobili.* In mancanza di espresse disposizioni del diritto speciale si applicano alla costruzione di aeromobili le norme di diritto privato sulla costruzione delle navi, non quelle di diritto pubblico, le quali sono inerenti all'ordinamento amministrativo della marina.

Le leggi aeronautiche infatti non richiedono speciali

abilitazioni od autorizzazioni per la costruzione di aeromobili, e nemmeno richiedono la trascrizione dei contratti di costruzione nel Registro aeronautico o in altri registri. L'art. 132 del Regolamento sulla navigazione aerea (quale risulta modificato dal decreto 11 aprile 1932, art. 21) prescrive solo che i costruttori devono denunciare al Ministero ed al Registro di classificazione, entro dieci giorni, l'inizio della costruzione di ogni aeromobile, indicando se questo è costruito per proprio conto o per conto altrui e specificando nel secondo caso chi sia il committente.

Ma questa denuncia ha l'unico scopo di agevolare i controlli e la sorveglianza sulla costruzione. Non sembra pertanto che l'iscrizione dell'aeromobile in costruzione presso il Registro di classificazione possa essere equiparata a quella trascrizione del contratto di costruzione, alla quale l'art. 481 cod. com. subordina l'efficacia del contratto nei confronti dei terzi.

7. — *Prescrizione.* A norma dell'art. 918 cod. comm., l'azione per rivendicare la proprietà della nave si prescrive col decorso di dieci anni, e cioè con la prescrizione ordinaria commerciale. Non può opporsi la mancanza di titolo o di buona fede.

Se il possessore ha un titolo stipulato in buona fede, debitamente trascritto e che non sia nullo per difetto di forma, egli diviene proprietario col decorso di cinque anni dalla data della trascrizione del titolo e dell'annotazione di esso sull'atto di nazionalità.

In altri termini la prescrizione acquisitiva della proprietà navale è di cinque anni pel possessore di buona fede e munito di titolo trascritto (come nel caso di acquisto da chi non era proprietario), ed è invece di dieci anni negli altri casi.

Queste disposizioni si applicano anche agli aeromobili.

Il nostro codice ha così risoluto le questioni che si agitano pel codice francese, se la proprietà della nave

possa acquistarsi per prescrizione, e se si applichi al caso la prescrizione mobiliare o la immobiliare.

Il codice francese infatti si limita a disporre che il capitano non può acquistare la proprietà della nave per via di prescrizione (art. 430), regola tradizionale che è passata anche nel nostro codice (art. 918 ult. alinea), e che è ovvia, perchè il capitano, finchè è sulla nave come tale, non può considerarsi come possessore della nave in nome proprio, e quindi per regola generale non può prescrivere a proprio favore.

Solo alcuni codici di paesi secondari, imitando il nostro, hanno regolato la prescrizione acquisitiva.

8. — *Preda, confisca, salvataggio* sono modi di acquisto della proprietà particolari al diritto navale, ed appartengono prevalentemente al dominio del diritto pubblico.

Preda. La preda, istituto del diritto di guerra, è il diritto che ha la nave da guerra di occupare e di distruggere la nave mercantile di nazionalità nemica.

La confisca della nave predata segna il momento dell'acquisto di proprietà da parte del demanio dello Stato, ma già con l'atto della preda la nave è passata nella disponibilità giuridica dello Stato: è su ciò che si fonda infatti il diritto a distruggerla. Il diritto alla distruzione della nave predata non risulta dal testo degli art. 211 e segg. cod. mar. merc., ma è espressamente riconosciuto dalle convenzioni internazionali (Dichiarazione di Londra 26 febbraio 1909), e fu da noi regolato dal provvedimento di guerra del 25 marzo 1917, di cui diremo tra breve.

Sarebbe un errore voler riconnettere il diritto di preda ad un discutibile diritto dello Stato belligerante di confiscare le proprietà private nemiche, perchè la cattura o la distruzione della nave nemica, anche se di proprietà privata, si giustifica come un'azione diretta a colpire il commercio e perciò la forza e la vita dell'avversario.

Un caso speciale di preda bellica è quello che può essere esercitato in via di rappresaglia sulle navi seque-

strate nei porti dello Stato all'inizio delle ostilità (*embargo*), nel caso che il nemico abbia cominciato le sue ostilità catturando le navi nazionali che si trovavano nei suoi porti (art. 243 cod. mar. merc.). Le navi così sequestrate, e le mercanzie caricate sulle medesime di proprietà del nemico, potranno, secondo le circostanze, essere trattenute sino alla fine delle ostilità, ovvero dichiarate di *buona preda* (art. 244 cod. mar. merc.).

La Conferenza dell'Aia nel 1907 aveva escluso il diritto di preda per rappresaglia, e si è sempre cercato di sostenere che *l'embargo* debba avere solo il carattere ed il fine di un sequestro temporaneo. Ma invece nella pratica *l'embargo* viene esercitato per la confisca delle navi. Così si è fatto nella recente guerra mondiale.

Le preda è stata per molto tempo anche un modo di acquisto a favore di privati, e se da principio essa è derivata direttamente dalla pirateria, in seguito è stata riguardata come una attività privata ausiliaria dell'azione bellica dello Stato, ed in conformità è stata regolata dalle leggi sulla base del principio che il diritto di far preda deve essere concesso dallo Stato (*lettera di marco, diritto di corsa,* cfr. l'Ordinanza della marina del 1681, libro III, tit. IX, art. 12). *Navi corsare* sono pertanto quelle che in tempo di guerra sono autorizzate dallo Stato belligerante ad armarsi per attaccare e predare le navi e le coste nemiche nelle forme e con gli usi di guerra.

Ma il diritto di corsa, come istituto normale, è stato abolito dalla Dichiarazione di Parigi del 16 aprile 1856, alla quale hanno via via aderito tutti i paesi, eccettuati gli Stati Uniti d'America.

L'attuazione per l'Italia della Dichiarazione di Parigi è fatta negli art. 207 e segg. cod. mar. merc.

Secondo queste disposizioni il diritto di corsa è escluso, e l'armamento in corso è abolito. Tuttavia, salvi gli impegni assunti dallo Stato nella Convenzione di Parigi del 16 aprile 1856, l'armamento in corso contro le Potenze che non avessero aderito alla convenzione

medesima o che ne recedessero, può esser autorizzato come rappresaglia delle prede che fossero commesse a danno della marina mercantile nazionale (art. 208 c. m. m.).

Ed altre due eccezioni vi sono all'abolizione della corsa, che sono due casi di legittima difesa:

a) Le navi mercantili, che siano aggredite da navi nemiche, mercantili o da guerra, possono difendersi e predarle; ed accorrere alla difesa di altre navi nazionali od alleate aggredite, e concorrere con esse alla preda (art. 209).

b) Se una nave nemica tenta di far preda in vista delle coste dello Stato, è lecito ad ogni cittadino di formare armamenti per correre in soccorso della nave aggredita; e se questa è salvata, le persone avranno un premio a carico della proprietà salvata (art. 210).

Il codice della marina mercantile regola poi il diritto di preda dello Stato, e lo fonda sul principio della reciprocità (art. 211-213). E naturalmente lo Stato può esercitare la preda anche mediante le navi mercantili, trasformate in navi da guerra, a norma della Convenzione dell'Aia 18 ottobre 1907.

La preda deve essere legittimata mediante uno speciale giudizio promosso dinanzi alla Commissione delle prede, di cui le norme, secondo l'art. 225 cod. mar. merc., avrebbero dovuto essere stabilite dal regolamento per la marina mercantile. Questo (art. 1075) invece non ha provveduto, onde all'istituzione della Commissione delle prede, ed alle opportune relative norme, si provvede con decreti reali quando è necessario. Per la guerra del 1915 la Commissione delle prede fu istituita con decreto 30 maggio 1915, che ne stabilì la composizione. Le controversie internazionali cui può dar luogo l'esercizio del diritto di preda o di confisca sono devolute alla Corte internazionale delle prede all'Aia, istituita nel 1907.

Se la preda viene riconosciuta legittima l'autorità marittima procederà alla vendita della nave per pubblici incanti, e ne consegnerà il prodotto nella Cassa dei depositi della gente di mare, perchè sia ripartito a norma

di legge (art. 225 cod. mar. merc.): tra la Cassa invalidi, l'equipaggio della nave predatrice, e le finanze dello Stato (se la preda fu fatta da nave da guerra), o l'armatore della nave predatrice (se la preda fu fatta da nave mercantile armata in corsa).

La convalida della preda da parte della Commissione agisce come una *condizione legale,* e conferisce efficacia definitiva alla cattura della nave, ma la proprietà si considera acquisita fin dal momento dell'occupazione.

Ma è bene avvertire che il nostro umanissimo regolamento della delicata materia delle prede belliche non ha resistito all'esperimento dell'ultima guerra. All'atto pratico si è dovuto rapidamente mutarlo per metterlo all'unisono con quello adottato dalle altre potenze belligeranti. Queste fin dallo scoppio della guerra mondiale hanno esercitato il diritto di preda, senza alcun limite. Perciò l'Italia con decreto 16 maggio 1915 ha sospeso l'applicazione degli art. 211 e 243 cod. mar. merc., ed ha poi emanato varii provvedimenti per regolare l'esercizio del diritto di preda, compiutamente disciplinato da ultimo col decreto 25 marzo 1917, rimasto in vigore fino al 31 dicembre 1921.

Un decreto 30 maggio 1915 ha regolato l'*embargo* disponendo che tutte le navi mercantili nemiche, presenti nei porti e nelle acque territoriali del regno e delle colonie allo scoppio delle ostilità, saranno poste sotto sequestro dalle locali autorità marittime. Le navi riconosciute come destinate alla trasformazione in navi da guerra saranno catturate e deferite alla Commissione delle prede; le navi non riconosciute come destinate alla detta trasformazione saranno mantenute sotto sequestro ed eventualmente requisite per la durata della guerra. La loro sorte definitiva è stata poi regolata dai trattati di pace.

Il decreto 25 marzo 1917 ha sospeso l'applicazione degli art. 207 e 245 cod. mar. merc. ed ha regolato con un complesso organico di norme l'esercizio del diritto di preda ed il giudizio delle prede. Ricordiamo i criterî

fondamentali accolti da questo regolamento, ora non più in vigore, ma probabilmente destinato ad essere richiamato in vita, in caso di bisogno, o ad essere incorporato nel nuovo codice marittimo. Secondo questo decreto del 1917 sono soggette a preda le navi mercantili nemiche, salvo che l'esercizio del diritto di predare la proprietà privata nemica non sia sospeso, in via di reciprocità, con disposizione del Governo. Il diritto di preda si esercita nel mare e nelle acque interne aperte alla navigazione marittima. È lecito alle navi mercantili difendersi ed accorrere in soccorso di navi nazionali od alleate aggredite; nel qual caso, durante l'attacco e la difesa, sono loro applicabili i doveri ed i diritti proprii delle navi da guerra (quindi anche il diritto di predare). La nave nemica predata può esser distrutta, quando le circostanze rendano difficile o pericoloso il conservarla e custodirla.

9. — *Confisca.* Oltre alla preda ed alla confisca delle navi predate, si ha un altro modo d'acquisto nella *confisca,* come forma di sanzione penale: confisca in senso stretto, la quale, per definizione che risulta dalla stessa etimologia della parola, è sempre un modo d'acquisto dell'erario pubblico (fisco).

La confisca, come sanzione penale, non presuppone necessariamente, come il diritto di preda, lo stato di guerra, ma solo la violazione di una norma giuridica o di un comando.

Eccone alcuni casi: *a*) Le navi neutrali, cariche in tutto o in parte di merci di contrabbando di guerra, dirette ad un paese nemico, possono essere catturate e condotte in un porto dello Stato, dove la nave e la merce di contrabbando vengono confiscate (art. 215 cod. m. m.).

Questa disposizione è in contrasto con la Dichiarazione di Londra, la quale ha negato il diritto di confiscare la nave neutrale, salvo il caso che il contrabbando, per valore, peso, volume, rappresenti più della metà del carico. Ma l'Italia non ha ratificato la Dichiarazione di

Londra. Tuttavia il decreto 25 marzo 1917 ha ristretto la portata dell'art. 215, uniformandolo ai principii accolti da questo trattato internazionale.

b) Le navi di bandiera neutrale sorprese in atto di rompere un blocco effettivo e dichiarato, possono essere catturate e confiscate (art. 217).

Anche la materia del blocco e del contrabbando e delle relative sanzioni è stata oggetto di particolare regolamento per la recente guerra, nel citato decreto 25 marzo 1917, il quale ha comminato la sanzione della confisca alle navi neutrali che oppongono resistenza con la forza all'esercizio legittimo del diritto di visita e di cattura.

c) In tutti i casi in cui si fa luogo a condanna per reato o tentativo di tratta dei negri, la nave è confiscata e venduta (art. 344 cod. mar. merc.). Questa materia è stata poi regolata dall'Atto generale della Conferenza di Bruxelles 1892, approvato da noi con legge 13 luglio 1892.

d) Chi fa uso della bandiera nazionale senza esservi autorizzato incorre nella confisca della nave (articolo 364 cod. mar. merc.).

e) Viene confiscata la nave appartenente al colpevole di pirateria (art. 334 cod. mar. merc.).

Il carattere penale della confisca risulta anche da ciò che con essa si mira non tanto alla nave come tale, quanto al valore della nave. La nave confiscata viene venduta a vantaggio in tutto od in parte dell'erario dello Stato. In qualche caso, quando la cattura della nave non si è potuta fare, i colpevoli vengono condannati al pagamento di una somma corrispondente al valore presunto della nave medesima (art. 344 cod. mar. merc.).

Anche la legislazione sulla navigazione aerea prevede la confisca come sanzione penale, ma facoltativa (art. 283 Reg.), nei casi di uso di aeromobile non immatricolato, di sorvolo di zone vietate, e di trasporto abusivo di armi e di munizioni.

10. — *Salvataggio*. Anche il salvataggio è un modo di acquisto originario, e come la preda e la cattura per con-

fisca, è un caso di occupazione (e più propriamente di *invenzione*).

Si ha acquisto della proprietà navale per salvataggio nei casi in cui la legge ammette che i ricuperatori divengano proprietari della nave o degli oggetti salvati, ovvero stabilisce che la nave salvata o abbandonata sia devoluta allo Stato.

Queste disposizioni, di cui la prima origine è da ricercarsi nel diritto pseudo rodio e negli statuti del Mediterraneo, risalgono all'Ordinanza del 1681, rimasta in vigore in Francia con le modificazioni apportatevi da alcune leggi posteriori. Per il nostro diritto la materia è regolata dal codice della marina mercantile, e ne abbiamo già fatto cenno a pag. 185 e seguenti.

Le norme sul salvataggio, come modo di acquisto della proprietà a vantaggio del ricuperatore o dello Stato, sono negli art. 132, 134, 136, 137, 176 cod. mar. merc., e come già si è visto, non sono state abrogate dalla legge 14 giugno 1925 che ha trasfuso nella nostra legislazione la Convenzione di Bruxelles sull'assistenza e salvataggio.

In alcuni di questi casi il titolo dell'acquisto da parte dello Stato non è tanto il salvataggio (invenzione), quanto l'abbandono (acquisto di cose abbandonate). L'abbandono o derelizione della nave perduta, espressa o presunta, fa passare allo Stato la proprietà della nave (art. 137, 176 cod. mar. merc.; e cfr. anche l'art. 871 reg. mar. merc., il quale, incostituzionalmente, ha apportato modifiche alle disposizioni dell'art. 176 cod. mar. merc.).

Non si creda che queste disposizioni, le quali, in quanto è possibile, si applicano anche alla navigazione aerea, siano senza pratica efficacia. Il ricupero delle navi sommerse può costituire una lucrosa industria, che per concessione dello Stato può essere esercitata da aziende private. Esistono in Italia varie imprese di ricupero, note ormai ed apprezzate in tutto il mondo. Ma questi ricuperi hanno per oggetto principale le merci del carico e gli attrezzi più che le navi stesse, che nella maggior parte dei casi non è possibile o conveniente di rimettere a galla.

11.—*Modi di acquisto derivativi* sono tutti i negozi giuridici, mediante i quali la nave viene ceduta dal suo legittimo proprietario, e la successione ereditaria.

Il principale caso è quello della compra-vendita.

I casi particolari del diritto navale sono l'abbandono ai creditori (art. 491 segg. c. comm.), e l'abbandono all'assicuratore (art. 632 segg. c. comm.), istituti dissimili e diversamente regolati, nonostante l'identità della designazione.

12.—*Abbandono ai creditori.* L'abbandono ai creditori deve esser fatto mediante una dichiarazione, soggetta alle regole di pubblicità comuni ad ogni altra forma di cessione di navi.

La nave abbandonata ai creditori passa in proprietà di quello tra essi che la prende per suo conto obbligandosi a pagare gli altri creditori abbandonatarii; e se nessun creditore prende la nave per suo conto, essa è venduta nell'interesse comune, il prezzo è distribuito tra i creditori, e ciò che rimane, dopo questo pagamento, appartiene al proprietario (art. 493 cod. comm.).

L'atto con il quale la nave è trasferita al creditore che la prende per suo conto, ed anche naturalmente il contratto eventuale di vendita, devono essere trascritti ed annotati a norma degli art. 483 c. comm., e 388 reg. m. m.

Quindi l'appartenenza della proprietà della nave abbandonata si determina in un momento posteriore a quello della dichiarazione di abbandono, e perciò la trasmissione della proprietà non si compie al momento in cui la dichiarazione è emanata o trascritta, ma solo quando un creditore dichiara di prendere la nave per suo conto, o quando, fattasene la vendita nell'interesse comune, essa è ceduta al compratore. In questo secondo caso, nel periodo tra la dichiarazione di abbandono e la vendita della nave, questa costituisce un *patrimonio di liquidazione,* il quale, secondo le varie teorie, o si considera come un patrimonio senza soggetto, ovvero come appartenente alla massa dei creditori, ovvero infine tuttora in proprietà dell'abbandonante.

È questa terza teoria quella che più sembra adattarsi alle disposizioni del codice, ed a quelle regolanti casi analoghi (abbandono dell'immobile ipotecato, art. 2016 cod. civ.; cessione dell'eredità ai creditori e legatarî, art. 698 cod. civ.).

Noi riteniamo quindi, col Brunetti e con altri scrittori, che mediante la dichiarazione di abbandono si apre semplicemente un procedimento di liquidazione del patrimonio navale, ma la proprietà della nave passa dallo abbandonante ad un nuovo proprietario solo nel momento in cui un creditore dichiara di prendere la nave per suo conto, assumendosi il compito della liquidazione, ovvero nel momento in cui, svoltasi la liquidazione, la nave è acquistata da altri, od assegnata ad uno dei creditori.

La destinazione del patrimonio ad uno scopo crea a favore della massa dei creditori un diritto di pegno generale, che si estrinseca in un diritto concorsuale sul valore dei beni costituenti il patrimonio stesso. Perciò questo entra in uno stato di indisponibilità ed il debitore, se non viene nominato un sequestratario, continua a possederlo e ad amministrarlo nell'interesse dei creditori, i quali possono decidere intorno all'impiego temporaneo della nave. I creditori (abbandonatarii e non abbandonatarii), che hanno privilegio sulla nave o sul nolo, conservano il loro diritto anche in caso di abbandono ed hanno la preferenza nella liquidazione. È stato autorevolmente sostenuto che i creditori abbandonatarii possono ripetere dal proprietario le somme prelevate dai creditori privilegiati sul patrimonio navale. Ma questo principio accolto dal Congresso di Venezia, ed entrato perciò nelle leggi belga e greca, non è stato confermato dalla Convenzione di Bruxelles, e comunque manca di ogni base nel diritto vigente, poichè appare in contrasto con l'essenza stessa del principio della limitazione di responsabilità, mediante abbandono del patrimonio navale (nello stato in cui questo si trova).

La dichiarazione di abbandono deve esser trascritta nei registri dell'ufficio marittimo presso il quale è in-

scritta la nave. È questo un caso in cui la pubblicità marittima produce il suo normale effetto sulla base della sola trascrizione nei registri. L'art. 492 cod. comm. non richiede anche l'annotazione sull'atto di nazionalità, sia perchè la dichiarazione di abbandono non produce di per sè trasferimento della proprietà, sia perchè l'atto di nazionalità non ha importanza nella situazione di immobilizzazione e di liquidazione, in cui la nave si viene a trovare a seguito dell'abbandono.

Però l'art. 492, in sostituzione dell'annotazione sull'atto di nazionalità, richiede una ben più efficace forma di pubblicazione, prescrivendo che l'avvenuta trascrizione della dichiarazione di abbandono deve essere notificata ai creditori, i cui titoli sono trascritti nei registri marittimi o annotati nell'atto di nazionalità. Rispetto ai creditori che hanno fatto notificare citazione o precetto, lo abbandono si deve fare per atto di usciere notificato al domicilio eletto, e in mancanza alla cancelleria del tribunale entro otto giorni dalla data della citazione o del precetto, sotto pena di decadenza (art. 492, 3° al.).

Tolto quest'ultimo caso, nessun termine è fissato per la dichiarazione d'abbandono.

L'abbandono può esser fatto a tutti i creditori della nave o solamente ad alcuni (art. 492, 1° al.). In questo secondo caso naturalmente i creditori, verso i quali non è stato fatto l'abbandono, conservano integro il loro diritto sul rimanente patrimonio del debitore.

D'altro canto vi sono varie categorie di obbligazioni, per le quali il proprietario non può conseguire la limitazione della sua responsabilità mediante l'abbandono: *a*) le obbligazioni contratte personalmente (e cioè non contratte dal capitano, ovvero ratificate espressamente dall'armatore); *b*) le obbligazioni per i salari ed emolumenti delle persone dell'equipaggio (e si intende equipaggio in senso lato, e cioè qualunque persona al servizio dell'armatore sulla nave o a terra); *c*) quelle per danni agli emigranti (secondo la giurisprudenza, però non concorde, intorno alla legge sull'emigrazione).

L'esercizio dell'abbandono presuppone da un lato la proprietà della nave, perchè non si può abbandonare una proprietà altrui, e dall'altro il diretto impiego della nave, perchè l'abbandono serve appunto a limitare la responsabilità incontrata nell'esercizio dell'impresa di navigazione. Perciò la facoltà dell'abbandono spetta solo al proprietario-armatore.

In caso di comproprietà, l'abbandono totale può essere validamente deliberato dalla maggioranza dei caratisti, mentre ciascun condomino può individualmente fare abbandono della propria quota.

Se il proprietario-armatore è nel contempo capitano non può esercitare l'abbandono, perchè tutte le obbligazioni relative alla nave vengono ad essere contratte personalmente da lui. Se il capitano non è che comproprietario, egli non è tenuto *personalmente* per le obbligazioni da lui contratte per ciò che concerne la nave e la spedizione, che in proporzione del suo interesse (cod. comm., art. 491, 2° al.). Queste ultime disposizioni, generalmente criticate, sono state modificate dalla Convenzione di Bruxelles nel senso che il proprietario o comproprietario, se è nello stesso tempo il capitano, non può invocare la limitazione della responsabilità per le proprie colpe, salvo che per le colpe nautiche e per le colpe delle persone al servizio della nave.

Nella dottrina francese è assai discusso se l'abbandono abbia o no effetto traslativo della proprietà. Gli autori recenti più autorevoli sono per la negativa, e non collocano l'abbandono fra i modi di acquisto della proprietà navale.

Ma anche ammesso che in nessun caso l'abbandono abbia effetto traslativo (e questa tesi è difficile a sostenersi pel caso che un creditore dichiari di prendere la nave a suo conto, ma il codice francese non prevede questo caso) non si vede perchè questo istituto non debba esser considerato come un modo di acquisto.

Se la dichiarazione d'abbandono può esser ritenuta insufficiente di per sè a far uscire la nave dalla proprietà

dell'abbandonante, non è meno vero che questa dichiarazione è il primo atto di un procedimento speciale che ha per risultato l'espropriazione della nave ed il passaggio di questa ad un nuovo proprietario.

Aeromobili. Come si è visto, anche per le aeronavi la limitazione di responsabilità si attua mediante l'istituto dell'abbandono. L'art. 42 dei Provvedimenti per la navigazione aerea riproduce in parte le disposizioni del codice di commercio: *a*) l'abbandono può esser fatto a tutti i creditori o solo ad alcuni; *b*) deve comprendere l'aeromobile ed il nolo esatto o da esigere; *c*) la dichiarazione di abbandono deve esser trascritta nel Registro aeronautico nazionale e l'avvenuta trascrizione deve essere notificata ai creditori, i titoli dei quali sono iscritti o annotati nel registro stesso; *d*) ciascun creditore iscritto può prendere l'aeromobile per suo conto, con l'obbligo di pagare gli altri creditori; *e*) se nessun creditore prende l'aeromobile per suo conto, esso è venduto ad istanza del creditore più diligente, ed il prezzo è distribuito fra i creditori; *f*) ciò che rimane dopo pagato i creditori appartiene al proprietario.

Come si vede, questo è l'ordinamento medesimo dell'abbandono navale, senonchè il legislatore non ha posto mente a ciò che esso è in gran parte inapplicabile per una differenza fondamentale che distingue l'abbandono marittimo dall'abbandono aereo. Quest'ultimo è ammesso solo per limitare la responsabilità (diretta ed indiretta) del proprietario per *risarcimento dei danni,* quando non vi sia colpa da parte sua (e perciò la legge ammette l'abbandono anche nel caso in cui l'aeromobile sia stato dato in locazione); invece le disposizioni della legge parlano *di tutti i creditori,* di creditori *iscritti,* di notificazione ai creditori, che hanno *titoli trascritti,* ecc.

Si può osservare che tutto questo procedimento non serve a nulla, dal momento che i soli creditori, pei quali l'abbandono può avere efficacia, sono quelli che hanno titolo di risarcimento di danni contro il proprietario, come responsabile civile. A meno che non si voglia ri-

tenere che le disposizioni in esame siano state dettate con riguardo ai creditori non abbandonatarii, i quali hanno anch'essi interesse a seguire le sorti dell'aeromobile, e possono esercitare il diritto di prenderlo per loro conto.

Comunque sembra certo che l'istituzione dell'abbandono aereo non è destinata ad avere molta fortuna nel campo pratico. Per quanto riguarda la teoria, valgono tutte le considerazioni e soluzioni che abbiamo più sopra svolte su l'abbandono marittimo.

13. — *Abbandono all'assicuratore.* Questo è un istituto diverso dall'abbandono ai creditori. L'identità del nome non deve trarre in inganno.

L'abbandono all'assicuratore (art. 632-641 cod. comm.) (in diritto francese: *delaissement*) è anch'esso un istituto tipico e tradizionale del diritto marittimo (Ordinanza di Burgos 1538, Statuti di Genova 1588), ma non ha alcun rapporto con la responsabilità del proprietario, poichè invece è il mezzo dato all'assicurato di esigere l'intero ammontare dell'indennità, e costituisce quindi una forma eccezionale di liquidazione del risarcimento del danno assicurato.

L'abbandono ai creditori e l'abbandono agli assicuratori non solo sono due istituti diversi, con disciplina e funzioni differenti, ma sono anche reciprocamente incompatibili tra loro. È evidente infatti che il proprietario non può validamente abbandonare ai creditori la nave che più non gli appartiene per averla egli in precedenza abbandonata all'assicuratore, ed è altrettanto evidente che non può esser ceduta all'assicuratore la nave che, per il precedente abbandono ai creditori, è destinata ad esser venduta nell'interesse esclusivo di questi. Non serve obiettare che se l'abbandono agli assicuratori è *traslativo* della proprietà del patrimonio navale, come ora vedremo, d'altra parte l'abbandono ai creditori è soltanto liberatorio. Infatti anche ammettendo che il proprietario abbandonante resti *titolare* del diritto di proprietà, tuttavia il

patrimonio navale entra in una fase di liquidazione ed ha una destinazione alla quale il proprietario non può più sottrarlo, dopo che la nuova situazione creata dall'abbandono abbia fatto sorgere diritti quesiti a favore di terzi.

Diversa è la questione se l'uno dei due abbandoni possa esser validamente fatto dopo che l'altro sia stato in precedenza *dichiarato*. Poichè qui si tratta di vedere se le *dichiarazioni* di abbandono siano revocabili, e fino a quando, e se il successivo abbandono sia stato fatto in modo da valere anzitutto come efficace e tempestiva *revoca* del primo. Ora appunto l'abbandono all'assicuratore, che è una *cessione unilaterale* del patrimonio navale, può esser revocato (nelle forme stesse con le quali deve esser dichiarato) fino al momento in cui sia stato accettato o dichiarato valido (art. 640 cod. comm.); e l'abbandono ai creditori, che è una *rinunzia* alla proprietà del patrimonio navale, può esser revocato fino al momento in cui il procedimento di liquidazione non abbia dato luogo al trapasso della proprietà della nave. È evidente che fino ad allora nessuno ha interesse ad impedire che il proprietario rinunzi a valersi del beneficio della limitazione della sua responsabilità. E così nulla impedisce che il proprietario revochi l'abbandono ai creditori, nelle forme dell'art. 492, e dia invece corso all'abbandono all'assicuratore. I creditori non più abbandonatarii riacquisteranno il diritto di agire contro l'intero patrimonio del loro debitore, e vi troveranno l'indennità di assicurazione al posto della nave abbandonata all'assicuratore.

Il codice (art. 632) indica tassativamente i casi in cui può esser fatto l'abbandono delle cose assicurate: naufragio, preda (nel senso di perdita totale della nave per cattura, perciò anche per preda di pirati), arresto per ordine di potenza estera (*embargo*), arresto per ordine del Governo dopo cominciato il viaggio, inabilità alla navigazione, se la nave non può essere riparata, o se le spese necessarie per rialzarla, ripararla e metterla in stato di navigabilità ascendono ai tre quarti almeno del suo valore assicurato, ed infine perdita o deterioramento ascen-

dente almeno ai tre quarti del valore. A questi casi l'articolo 633 aggiunge quello della presunzione di perdita della nave per mancanza di notizie, che si ha quando nei viaggi di lungo corso sia passato un anno, e negli altri viaggi siano passati sei mesi dal giorno della partenza della nave o da quello al quale si riferiscono le ultime notizie. Nel caso di assicurazione a tempo limitato, trascorsi questi termini, la perdita della nave si presume accaduta entro il tempo dell'assicurazione. Se vi sono più assicurazioni successive, la perdita si presume accaduta nel giorno posteriore a quello cui si riferiscono le ultime notizie.

Il diritto di abbandono si esercita mediante una dichiarazione che deve esser fatta entro un termine perentorio variabile da tre mesi ad un anno secondo la distanza del luogo dove è avvenuto il sinistro (art. 637), e deve essere trascritta nei registri marittimi ed annotata sull'atto di nazionalità, a norma ed agli effetti dell'art. 483 cod. comm.

L'abbandono non può essere parziale nè sotto condizione (art. 639), e perciò in caso di comproprietà navale non può ciascun condomino abbandonare all'assicuratore la propria quota, ma occorre una deliberazione della maggioranza che decida l'abbandono totale.

L'abbandono quando sia accettato o dichiarato valido (in caso di mancata accettazione) costituisce alienazione delle cose assicurate, con effetto dal giorno della fatta dichiarazione (art. 640).

L'abbandono non è dunque un contratto, ma un atto unilaterale, poichè l'assicuratore deve subire la dichiarazione di volontà dell'assicurato nei limiti stabiliti dalla legge per la facoltà di abbandono. L'accettazione dell'assicuratore non è un'accettazione di offerta contrattuale, ma un semplice riconoscimento della legittimità dell'abbandono, ed ha l'effetto di rendere irrevocabile la dichiarazione dell'assicurato.

In ciò consiste la caratteristica dell'abbandono come atto traslativo della proprietà navale.

La nave con tutti gli accessorii, con i diritti relativi (azione di risarcimento contro il responsabile del sinistro ecc.), e con tutto ciò che forma oggetto dell'abbandono, costituisce una *universitas iuris,* come nell'abbandono ai creditori, ma con la differenza che essa passa immediatamente in proprietà dell'abbandonatario, in forza della unilaterale dichiarazione di volontà dell'abbandonante.

E della massa d'abbandono (*universitas iuris*) all'assicuratore fanno parte anche le passività, che importano vincolo reale della nave (ipoteche navali, prestiti a cambio) e i debiti privilegiati, poichè a norma dell'art. 674 cod. comm. e dell'art. 3 della nuova legge sui privilegi marittimi, i crediti privilegiati seguono la nave presso qualunque possessore di essa.

L'abbandono agli assicuratori (*delaissement*) è un istituto regolato da quasi tutte le legislazioni e preveduto e disciplinato in tutte le polizze d'assicurazione, con la tendenza a limitare i casi di sinistri nei quali esso può essere esercitato. Lo si trova nei codici derivati dal codice francese o dall'italiano, ed in quello tedesco, come nel codice scandinavo e nella legge inglese del 1906.

Variano notevolmente le modalità, ma è in genere ammesso che l'abbandono abbia effetto traslativo della proprietà all'assicuratore.

La prevalente dottrina francese fa risalire gli effetti dell'abbandono al giorno in cui è avvenuto il sinistro, nonostante che la formola dell'art. 385 cod. fr., benchè meno precisa, sia analoga a quella del nostro art. 640.

Aeromobili. Analoghe considerazioni dal punto di vista del trasferimento di proprietà sono da farsi per *l'abbandono dell'aeromobile,* ammesso e disciplinato dal Regolamento della navigazione aerea. Gli art. 260 e 261 di questo regolamento stabiliscono che l'abbandono dell'aeromobile agli assicuratori può esser fatto: *a*) quando, in seguito ad avvenimenti assunti in rischio, non sia possibile ripararlo, o le spese per la riparazione superino i tre quarti del suo valore in istato di integrità; *b*) quando l'aeromobile sia scomparso, e siano scorsi tre mesi dal

giorno cui si riferiscono le ultime notizie; c) quando sia caduto in mano al nemico, e si tratti di assicurazione contro i rischi di guerra. Questa enumerazione è tassativa, ma può essere derogata dalle condizioni della polizza di assicurazione.

L'abbandono deve esser fatto agli assicuratori nel termine di tre mesi dal giorno della ricevuta notizia del sinistro (art. 262). L'assicurato nel fare l'abbandono agli assicuratori deve dichiarare le assicurazioni fatte od ordinate e i diritti reali che gravano sull'aeronave.

L'assicuratore che rifiuti il pagamento dell'indennità (e cioè che non accetti l'abbandono) può tuttavia agire in garanzia o manleva contro il terzo responsabile del danno, purchè abbia fatto deposito giudiziale della indennità (art. 264).

Queste disposizioni vanno completate con quelle delle assicurazioni marittime « in quanto non siano incompatibili con l'esercizio dell'aeronavigazione », come espressamente stabilisce l'art. 253 del Regolamento per la navigazione aerea.

14. — *Alienazione o cessione.* Ogni negozio giuridico traslativo della proprietà totale o parziale della nave rientra in questa categoria dei modi di acquisto, per la quale alcune regole generali sono contenute nell'art. 483 cod. comm.: le abbiamo esposte nel paragrafo della pubblicità della proprietà.

Il codice di commercio, staccandosi dal precedente codice che parlava soltanto della *vendita,* ha usato la più generica formola dell'*alienazione* o *cessione* totale o parziale della proprietà per comprendere tutti i negozi giuridici traslativi della proprietà navale, e quindi anche la donazione, il conferimento in società, il baratto.

Ma naturalmente a quegli atti, come la donazione, per i quali la legge comune prescrive forme più solenni, si applicano le disposizioni del codice di commercio solo in quanto aggiungono nuove formalità, come la trascrizione, ma non in quanto prescrivono requisiti meno so-

lenni. Perciò ad es. se la donazione di una nave è soggetta all'obbligo della trascrizione a norma dell'art. 483 cod. comm., per quanto riguarda l'atto scritto essa rimane regolata dalle disposizioni del codice civile.

15. — *Compravendita.* Fra gli atti di alienazione, il più importante, e quello che va attentamente considerato pei suoi particolari atteggiamenti nei riguardi della proprietà navale, è il contratto di *compravendita.*

La costruzione e la compravendita sono i due modi di acquisto normali e fondamentali della proprietà navale.

Le scarse disposizioni sulla vendita, anche tenuto conto delle disposizioni che regolano in generale la alienazione delle navi, non modificano in alcuna parte la disciplina della compravendita, quale essa risulta dalle leggi civili e commerciali.

La vendita di navi è un atto di commercio (art. 3 cod. comm.), e quindi come vendita commerciale è soggetta alle disposizioni degli art. 59 e segg. cod. comm., in quanto queste siano applicabili all'alienazione di una cosa come la nave (*universitas*); ed è soggetta in seconda linea alle disposizioni del codice civile (art. 1447 e segg.), in quanto queste non siano derogate per la materia di commercio.

Quindi anche la vendita di navi è un contratto consensuale, un contratto cioè validamente costituito mediante il solo consenso dei contraenti.

Infatti l'atto scritto che è richiesto dall'art. 483 cod. comm. è solo un mezzo di prova, a norma dell'art. 53 dello stesso codice. E, come abbiamo già visto discorrendo della pubblicità della proprietà, la trascrizione nei registri e sull'atto di nazionalità, se è un requisito essenziale per la efficacia dell'alienazione nei rispetti dei terzi, non ha alcuna influenza sulla validità del contratto e sulla sua efficacia nei riguardi delle parti.

Essenzialmente diverso sembra essere il caso per gli aeromobili, perchè la pubblicità è qui richiesta come elemento di *validità* del contratto anche tra le parti. Perciò alcuni autori giungono a sostenere che il contratto di

compravendita di aeromobili non è consensuale, mentre, secondo altri, questo contratto è tuttavia consensuale, ma deve essere solennizzato oltre che con la forma scritta, anche con la trascrizione, sicchè l'atto scritto e la trascrizione sarebbero ambedue forme richieste per la validità della dichiarazione di volontà. Queste opinioni non sono accettabili poichè si fondano su di un equivoco derivante dall'inesatta terminologia della legge aeronautica. Come abbiamo già accennato, questa legge adopera talvolta (non sempre) il termine *validità* nel senso di *efficacia*. La trascrizione infatti non è, nè potrebbe essere, un elemento essenziale del contratto, ma solo una condizione (*condicio iuris*) della sua efficacia. La sola differenza perciò tra la compravendita marittima e quella aeronautica sta in ciò che nella prima la pubblicità condiziona e *sospende l'effetto* nei soli riguardi dei terzi e nella seconda anche tra le parti. Ma in ambedue i casi il contratto ha l'identica natura e la medesima disciplina, che è quella generale del diritto comune. Perciò nella compravendita aeronautica se l'effetto traslativo della proprietà rimane in sospeso fino all'adempimento della pubblicità prescritta, tuttavia il contratto è valido pel semplice consenso e produce immediati effetti obbligatorii, in quanto autorizza ambo le parti a fare la pubblicità e rispettivamente le obbliga a lasciarla fare.

16. — *Soggetti del contratto di vendita.* La nave non può esser venduta, volontariamente, che dal proprietario, o direttamente o a mezzo di mandatario speciale.

A. — Ma v'è un caso eccezionale in cui la vendita può esser fatta dal capitano, benchè non munito di mandato a vendere, ed è il caso previsto dall'art. 513 cod. comm.: « Il capitano non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario, eccettuato il caso di inabilità alla navigazione. La dichiarazione d'inabilità e l'autorizzazione di vendita devono essere pronunciate dal tribunale nel regno, e dall'ufficiale consolare in paese estero. La vendita deve esser fatta ai pubblici incanti ».

Il codice per la marina considera e punisce come reato la vendita della nave fatta dal capitano fuori del caso permesso e senza le formalità prescritte (art. 309 n. 2).

È questo un caso interessante di assunzione spontanea di rappresentanza (gestione di negozi), giustificata dalla lontananza e da ragioni di urgenza (sopravvenuta innavigabilità della nave).

Il nostro codice con la disposizione dell'art. 513 ha migliorato e completato la formola del corrispondente art. 237 del cod. francese, il quale dice soltanto: « Escluso il caso d'innavigabilità legalmente constatata, il capitano non può, a pena di nullità della vendita, vendere la nave senza un mandato speciale dei proprietarii ». E la dottrina francese discute sul requisito della constatazione legale, e sulla situazione della vendita nel caso che venga poi riconosciuta l'inesistenza dell'innavigabilità.

L'intervento del tribunale o del console, disposto dal nostro codice tanto per la dichiarazione d'innavigabilità, quanto per l'autorizzazione della vendita, e la richiesta formalità dei pubblici incanti, eliminano molte questioni, coprono la responsabilità del capitano, e assicurano la validità della vendita anche nel caso che venga successivamente contestata dal proprietario l'esistenza delle condizioni di innavigabilità.

La legge non lo dice, ma si intende che la vendita è possibile a norma dell'art. 513 solo quando il capitano è rappresentante del proprietario, e cioè quando l'armatore è anche proprietario della nave. Se invece il capitano è preposto da armatore non proprietario, la vendita che egli facesse della nave ricadrebbe sotto la disciplina della gestione d'affari del diritto comune.

Del resto questo speciale istituto ha perduto ormai la sua importanza, poichè con i moderni mezzi di trasmissione di notizie il capitano, dovunque si trovi, può rapidamente mettersi in comunicazione col proprietario. È un istituto del diritto medievale, rimasto per tradizione in molte legislazioni moderne: Belgio (1908), Germania, Austria, Spagna, ecc., senza passare attraverso l'Ordinanza del 1681.

È da ritenere che l'art. 513 non trovi applicazione nella navigazione aerea, perchè la situazione giuridica del comandante non è equiparabile a quella del capitano, per tutto ciò che riguarda i suoi poteri come rappresentante dell'armatore. Verificandosi il caso, troverà invece applicazione l'istituto della gestione d'affari, secondo le norme del diritto comune.

B. — Nel caso di *comunione navale*, ricordiamo, la vendita deve essere di regola deliberata o autorizzata dalla maggioranza dei caratisti, determinata per quote di interesse; ma può esser fatta all'incanto, per ordine del tribunale, quando sia domandata da tanti fra i comproprietarii, che insieme uniti abbiano la metà almeno della proprietà della nave; ed infine, in via eccezionale, il tribunale ha la facoltà di ordinare la vendita, nel caso di gravi e urgenti circostanze riguardanti l'interesse comune (ad es. passività dell'esercizio comune, dissensi insanabili tra i comproprietarii), quando i comproprietarii che la domandano rappresentino anche solamente un quarto della proprietà (art. 495 cod. comm.).

In generale queste disposizioni vengono intese nel senso che mancando l'unanimità, anche se vi sia la volontà della maggioranza, la vendita debba essere autorizzata dal tribunale ed esser fatta a mezzo dei pubblici incanti. Ma questa opinione va contro allo spirito dell'art. 495 il quale, proprio per l'alienazione della nave, dà valore alla decisione della minoranza. Sarebbe pertanto contraddittorio escludere il potere della maggioranza, e richiedere l'unanimità per la vendita volontaria libera.

Se il codice richiede l'intervento del tribunale, quando la vendita sia voluta da un quarto dei proprietarî, o dalla metà (e in questo secondo caso il tribunale è *obbligato* a ordinare la vendita), non v'è ragione di escludere che la decisione della maggioranza sia obbligatoria per la minoranza, come per ogni questione di interesse comune; e non sarebbe nè equo nè opportuno, quando la vendita sia deliberata dalla maggioranza o dalla quasi unanimità dei comproprietarî, richiedere l'intervento del tri-

bunale e la garanzia della vendita all'asta, che è sempre onerosa e può esser dannosa, se la maggioranza abbia potuto procurarsi una vantaggiosa offerta privata.

Così ad esempio, l'armatore gerente può essere autorizzato alla vendita, anche quando la sua nomina non sia fatta da tutti i comproprietarî, ma solo dalla maggioranza di essi.

Nè si può opporre che la legge richiede la *domanda* dei comproprietarî di *almeno* la metà della nave, e che perciò anche quando i comproprietarî, che vogliono vendere, rappresentino *più* della metà, e quindi la maggioranza, sia necessario l'ordine del tribunale e la vendita agli incanti.

Infatti questa disposizione prevede un procedimento speciale per il caso che la vendita non venga regolarmente deliberata dalla maggioranza (con la necessaria riunione o interpellazione di tutti i caratisti), ma sia invece *chiesta* da una parte dei comproprietari, per *diretta iniziativa* loro. Ed una disposizione speciale per una fattispecie particolare non esclude l'applicazione della regola comune nei casi normali.

C. — Non vi sono limiti alla *capacità di vendere* la nave, oltre quelli del diritto comune; ve ne sono invece alla *capacità di comprare,* e son quelli derivanti dalle norme su la nazionalità delle navi.

Tutte le disposizioni delle leggi marittime e del codice di commercio sulla vendita presuppongono la nazionalità delle navi, e si applicano quindi solo alle navi nazionalizzate.

L'intervento amministrativo del controllo delle vendite è diretto ad assicurare, come si è visto, che il trapasso di proprietà dell'intera nave o di porzioni di essa non alteri le condizioni richieste per l'attribuzione e la conservazione della nazionalità italiana della nave.

Gli stranieri, non domiciliati nè residenti da cinque anni nello Stato, non possono esser proprietarî per più di un terzo della nave, onde quando per qualsiasi titolo acquistano la proprietà di una nave italiana per una quota di carati maggiore del terzo, devono, entro il termine di

un anno, fare il trapasso dell'eccedente a persona avente la capacità di possedere navi italiane. Trascorso l'anno senza che la cessione sia stata compiuta, il capitano di porto del compartimento, in cui è iscritta la nave, promuove la vendita giudiziale dei carati in questione (articolo 41 cod. m. m.).

Quando risulta che una nave è passata per intero a persona straniera non avente i requisiti per esser proprietaria di navi italiane, o che tali requisiti siano stati perduti (cambiamento di nazionalità), l'ufficiale di porto notifica ai creditori interessati nella nave, mediante un avviso nel giornale degli annunzi giudiziarii, che dopo tre mesi egli rilascerà il certificato di dismissione di bandiera e cancellerà la nave dalla matricola.

In caso di opposizione, o di garanzie reali sulla nave, di cui non venga giustificata l'estinzione, l'ufficiale di porto non può rilasciare il certificato di dismissione di bandiera, ma dopo un anno dall'avvenuto trapasso di proprietà deve promuovere d'ufficio la vendita giudiziale della nave (art. 48 § 1, cod. m. m.).

Eccetto il caso di vendita giudiziale, nessuna nave italiana può esser venduta a persone straniere, sfornite dei requisiti per esser proprietarie di navi italiane, senza permesso di dismissione della bandiera.

La vendita fatta senza questo permesso è nulla (come non avvenuta) (art. 48 § 2, cod. m. m.). Secondo qualche autore la nullità assoluta si avrebbe soltanto nel caso in cui l'autorità marittima abbia ricusato il permesso di dismissione di bandiera, a norma dell'art. 48 § 2°, 2° al., mentre la vendita sarebbe solo annullabile, e perciò sanabile con ratifica, negli altri casi (art. 48 § 2°, 1° al.).

Per gli aeromobili non esiste una procedura analoga a quella della dismissione di bandiera. Si deve perciò ritenere che la vendita di un aeromobile nazionale a stranieri sia valida, e solo abbia per effetto la successiva radiazione dal Registro aeronautico nazionale, e l'esclusione dalla navigazione fino a che non segua l'immatricolazione in altro registro aeronautico.

D. — Come residuo del diritto statuito per le necessità della guerra è rimasto nella nostra legislazione un importante limite subiettivo alla libertà di alienazione delle navi nazionali. Un decreto 2 aprile 1916 ha stabilito, fino a nuove disposizioni, che l'efficacia giuridica della vendita, della cessione o di qualsiasi altro passaggio di proprietà di navi nazionali, o di carati di navi nazionali, nonchè dei contratti di ipoteca e di cambio marittimo, dovunque compiuti, *è subordinata alla preventiva approvazione* del Ministro della marina.

Un decreto legge 27 novembre 1919 ha abrogato questa disposizione « nei soli riguardi di atti compiuti fra ditte nazionali », sicchè la necessità dell'autorizzazione governativa per la cessione a stranieri è tuttora in vigore, come infatti ha riconosciuto una autorevole giurisprudenza (Cassazione 24 luglio 1926).

17. — *Oggetto del contratto di compravendita.* La vendita, qualora manchino espresse condizioni contrattuali, comprende la nave con i suoi accessorii, nello stato in cui il tutto si trova. Di regola non comprende il nolo, poichè questo non è un accessorio della nave. Ma dello effetto della vendita sui contratti di noleggio in corso diremo nel paragrafo seguente.

Se la nave è già perita al momento della vendita, questa è nulla per mancanza di oggetto, a meno che il contratto sia stato concluso con la condizione espressa di porre a carico del compratore l'alea dell'eventuale avvenuto perimento della nave.

La vendita di una nave in demolizione è nulla, se il venditore non ha ottenuto l'autorizzazione alla demolizione (art. 49 cod. m. m.). Ma è da ritenere che la nullità possa esser sanata mediante l'autorizzazione posteriormente ottenuta.

18. — *Effetti della vendita.* Come si è detto, la proprietà della nave si trasmette per il semplice consenso dei contraenti, e solo l'efficacia della trasmissione è so-

spesa fino al compimento della pubblicità, o nei riguardi solo dei terzi (per le navi), o nei riguardi anche delle parti (aeromobili).

Il principio che la vendita, se non è trascritta, non produce effetto nei riguardi dei terzi non è infatti da intendersi nel senso voluto da qualche autore, che cioè rispetto ai terzi la proprietà passa al compratore solo mediante la trascrizione, bensì nel senso che l'avvenuto passaggio di proprietà non può essere opposto ai terzi che vi abbiano un interesse contrario, fino a che non sia compiuta la trascrizione. D'altra parte, i terzi che hanno interesse a che la vendita sia avvenuta (come ad es. i creditori del compratore) possono tenerne conto e darne la prova. In sostanza, vige la massima che la pubblicità marittima è sempre a favore, e mai a danno dei terzi.

Si applica dunque alla vendita di nave la regola comune circa il rischio della cosa. Il perimento derivante da caso fortuito è a carico del compratore, mentre se la nave è perita in conseguenza dei suoi difetti, il perimento sta a carico del venditore, il quale è tenuto verso il compratore alla restituzione del prezzo ed al risarcimento dei danni (art. 1504 cod. civ.).

Ma nel caso che la vendita sia fatta con la clausola *salvo arrivo* (vendita di una nave in viaggio), rimane a carico del venditore anche il perimento della nave avvenuto dopo la conclusione del contratto. Si ha in questa ipotesi una vendita sotto condizione sospensiva: l'efficacia del trapasso è subordinata al verificarsi della condizione, e cioè all'arrivo della nave.

Per la garanzia dei vizi occulti e la conseguente azione rescissoria si applica la regola comune dei beni mobili (art. 1498, 1505 cod. civ.), senza che invece possano trovare applicazione quelle disposizioni speciali della vendita commerciale, che il codice di commercio detta per le *merci* o *derrate* (denunzia dei vizi occulti entro due giorni, art. 70 cod. comm.).

E si applicano anche le regole del codice civile circa la garanzia dell'evizione (art. 1482 e segg. cod. civ.) per

quanto il regime della pubblicità della proprietà navale renda raro il caso.

Gli effetti della vendita della nave sui contratti fatti dal venditore a riguardo della nave medesima, dànno luogo a qualche difficoltà, nel caso, poco frequente, che il punto non sia espressamente regolato nel contratto.

La questione è importante sopratutto per i contratti di noleggio, poichè si tratta di stabilire se il noleggiatore può invocare contro il compratore il contratto che egli ha concluso col venditore, e cioè se il compratore è tenuto a rispettare il noleggio fatto dal venditore.

Da alcuni si sostiene l'applicazione per analogia dell'art. 1597 del cod. civ. (art. 1743 del codice francese), riguardante la continuazione delle locazioni immobiliari anteriori alla vendita, ma naturalmente l'analogia sussiste solo per la locazione delle navi, non per il noleggio, che è un contratto tipico a sè, e rimane poi il dubbio se si possa estendere per analogia alle navi una disposizione che è particolare del regime dei beni immobiliari.

Noi riteniamo, con la dottrina prevalente, che la questione va risoluta mediante l'interpretazione della volontà delle parti, col sussidio degli usi e di quegli altri elementi di fatto che possono concorrere a chiarire la intenzione dei contraenti. È questo il criterio seguito dal Pothier e da alcuni altri autori francesi, i quali mettono in rilievo l'importanza interpretativa del fatto che la merce del noleggiatore sia stata o meno già caricata, o che il viaggio sia già cominciato. Quando il compratore sa che vi sono dei contratti di noleggio in corso di esecuzione, e non fa delle espresse riserve al riguardo, si deve intendere che egli vuole rispettarli.

Dell'eventuale inosservanza del compratore, il venditore è responsabile verso il noleggiatore.

Con gli stessi criterii deve essere risoluta la questione dell'appartenenza del prezzo del nolo, quando essa non sia regolata espressamente nel contratto. In generale si ritiene che il nolo appartiene al compratore se la nave è venduta prima del viaggio, o se la nave è

venduta durante il viaggio ma il nolo non è stato ancora riscosso dal venditore; e che per il noleggio a tempo si deve fare una ripartizione del nolo tra i due contraenti.

I contratti di arruolamento e le altre obbligazioni personali del venditore relative all'arma to non impegnano il compratore, è per questo che l'art. 541 cod. comm. stabilisce: « Se la nave è venduta durante il tempo dell'arruolamento, le persone dell'equipaggio hanno diritto di essere ricondotte in patria a spese della nave e di essere pagate dei loro salari ».

Per il capitano, l'art. 899 cod. comm. stabilisce che la vendita della nave fa cessare le funzioni del capitano, salvo ogni suo diritto per indennità, verso chi di ragione. Questa disposizione, la quale, benchè dettata per la vendita giudiziale, si ritiene applicabile anche alla vendita volontaria, deve essere coordinata alla norma dell'articolo 494 cod. comm., secondo la quale il proprietario (armatore) può sempre congedare il capitano senza indennità, salvo espresso patto scritto contrario.

Per la riscossione del prezzo pattuito il venditore è assistito dalle garanzie del diritto comune. Il codice di commercio inoltre gli accordava un privilegio sulla nave, che l'art. 675 cod. comm. collocava al dodicesimo grado. Per la conservazione di questo privilegio era naturalmente necessario che l'atto di vendita fosse trascritto e annotato nel modo stabilito dall'art. 483 (art. 677, n. 10), e questo articolo appunto prescrive che nell'annotazione della vendita sull'atto di nazionalità deve essere indicato se il venditore resti in credito del prezzo in tutto o in parte. Ma gli art. 675 e 677 cod. comm. sono stati abrogati dal decreto legge 5 luglio 1928, recante modificazioni al codice di commercio in materia di privilegi marittimi e di ipoteca navale. Questa importante riforma ha notevolmente ridotto il numero dei privilegi, nell'intento di agevolare lo sviluppo del credito navale.

Capo V.

ARMAMENTO DELLA NAVE

§ 1. - Nozione ed evoluzione economica dell'armamento.

1. — *L'industria navale.* Se ci domandiamo quale sia il significato del termine « armamento » nel traffico marittimo, dobbiamo constatare che esso viene adoperato in sensi diversi, se pure sostanzialmente connessi. Si parla ad esempio dell'« *industria dell'armamento* » e dell'« *armamento della nave* », e così « armamento » ha un significato più generico e complesso quando serve a designare la professione dell'armatore, e cioè l'esercizio dell'industria navale; ed ha un significato più ristretto e concreto quando indica quell'insieme di operazioni con le quali una determinata nave viene armata, e cioè viene equipaggiata e approntata per servire come mezzo di trasporto, essendo il trasporto per acqua l'oggetto specifico dell'industria navale.

Si può quindi dire con esattezza, che l'armamento della nave è ordinariamente la prima fase dell'esercizio dell'industria dell'armamento.

2. — *Evoluzione storica dell'impresa navale.* Necessario presupposto dello studio del regolamento giuridico dell'armamento è l'esame delle forme e degli aspetti mo-

derni dell'industria navale, e perchè questo esame sia fruttuoso bisogna ricordare l'evoluzione storica della impresa marittima, tanto più che il diritto che noi dobbiamo applicare conserva traccie profonde di antiche tradizioni e di condizioni economiche sorpassate.

L'evoluzione dell'industria navale segna una progressiva differenziazione delle funzioni relative al traffico navale. La sempre più accentuata divisione del lavoro, in rapporto all'aumento di proporzioni delle navi e dell'impresa navale, ha portato, con lenta trasformazione dei fenomeni economici e con l'adattamento ad essi degli istituti giuridici, ad una attribuzione delle singole funzioni a persone distinte e ad una precisa determinazione della figura giuridica di queste persone.

In un primo periodo il traffico navale è esercitato dal commerciante che trasporta le proprie merci con la propria nave che egli stesso comanda, o personalmente o a mezzo di un suo dipendente (figlio o schiavo) privo di personalità giuridica. Le funzioni di proprietario, di armatore, di commerciante caricatore, di capitano sono accentrate nella medesima persona.

La prima figura che si distacca è quella del capitano: l'*actio exercitoria* del diritto romano è l'azione data ai terzi per le obbligazioni contratte dal capitano (*magister navis*) contro l'armatore (*exercitor*), che è nello stesso tempo di regola proprietario della nave.

Ma nell'epoca bizantina si sperde la chiara ed esatta contrapposizione romanistica tra armatore e capitano. Nel diritto pseudo rodio non esiste la figura giuridica dell'armatore; il *magister* diventa *nauclerus* (nocchiero), proprietario della nave od eletto dai comproprietarii, talvolta rappresentati a bordo da un loro mandatario: *apostasas*, figura incerta che troviamo poi in varii statuti adriatici (cfr. Bonolis, *op. cit.*, p. 165), ed anche i mercanti viaggiano con la nave. Le decisioni sono prese per deliberazioni collettive, e si delinea così una forma associativa tra tutti gli interessati al viaggio. E successivamente per tutto il medioevo l'impresa navale assume appunto

una forma corporativa o associativa, ed è attraverso questa forma che l'impresa stessa comincia a diventare una speculazione a sè stante, e che si differenziano le funzioni dei varî interessati, i quali però tutti partecipano personalmente alla spedizione e ne corrono i rischi, che sono grandissimi per la nuova maggiore ampiezza dei viaggi marittimi.

La *societas maris* del bacino del Mediterraneo è una associazione di capitale e di lavoro, alla quale partecipano il proprietario, il capitano (che spesso è il medesimo proprietario), l'equipaggio, il caricatore; ed in cui, secondo gli statuti di alcune città italiane, il capitano ha una posizione giuridica preminente.

L'associazione navale prende forme più precise e tipiche nella *colonna* e nella *commenda*.

Nella colonna (secondo la Tavola di Amalfi) capo dell'impresa è il *patronus:* proprietario della nave o rappresentante dei proprietarî; il capitano (*nauclerus*) ha una posizione secondaria; i caricatori sono socii della colonna e viaggiano con le loro merci; l'equipaggio partecipa ai benefici. La colonna, passata poi anche nel Consolato del mare, vien praticata fino al XVI secolo.

Nella commenda, contratto che in forma diversa ha larghissima applicazione su tutte le coste del Mediterraneo (e prende il nome di *collegantia* o *rogadia* a Venezia, di *implicita* a Genova, ecc.), domina il concetto del deposito o consegna di cose (nave, merci, denaro). Colui (*senyor de la nau*) al quale sono affidati i capitali dell'impresa, sia o no proprietario della nave, organizza e dirige la spedizione. Arruola l'equipaggio e, se non è competente di cose di mare, ingaggia un nostromo (*noxter*) e un pilota. Il personale di bordo per lo più non ha paga fissa, ma invece una parte degli utili, e può trasportare merci per proprio conto. A bordo sono anche i mercanti che accompagnano le loro merci. La commenda nelle sue varie forme dura in tutta Europa fino al sec. XVII, poi viene costruita come una specie di società.

Nel Consolato del mare l'organizzazione dell'impresa

appare già modificata. Il *senyor de la nau* apparisce come il fondatore dell'associazione, che forse ha già cominciato ad assumere la struttura di una vera società (accomandita). I mercanti non viaggiano più, ma si fanno rappresentare a bordo dallo *scriba*. Il *senyor* è il socio responsabile illimitatamente, al ritorno della nave si fanno i conti e si dividono gli utili tra i mercanti, l'equipaggio, ed i soci che hanno dato il denaro. Se vi è perdita, tutti questi interessati non rispondono che con le loro partecipazioni.

In tutte queste forme di impresa navale si distinguono abbastanza nettamente, benchè non sempre in modo costante, le varie funzioni, ma il legame associativo tiene unite insieme tutte le persone che le compiono, onde può dirsi che *l'impresa d'armamento e di trasporto* è esercitata in comune, mentre d'altro canto essa non è distinta dall'*impresa commerciale* (speculazione sulle merci trasportate).

3. — *Separazione dell'impresa navale dall'impresa commerciale.* Un passo decisivo verso una più completa differenziazione si è fatto, quando si è attenuata o diradata la forma associativa, e quando si sono cominciate a diffondere le assicurazioni marittime sulle merci, apparse primamente in Italia all'inizio del XIV secolo.

Lo sviluppo delle correnti del traffico, l'aumento della massa totale delle merci, e della capacità di portata delle singole navi, hanno dal canto loro contribuito a determinare la separazione dell'impresa marittima dall'impresa commerciale, e la distinzione, e poi la contrapposizione, tra gli interessi degli armatori e quelli dei caricatori.

Il caricatore non ebbe più la possibilità nè l'interesse (mercè l'assicurazione) di seguire il carico a bordo. I caricatori furono complessivamente rappresentati dallo *scriba* e poi dal *sopracarico,* e cioè da una persona incaricata di quelle mansioni a riguardo del carico, che vennero poi attribuite al capitano. Questo mutamento è

già avvenuto con l'Ordinanza del 1681. Le merci vennero spedite contro pagamento di un nolo e la loro consegna fu certificata da un apposito documento(polizza di carico). Il proprietario della nave, o il delegato dei proprietarii venne assumendo maggiori e più specifiche funzioni: la direzione dell'impresa, la raccolta del carico per conto dei commercianti; mentre a mano a mano si andò astenendo dal caricare sulla nave merci per proprio conto.

4. — *Differenziazione delle varie figure giuridiche.* Cessata l'associazione tra caricatori e trasportatori, cominciò a riapparire da un lato la figura dell'armatore, congiunta per lo più con quella di proprietario, e dall'altro quella del capitano, così come le troviamo nell'epoca in cui hanno più diretta origine le leggi tuttora vigenti.

Infatti il proprietario-armatore resta a terra ed è rappresentato sulla nave dal capitano, il quale, sparito il pilota e sparito anche lo scriba ed il sopracarico, esercita tutte le funzioni tecniche e commerciali relative alla spedizione della nave.

Queste erano le condizioni delle cose al principio dell'ottocento quando venne emanato il codice francese, ed ecco appunto perchè anche il nostro codice, che non si è nelle grandi linee sensibilmente allontanato dal modello francese, rispecchia uno stadio del traffico marittimo ormai sorpassato, in cui la figura dell'armatore si confonde ancora con quella del proprietario, ed il capitano è anche, ed anzi sopratutto, il gestore del carico.

5. — *Ulteriore evoluzione dell'impresa navale.* Di poi, lo sviluppo della navigazione a vapore, e l'enorme nuovo incremento del traffico marittimo hanno portato ad una ulteriore evoluzione dell'impresa navale.

I progressi tecnici della navigazione impongono l'impiego sempre crescente di capitale fisso, l'aumento nelle proporzioni delle imprese di armamento, la specializzazione dei tipi di navi. La separazione tra la figura dello armatore e quella del caricatore è diventata completa e

definitiva, salvo il caso eccezionale di grandi imprese industriali o commerciali che gestiscono in economia i propri trasporti.

Alla navigazione avventurosa, senza percorsi sicuri, senza calendario preciso, si è in grande parte sostituito il traffico di linea, nel quale le navi arrivano e partono secondo termini prestabiliti, con o senza carico. La vita economica di una nave non corrisponde più alla sua durata, talvolta lunga, poichè le navi vengono disarmate quando il loro esercizio è troppo costoso in confronto a bastimenti più recenti e più perfezionati.

Mezzi varii e organizzazioni diverse rispondono alle diverse necessità del traffico. Sorgono grandi e potenti società di armamento e di navigazione, che provvedono direttamente con propri organi alle varie operazioni marittime. Cresce così di importanza la funzione dell'armatore in confronto di quella del capitano, al quale restano solo i compiti tecnici e la sorveglianza sulla nave, ed anche nel campo tecnico molte attribuzioni non sono più esercitate personalmente dal capitano: gli apparati motori ed il personale relativo sono diretti dall'ufficiale macchinista, l'amministrazione di bordo è tenuta dall'ufficiale commissario, nei porti al carico ed allo scarico delle merci sopraintende un apposito rappresentante dell'armatore (raccomandatario).

La facilità e la rapidità delle comunicazioni tra la nave, dovunque si trovi, e l'armatore, non lasciano più campo all'iniziativa del capitano per contrarre dei prestiti, per decidere sui cambiamenti di rotta, sulle riparazioni delle navi, sulla vendita del bastimento avariato.

6. — *Moderna organizzazione dell'impresa di navigazione.* Le imprese navali sono attualmente di due tipi ben distinti, che corrispondono a due diverse categorie di navi: i *tramps* ed i *liners.* I *tramps* sono navi da carico (*cargo-boats*) di grandezza media (3000-5000 tonn.), di scarsa velocità, atte al carico di merci voluminose e pesanti, con spese di esercizio ridottissime. Le imprese che

armano i *tramps* sono per lo più non molto vaste, non esercitano linee regolari, ma inviano le loro navi di porto in porto, dovunque vi siano merci da caricare. Perciò appunto le navi esercitate con questo sistema si chiamano *tramps* (vagabonde).

Affatto diversa è l'organizzazione dell'impresa che esercita il traffico di linea. I *liners* sono navi di grande tonnellaggio, di elevata velocità, pel trasporto di passeggeri e di merci ricche o deperibili; percorrono itinerari regolari, fissi, con orari predeterminati. Il costo di queste navi è elevatissimo, le spese di esercizio ne sono molto rilevanti avendo esse numeroso personale a bordo ed a terra; la complessa organizzazione industriale è diretta dalla società armatrice, che deve necessariamente essere una grande impresa, fornita di ingentissimi capitali, con uffici od agenzie in ogni importante centro.

La diversità della funzione commerciale dei *tramps* e dei *liners* si riflette non solo sulla organizzazione delle rispettive imprese di armamento, ma anche sui fenomeni economici, sulle forme giuridiche e sull'ulteriore evoluzione del traffico marittimo.

Per i *tramps*, come anche per la grandissima parte della navigazione a vela, accanto alle moderne società di armamento, continuano le forme antiche di esercizio dell'industria navale, che sono invece del tutto incompatibili col traffico di linea. E così può verificarsi il fenomeno del perdurare di piccole imprese individuali, delle comunioni navali, di società con capitale ristretto per l'armamento di una singola nave. Onde nel reclamare che la riforma delle leggi tenga conto dell'avvenuta trasformazione del commercio marittimo, non bisogna trascurare che accanto alle moderne grandiose manifestazioni del traffico navale, vivono ancora le forme antiche; e che perciò hanno tuttavia una ragion d'esser istituti tradizionali, se pur questi non possono più trovare la generale applicazione, per la quale furono costituiti. Non si deve ad esempio dimenticare che è ancora fiorente, sopratutto pel cabotaggio e per la pesca,

la navigazione a vela, la quale ha conservato i suoi antichi bisogni e le sue tradizionali consuetudini.

Dalle più recenti statistiche risulta che più di un quinto delle merci che entrano od escono dal Regno, per via di mare, è tuttora trasportato da navi a vela; e che nel movimento della bandiera nazionale il 38% del numero delle navi è costituito dai velieri.

7. — *Accordi limitativi della concorrenza.* L'economia del grande traffico navale continua invece ad evolversi con ritmo accelerato, e sempre più nel senso dell'aumento di proporzioni delle imprese e della concentrazione dei capitali.

Le società che esercitano il traffico internazionale, e che si trovano in concorrenza tra di loro e con gli armatori dei *tramps,* hanno tutto l'interesse di venire ad accordi per evitare la lotta dei noli e per accaparrarsi e dividersi il traffico tra determinati paesi.

Questi accordi hanno vario contenuto ed assumono varie forme: dalla semplice divisione territoriale del traffico o dai calendarii di partenza delle navi, fino all'unificazione di gruppi di imprese.

Con le conferenze (o *rings*) si stabiliscono tariffe uniformi per tutte le imprese aderenti.

Con il *pool* le imprese che esercitano una medesima linea si ripartiscono tra loro il nolo totale, convenendo che l'impresa che oltrepassa la quota ad essa assegnata deve versare l'eccedenza agli altri associati. In tal modo ogni impresa non ha interesse ad attirare maggior quantità di merce offrendo ribassi di nolo, mentre non ha nemmeno interesse a trasportare una quantità minore di quella assegnata, perchè, al momento della proroga del *pool,* la quota di partecipazione verrebbe proporzionalmente diminuita.

Gli associati ad un *ring* o ad un *pool* si difendono poi da nuovi concorrenti e dai *tramps* mediante il *rebate system,* che consiste nell'accordare un ribasso od un premio ai caricatori che si servono esclusivamente delle navi del *pool.*

Anche pel trasporto passeggeri vengono stabiliti dei *pools:* es. gli accordi del 1° luglio 1928 tra la Navigazione generale italiana, il Lloyd Sabaudo e la Società Cosulich per coordinare gli itinerarii, le tariffe ed i trattamenti sulle linee del Nord e del Sud America, e per mettere in comune e ripartire i noli netti corrispondenti a tutto il traffico passeggeri da esse realizzato.

Ma questi metodi limitativi non sempre possono essere adottati: i tentativi di organizzare la navigazione a vela e di limitare la concorrenza dei *tramps* sono falliti; nè sempre sono sufficienti allo scopo ambizioso cui tendono. Così per esempio, nel grande traffico di passeggeri e merci dell'Atlantico settentrionale si è sentita la necessità di adottare altre combinazioni più organiche e complesse che vanno fino alla fusione, mediante assorbimento d'imprese minori da parte di una impresa maggiore; o almeno fino al *trust*, riunione di varie società di navigazione sotto una direzione unica, che le controlla mediante una *holding company,* società proprietaria della maggioranza delle azioni delle varie società di navigazione. Notissimi esempi di questa categoria di affari sono il *Trust dell'oceano,* che destò molte speranze e molti timori quando Morgan lo costituì nel 1902, ma è poi finito in un insuccesso, e l'*Harrimans combine.* Ambedue queste organizzazioni controllano imprese di varia nazionalità: americane, inglesi, tedesche.

Le recenti combinazioni e fusioni delle grandi società armatrici italiane sono note a tutti.

Non può dirsi quale sarà in avvenire la forma degli accordi navali e delle organizzazioni internazionali, ma è certo, sopratutto in presenza della crescente esuberanza di tonnellaggio, che esiste ed è pericolosa una sempre maggiore tendenza dell'industria dell'armamento verso forme di organizzazione dirette ad influire sui noli, ed in genere a combattere e distruggere la concorrenza, e che questa tendenza deve richiamare l'attenzione del legislatore, così per la tutela degli interessi dei caricatori,

come per la difesa dell'armamento nazionale, dagli attacchi di più potenti concorrenti stranieri.

§ 2. — Regolamento giuridico dell'armamento.

1. — *L'impresa di armamento.* Chi si proponga di esercitare l'industria navale armando navi, sia per cederle in locazione, sia per mettere in essere una propria impresa di trasporti, costituisce una *impresa di armamento*, che è di per sè un atto di commercio obiettivo.

Una simile impresa consiste nel sistematico compimento di operazioni, che, anche singolarmente considerate, sono atti di commercio a norma dell'art. 3 cod. comm. (costruzione o compra di navi; compra di attrezzi, arredi, vettovaglie, combustibili ed altri oggetti di armamento per la navigazione; arruolamenti di persone a servizio di navi e convenzioni per salarii e stipendii di equipaggi).

Ma la vera ragione della intrinseca commercialità della impresa di armamento (in senso stretto) non sta in ciò che essa compie operazioni che il codice comprende nell'elenco degli atti di commercio, essendo risaputo che il traffico marittimo è compreso in questo elenco non in ragione della sua sostanziale commercialità (che può anche non sussistere), ma piuttosto per estendere ad esso le leggi commerciali.

L'esercizio dell'armamento è un atto di commercio per sua intrinseca natura, onde sarebbe sempre tale anche se il diritto della navigazione non facesse parte del diritto commerciale, e la ragione della sua commercialità sta in ciò che esso costituisce una vera e propria *impresa* in senso economico, e cioè una organizzazione dei fattori della produzione (capitale e lavoro) al fine di raggiungere un risultato economico (utile industriale).

L'art. 3 del cod. comm. dichiara poi atti di commercio « le imprese di trasporti di persone o di cose per terra o per mare », ed è certo che per lo più l'impresa di armamento ha per scopo il diretto esercizio dei trasporti

per mare; ma come si è detto, essa ha tutti gli elementi dell'impresa, e come tale è un affare commerciale, anche a prescindere dal diretto esercizio dell'industria del trasporto. Basta pertanto l'esercizio di un'impresa di armamento ad attribuire all'imprenditore la qualità di commerciante.

La necessità di distinguere l'impresa di armamento dall'impresa di navigazione deriva da esigenze concettuali e da ragioni pratiche, come vedremo meglio tra breve. Gli autori che negano questa distinzione arrivano a conclusioni inaccettabili, come la seguente, che è del Brunetti (*Diritto mar. priv.*, II, p. 10): « non tanto il compiere un trasporto, quanto il porre il veicolo in grado di compiere un trasporto qualsiasi, costituisce impresa di navigazione ». Qui v'è una evidente contraddizione in termini.

2. — *Proprietà e armamento.* Generalmente chi è armatore di una nave ne è anche il proprietario, ed allora il regime della proprietà navale domina anche i rapporti dell'armamento.

Il codice di commercio tratta spesso del proprietario della nave, presupponendo in esso anche la qualità di armatore (cfr. art. 491, 494, 899 cod. comm.), e queste disposizioni o: *a*) non sono applicabili al proprietario quando non sia anche armatore, nè all'armatore che non sia anche proprietario come è nel caso dell'art. 491, poichè per esercitare l'abbandono della nave, come si è visto, è necessaria la doppia qualità di proprietario e di armatore; e come è anche nel caso dell'art. 899, il quale disponendo che « la vendita della nave fa cessare le funzioni del capitano » non può riferirsi che all'ipotesi in cui il proprietario sia anche armatore; ovvero: *b*) le disposizioni sono applicabili all'armatore anche quando non sia proprietario, come è nel caso dell'articolo 494, che tratta del congedo del capitano, poichè è chiaro che il congedo può esser dato dall'armatore a prescindere dalla qualità di proprietario. È evidente che in

questa seconda ipotesi il codice deve leggersi come se dicesse *armatore* invece di proprietario.

In alcune disposizioni del codice si parla dell'armatore ed insieme del proprietario (art. 499, 506, 511, 556), ma non per distinguere l'armatore dal proprietario, e tanto meno per contrapporre l'una figura giuridica all'altra. Altrove, più esattamente, il codice menziona solo l'armatore, come quando parla di responsabilità personali assunte dal capitano (art. 512); queste responsabilità infatti non possono sussistere che verso l'armatore come tale.

Ad ogni modo è chiaro che, anche ai fini dell'applicazione del codice di commercio, deve tenersi costantemente distinta la figura del proprietario da quella dell'armatore, allo scopo di separare quei rapporti giuridici che fanno capo all'armatore come tale, da quelli che presuppongono in lui anche la qualità di proprietario della nave armata, o che riguardano il proprietario anche non armatore.

3. — *Linee del regime giuridico dell'armamento.* Ora è certo che volendo costruire un regime dell'armamento, indipendentemente da quello della proprietà, appare evidente la manchevolezza della nostra legge di diritto privato.

Soccorrono però, entro certi limiti, le disposizioni delle leggi marittime, le quali benchè dettate principalmente per fini amministrativi, possono avere dei riflessi nel campo del diritto privato, se vengono opportunamente coordinate con quelle analoghe che il codice detta per la proprietà navale.

Vogliamo in particolare alludere alle norme sulla pubblicità.

Come si è detto discorrendo della pubblicità della proprietà navale, anche la pubblicità dell'armamento fa capo all'art. 483 del codice di commercio.

Questo articolo nel prescrivere l'atto scritto e poi la trascrizione nei registri dell'ufficio marittimo, non si limita a regolare gli atti traslativi della proprietà, ma comprende anche la *cessione del godimento della nave.*

Quest'ultima formola non è tecnicamente precisa e si presta quindi a diverse interpretazioni.

Se si considera che l'art. 483 fa parte del titolo dedicato alle « navi ed ai proprietarii di esse » e sta accanto a disposizioni che riguardano unicamente la proprietà e l'ipoteca delle navi, si è tratti a ritenere che esso regoli soltanto gli atti traslativi della proprietà e dei diritti reali sulle navi. Secondo questa interpretazione, seguita da una autorevole dottrina, la « cessione del godimento della nave » si avrebbe solo nella costituzione di servitù personali, e cioè segnatamente nell'usufrutto della nave.

Ma questa opinione, che non trova alcun diretto fondamento nelle parole della legge, si basa sul preconcetto che il legislatore, avendo voluto stabilire pel regime giuridico delle navi un sistema analogo a quello dei beni immobili, abbia perciò necessariamente limitato l'applicazione delle forme e delle trascrizioni agli atti che riguardano la proprietà e gli altri diritti reali sulle navi.

Ora questo preconcetto è totalmente infondato, e si riduce ad una semplice preoccupazione di simmetria giuridica, la quale per giunta non ha alcuna ragione di essere.

Che il regime della proprietà immobiliare abbia servito di modello all'istituto della pubblicità navale, è esattissimo, ma non basta certo questa circostanza ad impedire che la pubblicità navale possa essere utilmente impiegata anche al di fuori dei rapporti di diritto reale; tanto più che essa ha una sua propria origine storica, e funzioni in parte diverse da quelle della pubblicità immobiliare. E del resto, per l'art. 1932 cod. civ. non sono forse soggetti alla trascrizione oltre agli atti traslativi di proprietà o costitutivi di diritti reali, anche le locazioni ultranovennali?

L'argomento tratto dal codice e dal regolamento per la marina, i quali impongono la denunzia per tutti gli atti dichiarativi e traslativi di proprietà, e non fanno invece alcun accenno ad atti che non abbiano questo ca-

rattere di alienazione patrimoniale (Brunetti, *Dir. maritt. priv.*, I, p. 428), non prova nulla, perchè proverebbe troppo: in quelle leggi infatti non si accenna ad alcun caso di cessione di godimento della nave, e nemmeno perciò all'usufrutto. Il che, d'altra parte, si spiega benissimo perchè il codice marittimo è anteriore al codice di commercio, ed è appunto questo che nel 1882 per la prima volta ha regolato la cessione del godimento della nave nello stesso modo della cessione della proprietà.

Gli altri argomenti addotti dai sostenitori dell'opinione contraria non valgono più di questi. Non serve, ad esempio, rilevare che l'art. 483 se mai prescriverebbe solo l'atto scritto per le cessioni di godimento e non anche la trascrizione, perchè questo articolo solo nel suo primo alinea (che prescrive l'atto scritto) menziona la cessione di godimento, mentre non la menziona più nel secondo alinea (che prescrive la trascrizione). Questo cavilloso ragionamento cade senz'altro se si osserva che il secondo alinea dell'art. 483 parla in genere di *alienazione* o *cessione,* e che se non aggiunge *di godimento,* non aggiunge neppure *di proprietà.* Si tratta dunque di una formola riassuntiva, che per brevità richiama quella più complessa del primo alinea, e perciò tutti i negozi compresi nella disposizione del primo alinea, sono anche contemplati da quella del secondo alinea. Se tale non fosse stata l'intenzione, la legge avrebbe *espressamente* limitata la portata del secondo alinea. Del resto simili formulazioni abbreviate allo scopo di evitare inutili ripetizioni, sono usuali. Lo stesso art. 483 ce ne dà un esempio, là dove nei successivi alinea (3°, 4°, 5°, 6°) non menziona più nemmeno la *cessione* e parla solo di *alienazione,* eppure nessuno dubita che tutte queste disposizioni si applicano a tutte le alienazioni o cessioni, contemplate dai due primi alinea dell'articolo.

Un argomento contrario all'opinione qui combattuta può trarsi dallo stesso art. 483 1° al., il quale fa salve le disposizioni del titolo IV, che è quello che regola il contratto di noleggio. Ora se l'art. 483 riguardasse sol-

tanto la proprietà e i diritti reali sulle navi, l'espressa esclusione del contratto di noleggio non avrebbe alcun senso. Si deve quindi ritenere che l'art. 483 con l'espressione « cessione di godimento della nave » abbia avuto intenzione di comprendere contratti che hanno contenuto analogo a quello del contratto di noleggio.

E si spiega perfettamente l'esclusione dell'obbligo della trascrizione dei contratti di noleggio, ed eventualmente di altri contratti che pur avendo per oggetto l'uso della nave, non presentano di regola un notevole *interesse per i terzi*, poichè è a questo elemento, e non a quello del carattere reale del rapporto, che deve guardarsi per decidere intorno all'obbligo della trascrizione.

Perciò non sembra che debbano escludersi dall'applicazione dell'art. 483 quei contratti di *cessione del godimento della nave* che sono la locazione a tempo determinato dell'intera nave, ed il così detto contratto di noleggio a tempo (*time charter*), i quali, come vedremo più avanti, presentano un grande interesse per i terzi. Lo stesso Brunetti (*op. cit.*, I, p. 441 e 458) finisce per ammetterlo, cadendo in una manifesta contraddizione.

L'applicazione della trascrizione alla locazione nelle sue varie forme, se non si rannoda al regime della proprietà navale, in quanto che questi contratti non sono costitutivi di diritti reali, si rannoda invece e si armonizza con la pubblicità disposta dalle leggi marittime per l'esercizio dell'industria della navigazione.

Infatti il codice per la marina all'art. 53 dispone la pubblicità della dichiarazione di armatore e prevede il caso che armatore non sia il proprietario della nave; ed il regolamento per la marina, derogando in parte alla norma dell'art. 53, dispone che è facoltativa la dichiarazione di armatore quando il proprietario intende di conservare tale qualità, ma che invece è obbligatoria quando la qualità di armatore sia stata conferita ad una persona estranea alla proprietà del bastimento (art. 419). Questa situazione si verifica ad esempio quando i comproprietari di una nave nominano un *armatore gerente,*

e si verifica nella locazione. Pertanto se la pubblicità di questi contratti non fosse disposta dall'art. 483 cod.comm., essa sarebbe tuttavia necessaria ai termini dell'art. 420 del reg. mar. merc., poichè questo articolo prescrive che la qualità di armatore, anche se conferita a persona estranea alla proprietà del bastimento, deve constare da processo verbale assunto in forma amministrativa dall'autorità marittima o consolare, e che a questo processo verbale deve essere unita la procura od *altro titolo autentico* che attribuisce la qualità di armatore; ed infine il seguente art. 421 prescrive che della fatta dichiarazione di armatore o dell'inesistenza della medesima si deve prender nota nel ruolo d'equipaggio e nella matricola del bastimento.

Se queste formalità non sono adempiute, viene considerato armatore il proprietario, il che significa che la locazione non trascritta o nelle forme dell'art. 483 cod. comm., o in quelle equivalenti del regolamento della marina, non ha effetto di fronte ai terzi, per quanto riguarda l'attribuzione della qualità di armatore.

Con la nostra interpretazione dell'art. 483 cod. comm. questa disposizione si accorda perfettamente con quelle delle leggi marittime, e si armonizza anche con le disposizioni degli art. 68 e 70 del reg. al cod. comm., il quale con formola anche più generale e comprensiva di quella dell'art. 483 del codice, disciplina le pubblicazioni delle «dichiarazioni e contratti aventi per oggetto la costruzione, la proprietà o *il godimento* delle navi» e all'art. 70 accenna, per le navi minori, « ad ogni limitazione alla libera disponibilità delle navi derivante da ipoteca o *da altro vincolo* ».

La nostra tesi è stata accolta da varî autori e dalla più recente ed autorevole giurisprudenza (Cassazione 6 giugno 1925; Appello Firenze 3 marzo 1928; Appello Fiume 27 marzo 1928; Cassazione 29 maggio 1928; e 5 maggio 1930).

Si può pertanto concludere che alla deficienza del codice di commercio (che ignora addirittura la figura

dell'armatore distinta da quella del proprietario) si può supplire in due diversi modi, che sono tra di loro coordinabili.

Si può riconoscere una efficacia di diritto privato alla pubblicità disposta pei fini amministrativi dal codice e dal regolamento per la marina (e su ciò vedi l'*Introduzione*, p. 43), e si possono estendere ai negozi che hanno per oggetto la cessione dell'uso della nave le disposizioni del codice di commercio circa la pubblicità degli atti di alienazione; e cioè quel sistema di pubblicità che secondo l'opinione ancora prevalente sarebbe esclusivo della proprietà e dei diritti reali sulla nave.

Applicando nei rapporti privati la pubblicità amministrativa, si giunge al risultato che i terzi debbono in ogni caso considerare armatore chi tale risulti dalla dichiarazione, dai titoli presentati all'autorità marittima e dalle annotazioni sul ruolo d'equipaggio e sulla matricola, ed in mancanza di dichiarazione dovrà esser considerato armatore il proprietario (anche se non lo sia), in conformità del resto alle risultanze delle pubblicazioni, ove sarà espressamente menzionata la mancanza di dichiarazione di armatore.

Questo è il sistema più completo, perchè questa pubblicità riguarda la qualifica stessa di armatore, e quindi ha una efficacia più diretta e sicura, e l'ha in tutti i casi in cui le funzioni di armatore sono assunte da persona diversa dal proprietario. Mentre invece l'applicazione delle disposizioni dell'art. 483 del cod. comm. ha una portata più limitata, riguarda solo, per ciò che ci interessa qui, gli atti di cessione dell'uso della nave, i quali saranno opponibili ai terzi se debitamente documentati e pubblicati, restando poi da stabilire caso per caso chi sia l'armatore.

Noi riteniamo pertanto che il completo, indispensabile sistema di pubblicità dell'armamento, da applicarsi anche nei riguardi dei rapporti di diritto privato, risulti dalla osservanza e dal coordinamento delle formalità disposte dalle leggi marittime, e di quelle insieme del co-

dice di commercio. Questo coordinamento può esser fatto dall'interprete nell'attesa di una organica riforma delle leggi marittime.

Le utili applicazioni di questi principii si vedranno là dove parleremo delle responsabilità relative all'esercizio della navigazione.

4. — *Un parallelo tra il regolamento della pubblicità della proprietà navale e quello della pubblicità dell'armamento* è assai interessante ed istruttivo.

Alle formalità, con le quali viene accertata e resa pubblica la proprietà di una nave, fanno esatto riscontro le formalità dirette ad accertare e certificare pubblicamente la qualità di armatore.

Alla dichiarazione di costruzione per conto proprio od altrui, alla denunzia degli atti dichiarativi o traslativi di proprietà (art. 362 reg. m. m.) ed alla presentazione del titolo di proprietà (art. 302 reg. m. m.), corrispondono la dichiarazione di armatore fatta dal proprietario o dall'armatore medesimo (art. 53 cod. m. m., articolo 419 reg. m. m.) e la presentazione del titolo autentico dal quale risulti l'attribuzione della qualità di armatore (art. 420 reg. m. m.); e, come in mancanza di dichiarazione di costruzione per conto altrui, si presume che il costruttore sia proprietario (art. 53 cod. m. m.), così in mancanza di dichiarazione di armatore si presume che il proprietario intenda conservare tale qualità (articolo 419 reg. m. m.). Di modo che esiste sempre, di fronte ai terzi e nei rapporti con le autorità, un determinato *armatore*, o più armatori autentici o presunti, come esistono sempre un *proprietario* o più proprietarii certi e determinati, anche se per i sostanziali rapporti di diritto privato le cose stiano diversamente.

Il nome del proprietario è iscritto nell'atto di nazionalità e nella matricola, e del pari il nome dell'armatore è iscritto sul ruolo d'equipaggio e nel relativo registro copiaruoli. Infatti tanto la fatta dichiarazione di armatore, quanto la inesistenza della medesima (nel qual caso,

armatore è il proprietario) devono essere annotate sul ruolo (art. 421 reg. m. m.), devono figurare nella prima pagina ed essere firmate dall'ufficiale di porto o consolare (art. 326, 327 reg. m. m.); ed il ruolo di equipaggio *con tutte le sue annotazioni,* deve essere trascritto nel registro copiaruoli, il quale viene così, rispetto al ruolo, a compiere la funzione della matricola rispetto agli atti di nazionalità (art. 328 cod. m. m.). Sembra veramente che l'obbligo del registro copia ruoli non venga di fatto esattamente osservato, ma ciò non porta ad alcuna deficienza di pubblicità per quanto riguarda la dichiarazione d'armatore, perchè questa, come ora diremo, deve essere annotata sulla matricola delle navi.

5. — Vi è poi un *coordinamento tra i due sistemi di pubblicità.* Sulla matricola delle navi deve essere annotato l'armamento (luogo, data, nome del capitano, e destinazione del bastimento), ed inoltre il numero del ruolo di equipaggio, e la dichiarazione di armatore, e poi anche il disarmamento (art. 246 reg. m. m.), nonchè l'eventuale mancanza della dichiarazione di armatore (art. 421 reg. m. m.). E questa formalità è considerata tanto essenziale, che, se le dichiarazioni di armatore siano fatte in un ufficio di porto, presso il quale non si trovi la matricola, in cui è iscritto il bastimento, l'ufficio medesimo deve fare le occorrenti comunicazioni a quello competente; e le stesse norme si devono osservare anche dagli ufficiali consolari all'estero (art. 421).

Dopo di ciò non potrà sembrare strano che vadano trascritte nelle matricole ed annotate negli atti di nazionalità anche quelle cessioni dell'uso delle navi, le quali hanno l'effetto di scindere la qualità di proprietario da quella dell'armatore.

È anche questo un logico coordinamento tra i due sistemi di pubblicità, senza del quale è evidente che mancherebbe un anello della catena che unisce tra loro tutte le pubblicazioni, verrebbe infatti a verificarsi una lacuna tra le pubblicazioni della proprietà e quelle dell'arma-

mento, perchè resterebbe ignoto alle autorità ed ai terzi l'atto sul quale si fonda il diritto di uso della nave da parte dell'armatore dichiarato.

Si può osservare che ad ogni modo l'incompleta applicazione della pubblicità prescritta per gli atti di alienazione e di cessione, viene ad essere integrata o supplita, quanto all'accertamento della persona dell'armatore, dall'applicazione della pubblicità dell'armamento. Ma certo si è che, qualora la locazione della nave non venga trascritta a norma dell'art. 483 cod. comm., e nemmeno venga fatta regolare pubblicazione della dichiarazione di armatore, nei riguardi dei terzi e dell'autorità amministrativa sarà considerato armatore il proprietario, benchè di fatto non lo sia, e potranno sorgere notevoli difficoltà.

E anche è certo che gli istituti del diritto navale privato non hanno ancora tratto dal regime di pubblicità dell'armamento tutti i risultati che questo può dare, ed a ciò ha contribuito il fatto già rilevato che il legislatore commerciale non ha avuto una visione organica dell'armamento, nè ha distinto la figura dell'armatore da quella del proprietario.

Non manca tuttavia nel codice di commercio qualche notevole riferimento alla pubblicità dell'armamento: 1° L'art. 521 dispone che il ruolo d'equipaggio deve indicare i salarii o la parte di utili dovuti alle persone dell'equipaggio, ed il ruolo può supplire alle deficienze dei contratti di arruolamento (art. 525 reg. m. m.); 2° Il salario alle persone dell'equipaggio arruolate a mese è dovuto dal giorno in cui sono iscritte sul ruolo, se non vi è convenzione contraria (art. 528 cod. comm.); 3° Il congedo del marinaio non dà luogo a indennità se avviene prima che si chiuda il ruolo d'equipaggio (art. 542 ult. alinea cod. comm.); 4° I ruoli di armamento e di disarmamento, estratti dagli uffici di amministrazione della marina mercantile, sono la prova prescritta per i salari ed emolumenti del capitano e dell'equipaggio ai fini della conservazione dei privilegi (art. 677, n. 5 cod. comm.; ma la

necessità di questa prova è stata soppressa dalla recente riforma dei privilegi, decreto legge 5 luglio 1928).

6. — *Regolamento amministrativo dell'armamento.* Il sistema di pubblicità dell'armamento, ad ogni modo, ha ed avrà la sua maggiore importanza nel campo amministrativo. Esso non è meno completo e minuzioso del corrispondente sistema di pubblicità della proprietà navale, come si è visto.

Il ruolo d'equipaggio deve contenere la data dell'armamento e quella del disarmamento (art. 323 reg. m. m.). Si intende che il codice ed il regolamento per la marina parlano qui di *armamento* nel senso di equipaggiamento della nave, ma non sempre ne parlano con molta esattezza, perchè talvolta trattano dell'armamento in rapporto ad un determinato periodo, o ad una singola spedizione. Ciò si spiega benissimo, se si pensa che ad ogni viaggio della nave il documento della pubblicità dell'armamento passa attraverso gli uffici di porto.

Questo modo ristretto di considerare l'armamento risulta dallo stesso art. 53 cod. m. m., ultimo alinea: « coloro che saranno dichiarati armatori per una spedizione o viaggio, saranno considerati come tali nelle spedizioni successive, se non vi sono dichiarazioni contrarie ». E nel medesimo senso si intende l'armamento nell'art. 333 reg. m. m., per il quale « quando il bastimento imprende un nuovo viaggio senza rinnovare il ruolo, si indica sotto la data del *primo armamento* quella del *secondo*, e così di seguito ».

Ma è anche da osservare che le leggi marittime, nel regolare le formalità amministrative, non tengono presente solamente l'armamento effettivo (nel senso ristretto ora visto), ma anche un armamento puramente formale (il così detto *armamento* e *disarmo del ruolo*), come quando considerano disarmata e poi nuovamente armata una nave, la quale non ha invece mutato nè di armatore nè di equipaggiamento. Ad esempio, si ha disarmamento della nave, per l'art. 324 del regolamento, quando si deve

ritirare il ruolo per rinnovarlo, poichè infatti vi si deve apporre la data del disarmamento.

Invece gli altri casi enumerati dall'art. 324 sono di disarmamento effettivo: richiesta di disarmo da parte del capitano per una ragione qualunque; fine del viaggio e licenziamento dell'equipaggio; rottura, sospensione o ritardo del viaggio con licenziamento dell'equipaggio.

È chiaro perciò che non si può sempre riconoscere alla terminologia delle leggi marittime un significato giuridicamente preciso.

Vanno poi ricordate alcune altre disposizioni sulla pubblicità dell'armamento.

Le annotazioni apposte sopra un ruolo, relative all'armamento ed al disarmamento, devono essere accertate con la firma dei funzionarii di porto nello Stato e degli ufficiali consolari all'estero (art. 330 reg. m. m.). Queste annotazioni servono di base al computo della navigazione e alla formazione del deconto (calcolo delle quote dei salarii da versare alla Cassa per gli invalidi).

Di regola, dice l'art. 331, l'annotazione di disarmamento si appone sul ruolo, quando vengono licenziate le persone componenti l'equipaggio. In tal caso la data del loro sbarco, tanto sul ruolo, quanto sul libretto di matricola rispettivi, deve coincidere con quella del disarmamento.

Il regolamento prevede anche una *sospensione dell'armamento,* ossia un « disarmo provvisorio del ruolo », nel caso in cui un bastimento, approdato in un porto, rada o spiaggia dello Stato, debba fermarvisi per attendere ordini, per compiere operazioni di commercio o per sottostare a riparazioni, ed il capitano chieda la « sospensione dell'armamento » pur conservando a bordo tutto o parte dell'equipaggio. L'ufficiale di porto si limita a fare l'annotazione di disarmamento, e ove ne sia il caso, quella di sbarco delle persone dell'equipaggio, le quali effettivamente sbarcassero dal bastimento (art. 332 reg. m. m.). È evidente che anche qui si parla dell'armamento in

senso formale, a certi determinati fini dell'amministrazione marittima e dei contratti di arruolamento.

Per le navi all'estero il regolamento (art. 452) distingue il disarmo *provvisorio,* che si ha quando viene licenziata almeno la metà dell'equipaggio, ma non deposta la bandiera nazionale, dal disarmo *definitivo*, che si ha quando la nave cessa dall'appartenere alla marina nazionale (naufragio, demolizione, vendita a persona straniera ecc.). I ruoli scaduti (dopo i tre anni della loro durata) o ritirati per qualsiasi altra ragione devono essere concentrati negli archivi delle capitanerie che li ricevettero dal Ministero, per essere quivi conservati (art. 339).

Precise disposizioni regolano la sostituzione dei ruoli dispersi o distrutti (art. 340-344).

Al disarmo di un bastimento l'ufficio di porto deve ritirare e custodire nel suo archivio l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio ed il giornale nautico. Il giornale nautico può sempre essere esaminato negli uffici di porto dai proprietarii ed armatori del bastimento (art. 449 reg. m. m.).

Gli uffici di porto trascrivono dai ruoli le annotazioni di sbarco sulle matricole o sui registri della gente di mare e sui libretti o fogli di ricognizione dei singoli iscritti marittimi, e verificano se siano state osservate le prescrizioni circa la composizione degli equipaggi, e le abilitazioni al comando della nave (art. 450).

Avvenuto il disarmo definitivo dei ruoli di equipaggio, l'ufficio di porto, che l'ha effettuato, deve annotare a piè dei ruoli la data in cui furono disarmati, e nel caso che il bastimento sia stato riarmato con nuovo ruolo, deve annotare anche la data del riarmamento ed il numero del nuovo ruolo (art. 451).

Molta parte del regolamento amministrativo della navigazione riguarda l'armamento, poichè numerosi istituti diretti a garantire la sicurezza della navigazione, la tutela degli iscritti marittimi, la tutela degli emigranti, costituiscono altrettanti limiti alla libertà di esercizio dell'industria navale.

Questo argomento, da un punto di vista generale, è stato già da noi trattato. Delle disposizioni che più direttamente toccano l'armamento, come quelle sulla formazione degli equipaggi, sugli obblighi legali del capitano, sulla disciplina del contratto di arruolamento, diremo a suo luogo, nel corso della trattazione.

§ 3. Le persone dell'armamento.

1. — *L'armatore.* La definizione dell'armatore è data nell'art. 52 cod. mar. merc.: « È armatore colui che impiega la nave per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessarî, ed affidandola alla direzione di un capitano o padrone, sia egli o no proprietario della nave ». Questa definizione, benchè sovrabbondante, è sostanzialmente esatta, poichè chiarisce nettamente gli estremi della figura giuridica dell'armatore.

Di regola è armatore lo stesso proprietario della nave (tale è il caso delle grandi società di navigazione) e l'esercizio dell'industria navale è diretto al fine del trasporto di merci e di passeggeri. Ma nè l'elemento della proprietà della nave, nè lo scopo dell'esercizio di una impresa di trasporti, sono caratteri essenziali della figura dell'armatore.

Elementi essenziali ed inderogabili sono: *a*) l'equipaggiamento della nave alla diretta dipendenza dell'armatore; e *b*) l'impiego della nave in uno o più viaggi o spedizioni (anche viaggi di diporto, o spedizioni scientifiche), e sono appunto questi gli elementi messi in luce dall'art. 52 cod. m. m. Il perno di tutta la disciplina giuridica della materia, come vedremo, sta nell'essere l'armatore il *capo dell'impresa,* responsabile delle persone che agiscono alla sua dipendenza, anche se non siano state scelte e nominate da lui. Ma è ugualmente essenziale che la nave sia impiegata in viaggi, e che questi viaggi siano fatti per conto e nell'interesse dell'armatore.

L'essenza della figura giuridica dell'armatore è mirabilmente colta dalla definizione di Ulpiano (D. XIV,

§ 1 *de exercitoria actione* fr. 15): « exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum ». Non è quindi armatore, o cessa di esserlo, chi equipaggi una nave per cederne l'esercizio ad altri; nè basta ad attribuire la qualità di armatore l'esercizio di una impresa di armamento, disgiunta dall'impresa di navigazione. E d'altra parte il proprietario, che non ha fatto dichiarazione di armatore, è responsabile dell'esercizio della nave, perchè *si presume armatore,* non perchè è *proprietario,* come non esattamente qualche autore afferma (Brunetti, *op. cit.*, II, p. 35).

Anche l'armatore è commerciante, perchè l'impresa di navigazione, del pari che l'impresa di armamento, è un atto intrinsecamente commerciale, pur essendo indifferente che sia esercitata a fine di lucro personale, come accade per ogni *impresa,* in senso proprio.

Per l'esercizio della impresa di navigazione non è prescritto il requisito della nazionalità, perciò un cittadino straniero può essere armatore di navi italiane.

Se ogni proprietario può essere armatore, la figura dell'armatore prende tuttavia atteggiamenti diversi a seconda dei soggetti della proprietà.

Quando la nave appartiene ad una società, e questa esercita la navigazione a mezzo di propri organi ed agenti, la qualità di armatore è assunta dalla società, come persona giuridica distinta dalle persone dei soci. Anche in tal caso si ha un proprietario armatore come nella proprietà individuale (*ships owner*, *Reder, armateur*).

Quando invece la nave appartiene ad una collettività non organizzata giuridicamente, come nel caso della comunione navale (società irregolare d'armamento), allora bisogna distinguere i due aspetti, pubblico e privato, della qualità di armatore. Nel campo amministrativo *armatore* sarà o un rappresentante designato dai comproprietarii con la dichiarazione di armatore (armatore gerente), o in mancanza di dichiarazione, il comproprie-

tario che possiede la maggior parte dei carati, o tutti i comproprietari, se nessuno possiede la maggioranza.

Dal punto di vista *commerciale* e sostanziale, tutti i condomini sono armatori, in ogni caso, poichè tutti partecipano all'impresa di navigazione, come soci della società di fatto, per conto della quale la nave è esercitata.

Ad ogni modo, quando vi siano più partecipi nella proprietà della nave o più armatori, devono i proprietarii od armatori deputare una persona, che sia domiciliata nel compartimento in cui la nave è iscritta, perchè li rappresenti dinanzi alla autorità marittima (art. 54).

Infine quando l'armatore non è proprietario, nè gerente di una comproprietà, si ha la figura dell'*armatore noleggiatore.*

Diremo partitamente dell'armatore gerente e dell'armatore noleggiatore.

2. — *L'armatore gerente* (*ships husband*, *Korrespondentreder*, *armateur gérant*) è un mandatario dei caratisti. Sia o non sia egli uno dei comproprietari della nave, assume la qualifica di *armatore* della nave comune, e nel campo amministrativo non si fa differenza tra l'armatore gerente e l'armatore in proprio, mentre è chiaro che nei rapporti del diritto privato l'a. g. è una figura anomala di armatore, anche per chi riconosca, come facciamo noi, che egli incontra una responsabilità personale per la sua gestione esercitata nell'interesse del gruppo dei condomini. Basti rilevare che l'a. g., se non è caratista della nave, non acquista la qualità di commerciante, perchè non esercita la navigazione per conto proprio.

La nomina dell'armatore gerente può esser fatta dalla maggioranza dei comproprietarii, perchè è senza dubbio una di quelle deliberazioni riguardanti l'interesse comune, per le quali, a norma dell'art. 495 cod. comm., il voto della maggioranza è obbligatorio anche per la minoranza.

Come esattamente ritiene la nostra dottrina, d'accordo con quella francese, l'armatore gerente agisce come

potrebbe agire la maggioranza dei caratisti, compiendo soltanto gli atti di amministrazione ordinaria richiesti dallo scopo economico dell'impresa: in conseguenza nessun atto di disposizione patrimoniale gli è normalmente consentito, ma, come unico rappresentante verso i terzi dell'armamento, gli deve essere riconosciuta una capacità processuale attiva e passiva autonoma, alla stessa guisa di un institore commerciale.

Per i poteri eccedenti l'amministrazione ordinaria si presenta in modo speciale la posizione dell'armatore gerente, proprietario di oltre i 12 carati della nave, poichè si confonde in lui la qualità di mandatario dei caratisti con quella di portatore della maggioranza, e quest'ultima qualità è assorbente, in quanto attribuisce, in linea di fatto, all'armatore anche tutti i poteri che possono essere esercitati per deliberazione della riunione dei comproprietari.

È evidente che, dal punto di vista del diritto privato, la figura giuridica dell'armatore gerente è diversa a seconda della tesi che si sostiene intorno alla natura giuridica della comproprietà navale, quando la nave comune è adibita alla navigazione; quindi per esaminare le varie opinioni intorno alla figura giuridica dell'armatore gerente dovremmo ripetere quanto abbiamo detto intorno alla natura della comproprietà. Conviene piuttosto partire dalla conclusione che abbiamo raggiunto su questo punto.

Se l'esercizio della navigazione con la nave comune, quando manchi una regolare convenzione sociale, fa nascere tra i comproprietarii una società (collettiva) irregolare, è chiaro che l'armatore gerente non è che un amministratore di società collettiva irregolare, con tutte le conseguenze che ne derivano secondo il diritto comune commerciale, poichè mancano speciali norme del diritto della navigazione, nè le scarse disposizioni circa la comproprietà in funzione di esercizio della navigazione (disposizioni di diritto amministrativo, ed art. 507 cod. comm.) limitano od escludono la piena applicazione del regime delle società irregolari.

Certo si è che questa conclusione appare urtante perchè la società irregolare è un istituto anormale, che il diritto condanna e cerca di eliminare, mentre la comproprietà esercente la navigazione è un istituto tradizionale, che merita di essere considerato come valido e normale, senza bisogno di forme e di solennità che lo facciano rientrare in altra più generale categoria giuridica (quali le società commerciali). Ma che farci? Si può forse ammettere che la comproprietà esercente sia retta dagli usi? Ciò sarebbe possibile quando il diritto della navigazione fosse autonomo di fronte al diritto commerciale. Ma ciò non è, e se è vero che la comproprietà è una società irregolare, non può riconoscersi all'uso marittimo la forza di derogare alle leggi sulle società commerciali. L'uso tuttavia potrà validamente regolare punti, che non siano *espressamente* regolati in modo diverso dal codice. È certo che i caratisti intendono riferirsi agli usi del traffico marittimo, quando nominano un armatore gerente, senza espressamente limitarne i poteri. Ora, nella pratica, l'armatore gerente ha diritto di essere il solo amministratore della nave, con esclusione di ogni altro, e di esercitare i più ampi poteri di amministrazione, con una autonomia ed una libertà di iniziativa assai maggiori di quelle che spettano ad un amministratore di società commerciale collettiva.

Altra conseguenza che può sembrare aberrante: l'armatore gerente, in quanto amministratore di società irregolare, incontra responsabilità personale pel fatto della sua gestione. Ma questa situazione non ha nulla di assurdo, tanto se il gerente è uno dei caratisti (poichè allora è responsabile come tale), quanto se il gerente è un estraneo alla comproprietà, poichè se è chiamato e considerato *armatore,* bisogna pure che *di fronte ai terzi* abbia la responsabilità amministrativa e commerciale di un armatore. I suoi rapporti con i caratisti hanno carattere puramente interno e non sono opponibili ai terzi.

Del resto le soluzioni che si sogliono dare alle varie questioni, e che sono tratte dal regime generale del man-

dato commerciale, si accordano perfettamente con la posizione dell'armatore gerente, quale amministratore di una collettiva irregolare. Infatti, per le regole del mandato, l'armatore gerente assume la figura dell'institore, il cui mandato può esser tacito ed allora comprende tutti gli atti appartenenti e necessarii all'esercizio del commercio per cui è dato (nel nostro caso, esercizio della nave comune), e l'institore, che non tratta a nome del preponente e non firma con la clausola « per procura », assume obbligazione personale, pur potendo i terzi rivolgersi direttamente contro il preponente.

Non altrimenti vanno le cose per l'armatore gerente, quale amministratore di società irregolare, poichè di regola egli non tratta a nome dei comproprietarii, nè firma « per procura ».

Bastino qui questi accenni. Sull'argomento ritorneremo nella trattazione sull'esercizio dell'impresa di navigazione e sulla responsabilità dell'armatore.

Va da sè che, se i comproprietarii costituiscono una regolare società, l'amministratore di questa non avrà una situazione diversa da quella di un amministratore di una qualunque altra società commerciale, anche se assuma il nome di armatore gerente, e tale sia considerato dal punto di vista del diritto amministrativo. La pubblicità dei patti sociali li rende noti ed opponibili ai terzi.

Alcune leggi straniere dettano regole per l'armatore gerente. La legge belga del 1908 dispone che egli rappresenta in giudizio i proprietarii della nave per tutto ciò che è relativo all'armamento ed alla spedizione. Nel diritto inglese, lo *ships husband*, e nel diritto germanico il *Korrespondentreder*, hanno poteri più limitati; il codice tedesco ne dà una enumerazione dimostrativa. Altre leggi enumerano invece gli atti vietati, sulla base della distinzione tra atti di disposizione ed atti di amministrazione. Alcuni altri codici obbligano i comproprietarii a scegliere un armatore titolare (Svezia, Giappone). Varie leggi permettono la scelta tanto di un comproprietario quanto di un estraneo, ma per la no-

mina di un estraneo richiedono l'unanimità (Olanda, Germania). La legislazione francese si occupa dell'armatore gerente solo per negargli il potere di ipotecare la nave senza autorizzazione della maggioranza (legge 1885, art. 3).

3. — *L'armatore noleggiatore.* Il nome che nella pratica è stato dato a chi esercita la navigazione in nome e per conto proprio, ma a mezzo di nave non sua, non è giuridicamente esatto. In tale ipotesi non si ha un contratto di noleggio (che è un contratto tipico diretto al fine del trasporto) bensì un contratto di locazione, anche se si tratti di nave equipaggiata.

Si dovrebbe quindi dire: *armatore-conduttore.* Contratti di noleggio saranno quelli che l'armatore concluderà nell'esercitare il traffico marittimo con la nave tolta in locazione.

Si possono dare diversi casi. Si può avere cessione dell'uso di una nave armata ed equipaggiata e cessione dell'uso di nave disarmata. In questo secondo caso non v'ha dubbio che si ha locazione, e che il conduttore, se equipaggia la nave e la adibisce al traffico, assume la figura dell'armatore.

Nel caso di cessione dell'uso di nave equipaggiata ed armata bisogna distinguere. Si ha noleggio se il cedente rimane nella sua posizione di armatore, e cioè se resta a capo dell'impresa e conserva alla sua dipendenza gli agenti addetti alla nave (capitano ed equipaggio).

Nulla importa se il noleggiatore non si servirà della nave noleggiata per trasportare merci proprie, ma assumerà il trasporto di merci di altri caricatori, con contratti di subnoleggio. Questa speculazione del noleggiatore costituisce senza dubbio un affare di commercio, ma non un'impresa di armamento e di navigazione. E non è qui che dobbiamo occuparcene.

Se invece il proprietario, che ha armata ed equipaggiata la nave, e che fino a prova contraria o fino a diversa dichiarazione, è di fronte ai terzi armatore della sua nave, in luogo di esercitare la navigazione in nome e

per conto proprio, sia pure col noleggio globale della nave, ne cede l'uso ad altri, che si pone a capo dell'impresa e che la gestisce nel proprio interesse, e fa passare alla propria dipendenza l'equipaggio, e lo stesso capitano (dato che anche questi sia stato nominato dal proprietario), in tal caso si ha nuovamente locazione, ed il proprietario locatore non ha o non conserva la qualità di armatore, che viene assunta invece, come nel primo caso, dal conduttore, cosidetto armatore noleggiatore.

La voluta confusione di qualche autore tra impresa di *armamento* ed impresa di *navigazione* porta a conseguenze illogiche; a ritenere, per esempio, che possano essere armatori tanto il cosidetto noleggiatore quanto il cosidetto noleggiante. Ciò non è ammissibile, a meno che tra i due esista società od associazione, poichè se l'uso della nave ed il relativo esercizio passa dall'uno all'altro, e cioè dal noleggiatore al noleggiante, il primo cesserà di essere armatore nel momento stesso in cui lo diventerà il secondo.

Quel che decide dunque non è il punto del precedente armamento della nave ceduta, o come vuole in genere la dottrina, la circostanza che la scelta del capitano sia o no stata fatta dal proprietario, ma è invece unicamente il punto dell'esercizio dell'impresa di navigazione. Proprietario o conduttore, è armatore della nave chi assume a suo rischio l'impresa di navigazione, e la dirige, prendendo alla sua dipendenza e sotto la propria responsabilità il personale addetto alla nave.

Tanto è vero che non è decisivo di per sè l'elemento della scelta del personale, che il contratto di noleggio globale o a tempo non muta di natura giuridica anche nel caso che l'armatore noleggiante conceda al noleggiatore la facoltà di scegliere un equipaggio di propria fiducia. Anche questa forma di contratto si verifica nella pratica, e giustamente essa viene considerata come un puro e semplice caso di noleggio, in cui il noleggiante conserva la sua qualità di armatore, capo responsabile dell'impresa

di navigazione, ogni qualvolta il noleggiatore sceglie l'equipaggio per delegazione del proprietario, senza farlo passare alla propria dipendenza.

Tutta questa materia, che abbiamo cercato di semplificare e di chiarire, è assai disputata sia per la varietà dei casi che nella pratica si presentano, sia per l'imperfezione delle leggi mediterranee, le quali rispecchiano fasi sorpassate del traffico navale.

Ci sembra che la guida più sicura per distinguere l'uno dall'altro i tipi contrattuali, e quindi per delineare caso per caso la figura giuridica dei partecipi all'affare e per distribuire le responsabilità, stia nell'individuare il contraente che assume la funzione dell'armatore, e cioè del capo dell'impresa di navigazione.

Ed un altro punto fondamentale da tener presente in questa ricerca sta nella distinzione tra il *noleggio* (che è un contratto tipico e non muta natura nè disciplina anche quando implica l'uso dell'intera nave) e la cessione dell'uso della nave, che è, e rimane una locazione, anche quando non è ceduto solamente l'uso della nave (locazione di nave disarmata, semplice locazione di cosa), ma è ceduto l'uso della nave armata ed equipaggiata (locazione di cosa con cessione di contratto di locazione d'opera, o con promessa d'opera altrui, a seconda delle formole contrattuali).

Non è quindi esatta l'opinione di coloro che considerano come contratto di trasporto o di noleggio, in senso proprio, il cosidetto noleggio a tempo (*time charter*) anche se la nave è lasciata nella intera disponibilità del noleggiatore, dimodochè questi divenga armatore e assuma la direzione e la responsabilità del capitano e dell'equipaggio. Dice ad esempio il Ripert che in tal caso (una delle forme del *time charter*) il contratto è tuttavia di trasporto (noleggio), perchè il proprietario in sostanza si obbliga a fare un certo numero di viaggi per conto del noleggiatore, e perchè il proprietario esercita una *vera impresa*. L'equivoco sta appunto in quest'ultima osservazione. Il proprietario esercita una vera impresa, ciò è

esatto, ma non si tratta di una *impresa di navigazione,* se, come si è premesso, la navigazione è fatta per conto del noleggiatore, e questi assume appunto la funzione di armatore. Il proprietario esercita una *impresa di armamento,* che pure è un affare di commercio, ma non fa acquistare la qualità di armatore. Il proprietario, con la locazione della nave che egli ha armata, conclude la speculazione cui tende la sua impresa di armamento: trarre dalla cessione della sua nave un lucro maggiore di quello che ne avrebbe se facesse la locazione della nave non armata. L'impresa di navigazione invece è esercitata dal conduttore a intero suo rischio e pericolo, egli solo pertanto è armatore.

Con questi criterii direttivi, come vedremo a suo luogo, si devono e si possono risolvere le questioni tra le parti contraenti nell'applicazione del contratto e nell'onere della responsabilità, cui dà luogo l'esercizio della navigazione (contratti di noleggio, responsabilità per le obbligazioni incontrate dal capitano, ecc.).

Basti qui accennare che il diritto vivente si va già nettamente orientando verso quella chiarezza di posizioni che abbiamo ora cercato di definire. Anche nella pratica inglese è considerato armatore il noleggiatore (conduttore) quando nel *time charter* egli abbia avuto l'esclusivo controllo (*demise*) della spedizione; e le clausole del *government form 1902* (tipo di *time charter* inglese adottato anche dai contratti italiani) escludono espressamente dalla funzione e dalla responsabilità di armatore il noleggiante (locatore), imponendo al noleggiatore (conduttore) l'obbligo di manlevare la « *ditta armatrice* » da qualsiasi conseguenza e responsabilità che possa derivare dal fatto di avere il capitano firmato polizze, eseguito ordini del noleggiatore, e così da altre responsabilità proprie dell'armatore. Sono queste delle formule empiriche ed imperfette, ma rispondono chiaramente all' idea che armatore deve esser considerato solo il noleggiatore (conduttore). Taluni recenti formularii parlano addirittura di *locazione* e non più di noleggio, e così senz'altro am-

mettono che il proprietario, cedendo l'uso della nave, perde la figura di armatore.

Ma naturalmente il proprietario potrà tuttavia incontrare responsabilità solidale col conduttore armatore, quando non abbia adempiuto alle formalità di pubblicazione, o comunque abbia ingenerato falsa opinione sulla sua posizione giuridica. Infatti *nei rispetti dei terzi* non è sufficiente la definizione della natura del contratto tra il proprietario ed il noleggiatore o conduttore, e la conseguente attribuzione all'uno o all'altro della qualità di armatore. Le leggi e gli usi stabiliscono i diritti e le responsabilità dei proprietarii e degli armatori verso i terzi, ma quando dall'una o dall'altra qualità derivano delle facoltà, che costituiscono oneri o limitazioni ai diritti dei terzi, la legge e la buona fede richiedono che non siano opponibili ai terzi rapporti giuridici, che ad essi non sono noti o che addirittura sono contradetti da quanto risulta nell'apparenza.

Qui interviene la funzione di diritto privato della pubblicità navale, e si dimostra la necessità per i rapporti dell'armamento di un sistema analogo a quello che vige nei riguardi della proprietà, come è stato già ampiamente esposto.

4.—***Il vettore d'emigranti.*** Speciali disposizioni di legge riguardano l'armatore che esercita il trasporto degli emigranti, e introducono a tutela dell'emigrazione, limitazioni alla libertà dell'industria dell'armamento.

Per « emigranti » si intendono quei cittadini che espatriano esclusivamente a scopo di lavoro manuale o per esercitare il piccolo traffico, o per raggiungere prossimi congiunti già emigrati a scopo di lavoro, o che ritornano in paese estero ove già precedentemente siano emigrati.

Ai fini della tutela legale si distingue l'emigrazione verso paesi transoceanici e non transoceanici. Nei riguardi della navigazione la legge si occupa degli emigranti transoceanici, che viaggiano in terza classe, o

classi equiparate, per recarsi in paesi oltre lo stretto di Suez, od oltre Gibilterra (escluse le coste di Europa).

Il trasporto degli emigranti non può esser esercitato che con una speciale concessione annuale, detta patente di vettore (art. 18 della legge sull'emigrazione, t. u. 13 novembre 1919, convertito in legge 17 aprile 1925). Il Ministro degli affari esteri può, con decreto motivato, negare, limitare o ritirare la patente. Questa può esser concessa a compagnie di navigazione, ad armatori singoli ed anche a noleggiatori; perciò la qualità di armatore, secondo il diritto comune, è un presupposto della figura di vettore di emigranti. Le compagnie straniere sono equiparate alle società nazionali, devono esser riconosciute in Italia secondo gli articoli 230 e segg. cod. comm. (regime delle società costituite all'estero), e devono, del pari che gli armatori e noleggiatori stranieri, nominare come loro mandatario un cittadino italiano.

È discusso se il rilascio della patente di vettore sia una *autorizzazione* ovvero una *concessione discrezionale.* Propendiamo per la prima opinione e riteniamo perciò che la patente non possa esser negata a chi adempie a tutte le condizioni e prescrizioni stabilite, e non possa esser revocata che quando le dette condizioni vengono meno. Ci conforta in questi principii la norma per cui con decreto reale può esser sospesa temporaneamente ogni nuova iscrizione di piroscafi su patente di vettore per tutte o per alcune linee (art. 21).

Il capitano di piroscafo italiano o straniero, non iscritto su patente di vettore, che in partenza per l'Italia da porti transoceanici imbarchi più di 50 passeggeri italiani di 3ª classe, deve munirsi di speciale licenza da rilasciarsi dall'autorità consolare.

Il vettore deve versare una cauzione. I prezzi dei noli devono essere approvati dal Commissariato di emigrazione (art. 31), ora dal Ministero degli esteri, dopo la abolizione del Commissariato autonomo. Il contratto di passaggio degli emigranti è regolato con norme speciali, che vedremo a suo luogo.

Su ogni nave che trasporti emigranti transoceanici prende imbarco un R. Commissario (in genere: ufficiale medico), che vigila sull'andamento del servizio sanitario e sull'osservanza delle norme sull'emigrazione.

Fra le varie ***obbligazioni legali*** imposte ai vettori nell'interesse degli emigranti, due sono particolarmente notevoli: *a*) il vettore è obbligato a trasportare gli indigenti italiani rimpatrianti, a richiesta delle autorità italiane all'estero, al prezzo di passaggio da stabilirsi con decreto del Ministero (art. 30); *b*) il vettore è responsabile dei danni verso l'emigrante che sia respinto dal paese di destinazione, quando sia provato che a lui erano note, prima della partenza, le circostanze che avrebbero determinato la reiezione dell'emigrante.

In caso di coalizione tra vettori per rifiutare il trasporto degli emigranti al prezzo dei noli approvati, la patente viene ritirata ed il governo può autorizzare i Comitati locali dell'emigrazione a sostituirsi all'opera dei rappresentanti dei vettori, e autorizzare con speciali concessioni altre compagnie, armatori o noleggiatori, al trasporto degli emigranti (art. 32).

Il vettore può nominare rappresentanti propri, assumendo la responsabilità civile di ogni loro atto in materia d'emigrazione. È inoltre responsabile del fatto dei suoi dipendenti, ed ogni patto che limiti questa responsabilità è nullo (art. 22). È da questa disposizione (che ha dato luogo ad una espressa riserva all'atto della firma della Convenzione di Bruxelles del 1924) che la giurisprudenza (però non senza contrasto) deduce la non applicabilità dell'abbandono nei riguardi della responsabilità del vettore verso gli emigranti.

È vietato al vettore, o a chi lo rappresenta, di percepire compensi di qualsiasi specie dall'emigrante, oltre il nolo (art. 33).

Le controversie tra emigranti transoceanici e vettori, nascenti dal contratto di trasporto o nell'applicazione delle norme sull'emigrazione erano demandate secondo la legge speciale agli « ispettori dell'emigrazione » senza

limite di valore (art. 37); quando il valore superi le lire cinquanta era ammesso appello alla Commissione centrale dell'emigrazione, costituita a norma dell'art. 57 della legge (art. 51). Ma queste disposizioni sono state abrogate dal decreto 11 febbraio 1929, che ha abolito la giurisdizione speciale dell'emigrazione, sostituendola con l'autorità giudiziaria ordinaria.

I vettori possono ricorrere ad una speciale Commissione (istituita dal decreto 30 dicembre 1923) contro la determinazione dei noli.

5. — *L'armatore aereo.* È evidente, nel campo organizzativo e commerciale, l'identità della figura dell'armatore aereo, che le leggi chiamano *imprenditore di servizi aerei* (Provvedimenti, art. 34, reg. art. 266) o *esercente di trasporto aereo* (Provvedimenti, art. 40), distinguendone nettamente la posizione da quella del proprietario. Ed infatti, secondo la legge aeronautica (art. 34) « la responsabilità dell'imprenditore del trasporto aereo è regolata dalle norme di diritto comune che regolano la responsabilità del trasporto terrestre o marittimo », salvo le espresse deroghe del diritto speciale.

Perciò vale, di regola, per la navigazione aerea tutto quanto abbiamo detto intorno alla figura ed alla disciplina dell'armatore marittimo, dell'armatore conduttore (le leggi speciali conoscono, ma non regolano la locazione dell'aeromobile) e dell'armatore gerente (regolato, così per la navigazione aerea come per la marittima, secondo le norme generali del diritto).

La Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 « per l'unificazione di alcune regole sul trasporto aereo internazionale » parla di « vettore aereo » (*transporteur aérien*) e ne regola la responsabilità ma solo nei rapporti contrattuali.

6. — *Il raccomandatario.* I raccomandatarii o agenti di navigazione, o consegnatarii, sono persone che in modo stabile, o caso per caso, vengono incaricate nei porti

dell'adempimento di operazioni relative alle navi in arrivo o in partenza.

Il codice di commercio attribuisce al capitano l'adempimento di tutte le operazioni commerciali e la gestione del carico, e presuppone che una nave si fermi nei porti tutto il tempo che occorre, affinchè il capitano possa personalmente eseguire o sorvegliare le operazioni commerciali. Invece l'armatore ha interesse a ridurre al minimo la permanenza della nave nei porti, e quindi ad affidare ad altri, mansioni e funzioni, che potrebbero essere di competenza del personale viaggiante; ed a mezzo di propri rappresentanti o mandatarii terrestri farà trovare pronti i noleggi ed i carichi, prenderà in consegna le merci sbarcate, per farne poi la distribuzione ai singoli destinatarii, quando forse la nave già sarà ripartita.

Questi rappresentanti o mandatarii sono appunto i raccomandatarii, i quali dunque, quali ausiliarii dell'impresa di navigazione, sostituiscono l'armatore o il capitano nel compimento di operazioni del traffico navale (noleggi, carico e scarico delle merci, affari commerciali varii, incasso dei noli ecc.).

Le leggi marittime non dettano disposizioni per questa categoria di collaboratori dell'impresa navale, ma non la ignorano (cfr. ad es., art. 117 cod. m. m.).

I raccomandatarii pertanto possono far parte del personale ausiliario di una impresa di navigazione, ovvero essere degli esercenti di propri uffici d'affari (art. 3 cod. comm., n. 21: imprese di commissioni, di agenzie, e di ufficii d'affari). In questo secondo caso, i raccomandatarii o consegnatarii esercitano una professione commerciale e sono quindi commercianti.

Da un punto di vista puramente teorico, considerando la funzione economica di questi agenti nel traffico marittimo, si possono ravvicinare, e confondere in una medesima categoria di persone dell'armamento, gli agenti o rappresentanti stabili delle grandi società armatrici, e gli agenti che, a capo di un proprio ufficio, occasionalmente od anche stabilmente, rappresentano questo o quel-

l'armatore, o ne curano gli interessi senza rappresentanza.

Ma questo ravvicinamento non corrisponde alla realtà dei fatti e non presenta alcuna utilità. Quando le funzioni, che sogliono considerarsi proprie del raccomandatario, vengono esercitate da un organo permanente di una società armatrice, sparisce in realtà la figura di un particolare ausiliario o intermediario: è l'armatore stesso, la società, che, mediante la istituzione di sue sedi filiali o succursali, è direttamente presente ed operante nei varii porti.

Negli altri casi invece la figura del raccomandatario assume una consistenza sua propria, e dà luogo a delicati problemi circa la rappresentanza e la responsabilità. Infatti, in mancanza di disposizioni di legge, non si può determinare con una formola generale l'ambito delle attribuzioni dei raccomandatarii, nè definire la loro posizione giuridica. Tutto dipende da quanto è convenuto caso per caso, e in mancanza di convenzione espressa, dagli usi locali o generali del commercio marittimo.

Il raccomandatario può essere un institore, e cioè un rappresentante generale dell'armatore nella zona a lui assegnata, può essere un semplice mandatario con rappresentanza limitata e può infine essere un commissionario, e cioè un mandatario senza rappresentanza.

La prima ipotesi si verificherà normalmente quando il raccomandatario è un agente stabile ed esclusivo, con ufficio aperto al pubblico e gestito a nome dell'armatore; la terza ipotesi di regola si verificherà quando si tratti di agenzie di affari che assumono caso per caso singoli incarichi da parte di armatori.

Vana è dunque ogni indagine generica sulla figura dei raccomandatarii e sulla estensione della loro rappresentanza. Si applicano le regole generali del mandato commerciale. Quindi, se un raccomandatario agisce a nome di un armatore come suo rappresentante esclusivo, si deve presumere che abbia una rappresentanza generale, estesa a tutte le operazioni inerenti all'esercizio

della navigazione, a meno che espresse limitazioni non siano contenute nel mandato, debitamente pubblicato, o non siano altrimenti note (art. 370 cod. comm.).

Grande importanza hanno al riguardo gli usi locali, ai quali espressamente o tacitamente sogliono riferirsi le parti. Secondo gli usi, ad esempio, nel contratto di agenzia o di raccomandazione il compenso è fissato a forfait per tonnellata di merci, e comprende le provvigioni di incasso dei noli, le spese di sbarco, l'uso dei galleggianti, il trasporto a terra, le spese di carico in vagone, le spese di pubblicità, ecc. Nei contratti continuativi si suole statuire un minimo di compenso garantito.

A causa dell'evidente interesse che i noleggiatori hanno a che il raccomandatario sia persona di fiducia dei destinatarii o almeno in precedenza ad essi nota, si suole spesso indicare nella polizza di carico il nome del raccomandatario, il quale risulta così scelto di comune accordo dall'armatore e dal caricatore, e non può essere unilateralmente revocato dall'armatore.

Talvolta (per es. nei trasporti con la clausola « sotto paranco ») il raccomandatario-commissionario è nello stesso tempo mandatario dell'armatore e mandatario dei destinatarii, egli allora nello stesso momento consegna la merce a nome dell'armatore e la riceve a nome dei destinatarii. Questa pratica agevola notevolmente la rapida discarica della nave.

La questione dell'estensione della rappresentanza del raccomandatario si presenta nella pratica per lo più nei rapporti processuali. Se l'armatore è lontano, e la nave, col capitano che rappresenta l'armatore, è partita, è naturale che i destinatarii delle merci, e quanti altri vantano diritti che possono essere esperiti in quel porto di scalo, si rivolgano contro il raccomandatario. E questi sarà validamente citato nei limiti del proprio mandato, ma naturalmente sempre quale rappresentante dell'armatore, a meno che egli non abbia incorso in responsabilità personale (per es. per la cattiva conservazione della merce presa in consegna).

Assai discusso è il punto della situazione giuridica e della responsabilità del raccomandatario rappresentante in Italia di società armatrice straniera. L'art. 231 cod. comm. dispone che « i rappresentanti di qualsivoglia specie » sono personalmente responsabili di tutte le obbligazioni sociali per gli atti dipendenti dall'esercizio delle loro funzioni, nel caso che la società straniera non abbia adempiuto alle formalità di pubblicazione prescritte dall'art. 230 cod. comm. Una giurisprudenza prevalente, ma errata, ritiene applicabile questa rigorosa disposizione anche al raccomandatario, sprovvisto di rappresentanza generale (e perciò non tenuto a provvedere alle formalità di pubblicazione), ma semplice mandatario con poteri limitati a singoli incarichi di raccomandazione.

7. — *Mediatori marittimi.* I mediatori marittimi (*ships-brokers*) sono degli agenti o sensali che si occupano sopratutto del traffico dei *tramps* e dei velieri, e compiono una utile funzione nell'accaparramento e nella distribuzione dei noleggi.

Una parte delle funzioni che possono essere da noi esercitate dai raccomandatarii, o dai mediatori, sono in Francia oggetto di uno speciale monopolio dei *courtiers maritimes,* sopravvivenza di antichi istituti della mediazione commerciale.

I *courtiers* (*conducteurs de navires*) sono nello stesso tempo pubblici ufficiali e commercianti, esercitano la mediazione dei noli (*courtage des affrètements*), la traduzione dei documenti marittimi, la constatazione del corso dei noli, la vendita delle navi agli incanti, ed infine la *conduite* delle navi, e cioè l'adempimento delle pratiche amministrative, doganali, giudiziarie, nell'interesse delle navi in arrivo ed in partenza. Le navi francesi non sono obbligate a rivolgersi ai *courtiers,* ma non possono scegliere altri rappresentanti per le attribuzioni che sono riservate a questi professionisti privilegiati. Invece le navi straniere nei porti francesi sono obbligate a servirsi dei *courtiers,* o quanto meno a pagare il *droit de courtage.* Questa in

sostanza è una forma di protezione della marina francese in violazione del principio dell'uguaglianza di bandiera.

La mediazione marittima costituisce un monopolio anche in altri paesi (Austria, Grecia, Portogallo), altrove è organizzata, ma senza monopolio (Spagna, Olanda, Svezia), nella maggior parte dei paesi è libera (Italia, Inghilterra, Germania, Norvegia).

8. — *Il capitano.* Il nostro codice di commercio, sulla traccia del codice francese, fa del capitano la figura preminente e più rappresentativa tra le persone dell'armamento, mentre, come si è visto, la recente evoluzione economica dell'impresa navale ha portato ad una maggiore divisione del lavoro nella sempre più vasta e complessa organizzazione dei trasporti marittimi.

Tuttavia lo studio delle funzioni del capitano va condotto sulle disposizioni del codice, sia perchè queste conservano tutta la loro portata pratica nelle piccole imprese di navigazione, organizzate nelle forme tradizionali, sia perchè anche dove talune attribuzioni del capitano sono nel fatto esercitate da altri agenti, alla sua dipendenza o alla dipendenza diretta dell'armatore, restano ugualmente in vigore, almeno in linea di principio, le regole fondamentali sui poteri e sulle responsabilità del capitano, oltre a quelle sulle funzioni, che per legge sono inderogabilmente a lui devolute.

Capitano per l'art. 496 cod. comm. è *l'incaricato del comando* di una nave; ed è essenziale che l'incarico per ciò che riguarda la manovra, e la direzione nautica della nave, sia *esclusivo,* tanto che è proibita qualunque convenzione diretta ad eludere questa prerogativa (art. 107 c. m. m.), ed il divieto è rafforzato da sanzione penale (art. 356). Le leggi parlano di *capitano o padrone,* comprendendo così le diverse categorie di comandanti di navi. Come abbiamo visto a suo luogo, la qualifica di padrone spetta agli autorizzati a comandare bastimenti entro il Mediterraneo (art. 59 cod. m. m.), ma la denominazione in pratica comprende tutti i minori comandanti di nave

(perciò anche i marinai autorizzati e i capibarca, art. 60, art. 431 cod. m. m.). Cosicchè le disposizioni che parlano di « capitani e padroni » si riferiscono a tutti i comandanti di navi, come anche in genere quelle che parlano soltanto del « capitano », come comandante di nave, salvo eccezioni espresse.

Ma è naturale che, per ragioni di fatto, la pienezza dell'istituto si riscontra solamente nel capitano in senso proprio, cioè nel comandante di una nave di notevole portata, adibita a lunghi viaggi. Il piccolo traffico si svolge con maggior semplicità di rapporti ed assai spesso il padrone è lo stesso proprietario della nave.

Ma nulla vieta che anche il capitano sia proprietario ovvero armatore, o insieme proprietario ed armatore della sua nave. Se i rapporti giuridici che nascono da questa situazione sono più semplici, che nel caso in cui il capitano sia un preposto dell'armatore, tuttavia le regole di diritto restano le medesime, e trovano integrale applicazione in quanto se ne presentino gli estremi relativi. Una disposizione speciale a riguardo del capitano comproprietario è quella dell'art. 494 cap. cod. comm., per la quale, se il capitano congedato è comproprietario della nave, egli può rinunciare alla comproprietà ed esigere il rimborso del capitale corrispondente, da determinarsi secondo perizia. È questo una specie di *diritto di recesso* dalla società di armamento, cui dà luogo l'esercizio in comune della navigazione da parte dei condomini. La formola dell'art. 494 è assoluta e non distingue, ma è da ritenere che l'ipotesi della legge sia quella che il capitano possieda una quota della nave inferiore alla metà dei carati. Del resto è proprio della natura del recesso, che chi recede rappresenti una minoranza di fronte a coloro che continuano la società.

Non è dunque il caso di introdurre distinzioni tra diverse categorie di capitani, e si può senz'altro esaminare la figura del capitano nella forma più complessa di impresa navale, quella in cui egli è un preposto dell'armatore.

9. — *La figura giuridica del capitano.* In questa situazione, che è la normale e quella considerata dalle leggi, la figura del capitano riunisce insieme molteplici aspetti, e per la sua definizione giuridica non è ravvicinabile ad alcuna altra figura nè del diritto privato nè del diritto pubblico. Per farsene un'idea completa e precisa bisogna esaminare tutte le attribuzioni e le funzioni al capitano conferite dalle leggi commerciali e dalle leggi amministrative. Ed il compito è difficile sia per il disordine delle disposizioni legislative, sia perchè le funzioni del capitano sono in parte di diritto privato e in parte di diritto pubblico, e tutte tra loro così connesse che sembra arduo riconoscere se abbia a prevalere il carattere privato o quello pubblico.

Il capitano è nello stesso tempo un dipendente e rappresentante dell'armatore ed un delegato della autorità pubblica; agisce nell'interesse e per conto dell'armatore, ma tuttavia può talvolta far prevalere la sua volontà, e compiere atti di proprietario; egli obbliga l'armatore con i suoi atti, ma tratta in nome proprio; ed infine numerosi e vari doveri e responsabilità lo riguardano personalmente, benchè egli comandi la nave e diriga la spedizione per conto altrui.

La singolarissima posizione giuridica del capitano rispecchia le caratteristiche del traffico marittimo, e cioè quelle speciali condizioni di fatto alle quali risalgono tutti i particolari atteggiamenti del diritto della navigazione.

Il capitano scelto e nominato dall'armatore, che gli affida una parte cospicua del proprio patrimonio, guida una spedizione lontana, fuori del possibile diretto controllo del capo dell'impresa di navigazione; ha la gestione e la cura del carico nell'interesse di un gruppo più o meno numeroso di caricatori.

La nave porta pei mari liberi e nelle acque straniere la bandiera nazionale, segnacolo della sovranità e della legge della patria, onde il capitano, capo della comunità delle persone che vivono a bordo della nave, come su di un lembo del territorio del paese, rappresenta l'au-

torità dello Stato, ed all'occorrenza ne esercita talune funzioni.

Le avventure e le difficoltà del viaggio possono dar luogo a situazioni gravi, e spetta al capitano di farvi fronte con indipendenza di iniziativa e di poteri.

Sono questi i fatti dai quali balza fuori evidente il doppio aspetto della figura del capitano, l'aspetto privatistico e quello pubblicistico. Ed infatti le attribuzioni, le responsabilità, i diritti ed i doveri del comandante di una nave possono essere classificati in due grandi categorie, che fanno capo a due momenti giuridici distinti: al contratto di arruolamento ed all'assunzione del comando della nave.

Il contratto di arruolamento è la fonte dei rapporti giuridici tra l'armatore e il capitano, che nel loro complesso costituiscono un rapporto di servizio, regolabile entro certi limiti dalla volontà delle parti, ma di cui la legge formula lo schema, per gran parte inderogabile.

Quando il capitano, nominato col contratto di arruolamento, o già in servizio stabile presso l'armatore (come per lo più accade nelle grandi società di navigazione che hanno un personale in pianta organica), assume il comando della nave, entra pienamente in vigore il regime pubblicistico dell'istituto, ed il capitano si trova investito di funzioni, che sono affatto estranee al contenuto del rapporto di servizio; e di autorità propria, che non ha alcuna radice nell'arruolamento, nè alcun nesso con la rappresentanza dell'armatore.

Alcuni autori, distinguendo le due ipotesi: l'ingaggio del capitano con immediata destinazione al comando, e l'ingaggio con destinazione successiva, sostengono che nel primo caso si ha contratto di *arruolamento* e nel secondo caso contratto di *impiego*. Ma una simile distinzione non ha che un valore puramente formale. In realtà il contratto tra armatore e capitano (lo si chiami arruolamento od impiego) è sempre lo stesso contratto, conforme al regolamento collettivo di lavoro stabilito mediante accordi sindacali. Una diversa situazione giuridica può

derivare solo da ciò che il contratto sia applicato subito in tutto il suo contenuto, o sia applicato in fasi successive.

Con l'arruolamento, quando non è stabilito altrimenti, l'armatore ha il diritto di destinare il capitano al comando ed il capitano ha il dovere di assumerlo. In tale ipotesi la destinazione al comando è un atto unilaterale di volontà dell'armatore sulla base dell'obbligo contrattuale del capitano. E solo con l'assunzione del comando entrano in funzione tutti gli attributi del capitano come comandante di nave, a cominciare dalla rappresentanza; perciò si può dire che il mandato dell'armatore, sul quale poggia questa rappresentanza, si completa e si concreta solo con l'ordine di assumere il comando della nave.

È bensì vero che gli stessi poteri di rappresentanza del capitano sono determinati dalla legge (onde si ha qui un caso di rappresentanza *legale* o *necessaria*), e perciò deve riconoscersi che l'intero istituto ha una forte costruzione di diritto obiettivo, che ne sottrae la disciplina alla libera volontà delle parti.

Tuttavia è un atto di volontà privata quello che conferisce ad una persona la situazione giuridica di capitano, e quindi resta sempre vero che il contratto tra armatore e capitano costituisce il necessario presupposto da un lato della rappresentanza dell'armatore, e dall'altro lato dell'assunzione al comando, con tutte le conseguenze di diritto privato e pubblico che ne derivano per inderogabile disposizione di legge.

Coloro che dànno prevalente importanza alle funzioni pubbliche del capitano, all'autorità di cui egli è investito direttamente dalla legge, e ai limiti legali inderogabili posti al regolamento del rapporto di servizio: e su tutto ciò si fondano per caratterizzare la figura giuridica del capitano, non tengono conto del fatto che una persona è capitano di una determinata nave in forza della nomina fatta dall'armatore e del rapporto di servizio cui la nomina dà vita, e che perciò questo negozio giuridico costituisce il presupposto essenziale di tutto l'istituto.

10. — *Nomina del capitano.* L'influenza della disciplina coattiva dell'istituto si manifesta però anche nella nomina, e cioè in quell'atto che per principio è lasciato alla privata volontà, e ciò avviene in quei casi in cui si deve urgentemente provvedere al comando della nave, senza che l'armatore abbia la possibilità di farlo personalmente.

La legge si preoccupa della necessità che la nave non abbia a rimanere senza un capace comandante. L'articolo 108 c. m. m. dispone che, mancando per qualsiasi causa il capitano o il padrone, il comando della nave apparterrà di diritto al secondo, e in difetto agli altri ufficiali di marineria di bordo, secondo il loro grado, e poi al nostromo, fino al primo luogo di approdo, dove, in mancanza delle disposizioni degli armatori, sarà provveduto dall'autorità marittima o consolare.

Quindi l'assunzione del capitano può avvenire:

a) per *nomina* dell'armatore;

b) per *surrogazione* legale;

c) per *provvedimento* dell'autorità marittima o consolare.

Nella nomina per surrogazione legale appare chiara la distinzione tra rapporto di servizio ed assunzione al comando: l'ufficiale che assume il comando per disposizione di legge in luogo del capitano designato, era già in rapporto di servizio con l'armatore.

Ma la nomina per surrogazione legale e quella per provvedimento dell'autorità presuppongono speciali condizioni di fatto e la mancanza di disposizioni da parte dell'armatore. Sono casi eccezionali e temporanei. L'armatore, appena possibile, provvederà alla nomina definitiva del nuovo capitano della nave: tuttavia egli risponde del capitano provvisorio come se l'avesse nominato egli stesso. Ciò non ha nulla di strano, poichè, come si è già avvertito, il capitano è investito direttamente dalla legge di tutti i poteri necessarii per l'esercizio della sua missione.

11. — *Rapporto di servizio.* La nomina del capitano,

e cioè la destinazione di un capitano a comandare la nave, è una *preposizione.*

Il capitano può anche essere nominato dal proprietario non armatore, e cioè dal proprietario che vuol cedere ad un armatore l'uso della nave equipaggiata, ma in tal caso il capitano, scelto dal proprietario, deve passare alla dipendenza dell'armatore noleggiatore, e questi, accettando la nomina fatta dal proprietario, la conferma. Onde il capitano è sempre un preposto dell'armatore, nè può essere diversamente, perchè per definizione l'armatore è il capo dell'impresa di navigazione, e quindi il personale addettovi è alla sua dipendenza.

Null'altro che questo esprime il concetto di *preposizione.* Il contratto tra l'armatore e il capitano è chiamato dal codice di commercio contratto di *arruolamento*, nome dato anche al contratto tra l'armatore e le altre persone dell'equipaggio, ed il capitano è posto dall'art. 521 tra le persone componenti l'equipaggio. Tuttavia le norme del codice sul contratto di arruolamento, come è fatto palese dal loro contenuto, riguardano il personale subalterno, e solo l'art. 546 estende anche al capitano le disposizioni su i salari e la cura dei marinai.

Parleremo perciò più avanti del contratto di arruolamento. Qui basterà osservare che il contratto di assunzione del capitano, benchè abbia un contenuto diverso da quello del personale subalterno, ha la medesima natura giuridica: è anch'esso una sottospecie della locazione di opere (contratto di lavoro), ed, ove mancano precise disposizioni della legge commerciale, è regolato dagli usi e dalle regole generali del codice civile (art. 1627 e segg.). Ed un'autorevole recente giurisprudenza vuole estendere all'arruolamento del capitano le norme sul contratto d'impiego privato (R. D. 13 nov. 1924, R. D. 26 febbr. 1928).

Ma grande importanza innovativa hanno in questa materia i contratti collettivi di lavoro, risultanti da concordati tra organizzazioni di gente di mare e di armatori, ed i regolamenti organici delle grandi società di navigazione, che vengono a formare parte integrante dei singoli

contratti di lavoro. Nella maggior parte dei casi perciò questi rispondono ad un tipo già costituito e sono pertanto uniformi. Lo vedremo a suo luogo.

La differenza sostanziale tra il contratto di arruolamento del capitano e quello del personale subalterno sta in ciò che nel contratto del capitano, oltre alla locazione d'opera, si ha anche un mandato. Ciò apparisce assai chiaramente dalle stesse disposizioni del codice sull'arruolamento, nelle quali si vede il capitano arruolare l'equipaggio, e trattare con le persone dell'equipaggio nello interesse dell'armatore (cfr. art. 522, 526, 537, 538, ecc.).

Il contenuto del rapporto di servizio tra armatore e capitano non potrebbe interamente spiegarsi col contratto di lavoro, poichè questo ha per oggetto l'esecuzione di atti materiali, mentre fa parte del rapporto di servizio anche l'esecuzione di atti giuridici. Gli elementi della locazione d'opera sono perfettamente conciliabili con quelli del mandato, essendo che anche questo contratto rientra nella categoria generale dei negozi che hanno per contenuto la prestazione di un servigio. E la stessa mescolanza in un unico rapporto giuridico di elementi della locazione di opera con elementi del mandato si verifica in altri casi analoghi, ad es. nel contratto con l'institore, e negli altri contratti di preposizione nell'azienda commerciale. Sull'elemento del mandato si fonda poi la rappresentanza del capitano, così come è regolata dalla legge. Ma tanto il rapporto di locazione, quanto quello di mandato, subiscono qui deformazioni determinate dalla peculiare natura dell'incarico, e dal fatto che sul mandato viene a innestarsi la rappresentanza legale. Così ad es. la facoltà di congedare il capitano senza indennità (art. 494 cod. comm.) è in contrasto con le norme comuni della locazione di opera e con quelle del mandato commerciale; la morte dell'armatore non influisce sulla rappresentanza del capitano, che è tenuto a compiere il viaggio (art. 514 cod. comm.), mentre di regola la morte del mandante estingue il mandato.

Un complesso di obbligazioni legali del capitano

forma il contenuto del rapporto di servizio, descritto esattamente dal Brunetti nel modo seguente.

Il capitano si obbliga in generale a prestare il servizio che è proprio della sua carica di comandante della nave, e che ha una portata diversa a seconda delle caratteristiche della nave, e della sua destinazione (trasporto, rimorchio, pesca, diporto ecc.), ed a seconda del carattere della navigazione (lungo corso, cabotaggio ecc.).

Il capitano poi è obbligato in particolare: *a*) ad uniformarsi alle istruzioni dell'armatore; *b*) ad esercitare le sue funzioni con la diligenza che gli è propria per legge. L'art. 496 c. comm. stabilisce infatti che il capitano incaricato del comando di una nave è obbligato per le colpe anche leggiere che commette nell'esercizio delle sue funzioni; e che la sua responsabilità nei casi determinati dal codice non cessa se non con la prova di ostacoli provenienti da caso fortuito o da forza maggiore; *c*) a compiere il viaggio pel quale è stato arruolato, o altrimenti a rifondere i danni e le spese verso i proprietari (armatori), ed i noleggiatori (art. 514 c. comm.); *d*) a osservare le norme degli art. 506-510 c. comm. relative ai varî negozi giuridici da compiere sia nel luogo di dimora degli armatori, sia durante il viaggio; *e*) ad informare l'armatore senza ritardo dello stato della nave, delle vicende del viaggio e delle novità concernenti la gestione della nave, ed a chiedere le opportune istruzioni; *f*) a rimettere, prima della partenza da un luogo, dove abbia fatto delle spese straordinarie o contratte obbligazioni, un conto da lui sottoscritto così delle spese con l'indicazione dei documenti giustificativi, come delle obbligazioni col nome, cognome e residenza dei creditori. Se il carico è fatto per conto dei proprietari o degli armatori, il capitano deve rimettere ad essi il conto delle cose caricate e del loro prezzo (art. 511). Ma a parte queste disposizioni particolari, per le norme generali del mandato, il capitano è tenuto a rendere il conto finale della sua gestione; *g*) a non caricare sulla nave alcuna merce per suo conto, senza il permesso dell'armatore e senza pagare il nolo, se non vi

è autorizzato dalle condizioni di arruolamento (art. 527 cod. comm., e cfr. art. 563); *h*) a non fare alcun commercio per suo conto particolare, quando navighi a profitto comune sul carico, salvo diversa convenzione scritta. In caso di contravvenzione le cose caricate dal capitano per suo conto particolare sono devolute a profitto degli altri interessati (art. 515 cod. comm.).

Dal suo canto l'armatore è obbligato verso il capitano alle prestazioni proprie del contratto di lavoro e di mandato, secondo le condizioni espresse, o in mancanza secondo gli usi.

Disposizioni particolari sono dettate al riguardo nel regime del contratto di arruolamento, e di questo parleremo a proposito dell'equipaggiamento della nave.

12. — *Rappresentanza del capitano.* Sul rapporto di servizio si innesta la rappresentanza del capitano, come è determinata dalla legge.

Per definire la figura ed i poteri del capitano, quale rappresentante dell'armatore, sarebbe vano ricorrere al confronto con altre figure di rappresentanti. Si suol dire che il capitano è un *institore* o un *quasi institore,* ma la prima definizione non è esatta, e la seconda non significa nulla di preciso, e quindi è inutile.

La verità è che il capitano, mediante la preposizione, si viene a trovare investito dei poteri che la legge gli riconosce, e che le convenzioni private non possono essenzialmente mutare. Perciò la rappresentanza del capitano solo mediatamente promana da un negozio giuridico privato. Fonte diretta ne è la legge, onde si tratta di una rappresentanza legale o necessaria. Infatti il capitano non firma per procura, come l'institore, essendochè la sua qualifica di capitano basta a stabilire che egli agisce nell'interesse e per conto del suo preponente, nei limiti che la legge pone alla rappresentanza dei capitani di nave.

E così pure si spiega come il capitano non assume responsabilità solamente verso il suo preponente, e non

impegni sempre soltanto la responsabilità di questi, ma invece in alcuni casi sia personalmente responsabile dell'osservanza delle prescrizioni legali verso gli altri interessati nella nave e nel carico (art. 505 cod. comm.).

Fondando sulla legge la rappresentanza del capitano, si eliminano da un lato molte difficoltà di costruzione giuridica, e dall'altro si definisce e si analizza esattamente il rapporto di servizio.

È esatto pertanto dire, come fa il Ripert, che il capitano è un rappresentante dell'armatore, benchè i rapporti che l'uniscono a questi non siano necessariamente rapporti contrattuali, e nemmeno forse rapporti di diritto privato. Ma questa osservazione non ha la conseguenza di escludere che il rapporto di preposizione sia un negozio giuridico privato di locazione d'opera con elementi di mandato, posto che si deve distinguere la situazione contrattuale del capitano nei rispetti dell'armatore preponente, dalla sua situazione come rappresentante, la quale crea bensì dei rapporti giuridici tra lui e il preponente, ma questi rapporti non formano il contenuto del contratto, perchè invece derivano dalla situazione giuridica di capitano, come è costituita dal diritto obiettivo.

Come dice il Ripert, la nave è il segno visibile che il capitano è il rappresentante legale del proprietario (meglio: dell'armatore), senza che i terzi abbiano ad indagare in che modo il capitano sia stato nominato.

Nel diritto francese e nel tedesco le norme generali sulla rappresentanza del capitano sono analoghe alle nostre. Nel diritto inglese manca una precisa disciplina della rappresentanza, di regola il capitano incontra responsabilità personale, e l'armatore resta impegnato verso i terzi solo in via sussidiaria.

13. — *Conseguenze della rappresentanza.* Nelle relazioni del capitano con i terzi, nei riguardi della nave che egli comanda, ha una importanza preponderante la sua posizione di rappresentante dell'armatore.

Vediamo ora quali sono le conseguenze della rappresentanza sulla situazione giuridica del capitano.

A. — Come ogni rappresentante il capitano non acquista la qualità di commerciante per gli affari che compie nell'interesse dell'armatore rappresentato. Nè basterebbe osservare in contrario che egli agisce in proprio nome e che incontra anche delle responsabilità personali, poichè ciò avviene per disposizione espressa della legge, e come conseguenza accessoria della situazione giuridica di capitano, per meglio raggiungere i fini dell'istituto. Ma la professione di capitano, considerata a sè, non consiste in un esercizio commerciale per proprio conto.

Nel nostro diritto la teoria del commerciante è ormai ben precisa e sicura. Non è più possibile sostenere seriamente la qualità di commerciante del capitano. Chi tenta di farlo, richiamandosi all'art. 3, n. 16 cod. comm., cade in un grossolano equivoco.

Diversamente accade per altre legislazioni. Ad es. in Francia la questione è ancora discussa, e da ultimo anche il Ripert propende a ritenere che il capitano è commerciante perchè esercita una funzione commerciale, è elettore ed eleggibile ai tribunali di commercio ed alle camere di commercio. La dottrina e la giurisprudenza francesi sono in prevalenza in questo senso. Contrario è invece il Danjon.

B. — Il capitano che agisce nei limiti della sua rappresentanza, obbliga con i suoi atti direttamente l'armatore, mentre obbliga sè stesso quando agisce fuori di quei limiti o quando esercita l'autorità propria, a lui personalmente attribuita dalla legge. Queste norme si desumono dai principii generali del diritto, poichè non sono ripetute espressamente dal codice di commercio a proposito del capitano. L'art. 512 ne fa però una applicazione, disponendo che il capitano, il quale *senza necessità* (quando vi sia necessità, come vedremo, sussiste la rappresentanza) ha contratto obbligazioni, dato in pegno cose caricate ecc., *è personalmente responsabile* verso gli armatori e verso tutti gli interessati al rimborso del denaro od al pagamento delle cose ed al risarcimento del danno.

C. — I poteri del capitano quale rappresentante sono determinati dalla legge, ma le norme del codice di commercio sono in parte cogenti ed in parte dispositive, e quando gli accordi tra armatore e capitano derogano o modificano le norme dispositive la rappresentanza del capitano assume natura volontaria, e secondo le regole del diritto comune non può essere opposta ai terzi, se non sia ad essi nota.

Onde, come giustamente si suol distinguere, il capitano agisce *secondo il mandato*, quando esercita la sua rappresentanza in conformità ai poteri ricevuti contrattualmente; agisce *fuori del mandato*, quando la esercita in affari non contemplati nel contratto; ed agisce *contro il mandato*, quando, in applicazione della legge, il capitano va contro alla volontà espressa o presunta dell'armatore.

14. — *Conseguenze della « necessità » della rappresentanza.* Le peculiari caratteristiche della rappresentanza del capitano dipendono sopratutto dal suo carattere di *necessità*. Sono le esigenze del traffico marittimo che giustificano l'istituto della rappresentanza legale, e che nello stesso tempo ne determinano i particolari atteggiamenti, l'estensione ed i limiti.

A. — È chiaro anzitutto che l'istituto ha un carattere di singolarità (eccezionalità) che lo rende di *stretta interpretazione*, ed i criterii di interpretazione devono essere in diretto rapporto con le condizioni di fatto. Col progresso tecnico della navigazione cessano o si attenuano quelle ragioni di necessità che giustificano taluni eccezionali poteri del capitano, e questo mutamento esercita una notevole influenza sull'applicazione della legge, la quale cade a poco a poco in disuso per quelle disposizioni che non rispondono più alle nuove condizioni della navigazione.

B. — Il capitano, come già si è detto, agisce in nome proprio, e non deve in ogni atto richiamarsi al mandato espresso (che può non avere), nè avvertire che agisce per conto del suo armatore. Del resto il nome di questi, come

ogni altra notizia sulle condizioni di proprietà e di armamento della nave, risultano ufficialmente dai documenti che si trovano a bordo della nave, e comunque sono in generale notorii.

La prova dei poteri del capitano potrà invece esser data da quello dei contraenti che vi abbia interesse, quando il capitano agisca in base a mandato ricevuto dall'armatore, e cioè fuori dei limiti della sua rappresentanza legale, mentre d'altra parte una limitazione dei poteri normali del capitano non può essere opposta ai terzi, ai quali non sia stata resa nota.

C. — La ragione di necessità della rappresentanza spiega la limitazione disposta dall'art. 506 cod. comm. Secondo questa norma, nel luogo della dimora dei proprietarî od armatori, o dei loro procuratori, il capitano non può, senza autorizzazione speciale di essi (e cioè senza poteri di rappresentanza ***volontaria***), far riparare la nave, comprare vele, cordaggi od altre cose per uso di essa, noleggiarla, nè prendere danaro a prestito per conto della nave o del carico.

La casistica di questa disposizione, che le dà un curioso carattere arcaico, dipende appunto da ciò che essa ha conservato la sua forma tradizionale, con la quale dal Consolato del mare e dall'Ordinanza della marina è passata nel codice francese (art. 232), e da questo, testualmente, nel nostro. Dice l'Ordinanza, lib. II, tit. I, art. XVII: « Ne pourra dans le lieu de la demeure des proprietaires, faire travailler au radoub du navire, acheter voiles, cordages, ou autres choses pour les bâtiments, ni prende pour cet effet argent sur le corps du vaisseau, si ce n'est de leur consentement, à peine de payer en son nom ».

Ma tralasciando la forma, bisogna badare piuttosto al concetto della disposizione, che è di per sè chiarissimo e perfettamente adatto a regolare i poteri dei capitani, nelle moderne organizzazioni armatoriali con molteplici diramazioni (sede, filiali, agenzie) nei varî porti.

Il capitano è privo della sua rappresentanza legale

nel luogo ove l'armatore può agire personalmente o a mezzo dei suoi procuratori, appunto perchè la legge attribuisce poteri di rappresentanza al capitano, in quanto le necessità del traffico lo richiedono, e queste necessità non esistono là dove si trova l'armatore. Se questi vuole che il capitano lo rappresenti ugualmente, lo deve dire espressamente, ed allora si ha una rappresentanza volontaria, secondo le norme del diritto comune, tra cui sono da tener presenti sopratutto quelle sulla pubblicità della procura.

Una particolare applicazione della regola è nell'articolo 499 cod. comm., per il quale il capitano, quando si trova nel luogo della dimora dei proprietari od armatori, deve procedere *di concerto* con essi, nel formare l'equipaggio della nave e nel fissare lo stipendio delle persone che lo compongono. Anche questa regola deriva testualmente dall'Ordinanza (lib. II, tit. I, art. V) che richiede appunto il « concerto con i proprietarî ».

La ragione di questa disposizione sta in ciò che di regola è il capitano che arruola l'equipaggio, ed è buona regola per ragioni evidenti, ed il codice ha voluto tenerla ferma anche nel caso della presenza dell'armatore, conciliando questo principio con quello della limitazione della rappresentanza del capitano, col richiedere che questi debba procedere all'arruolamento *di concerto* con l'armatore, e cioè in sostanza con la sua autorizzazione implicita caso per caso.

La differenza di formola tra l'art. 506, che richiede un'*autorizzazione speciale*, e l'art. 499, che richiede solo il *concerto*, non è senza conseguenze. Nel primo caso occorre un *mandato* nelle forme del diritto comune, nel secondo caso si tratta di un accordo tra armatore e capitano di carattere interno e non formale, i terzi non possono esser tenuti ad assicurarsi se il *concerto* vi sia, e perciò in mancanza non potrà esser questione che di responsabilità del capitano verso l'armatore.

Tornando alla disposizione dell'art. 506, è da osservare, in conformità allo spirito della norma, che per *dimora*

dell'armatore si deve intendere il luogo della sua presenza effettiva, o meglio della *possibilità* della sua presenza. Nei casi dubbii il magistrato apprezzerà se la distanza tra il luogo dove si trova l'armatore e quello dove si trova la nave, o se il precario breve allontanamento dell'armatore facciano o no venir meno il requisito della dimora. E si intende che la presenza dell'armatore deve esser nota al capitano. Se questi, ignorandola, agisce in buona fede, non può farsi questione di mancanza di rappresentanza.

Normalmente l'armatore dimorerà in uno dei porti capolinea della nave, ma può anche essere presente in altri porti e può sopratutto in più di un luogo avere propri procuratori. È perciò chiaro che la necessità di accertare, per riconoscere o meno la rappresentanza del capitano, un elemento accidentale e di puro fatto, quale è quello della presenza o assenza dell'armatore o di suoi procuratori, è fonte di grandi incertezze e di possibili insidie alla buona fede.

Per eliminare questi inconvenienti, una dottrina tradizionale, che trova il suo fondamento nel citato testo dell'Ordinanza, ritiene che la violazione dell'art. 506 (articolo 232 cod. fr.) abbia la sola conseguenza di impegnare *anche* la responsabilità personale del capitano, e che perciò le obbligazioni da questi contratte nel luogo di dimora dell'armatore, siano tuttavia vincolanti per l'armatore di fronte ai terzi in buona fede.

E d'altra parte gli usi hanno più o meno legittimamente introdotto dei temperamenti alla formola così generale ed assoluta dell'art. 506: le forniture di minore importanza, gli approvvigionamenti giornalieri sono lasciati al capitano anche nei porti dove dimora l'armatore. Quest'uso è ritenuto valido dalla dottrina francese (seguita dal Brunetti) che lo fonda sulla presunzione di una tacita autorizzazione dell'armatore. Il Brunetti ritiene inoltre che il capitano deve considerarsi autorizzato a firmare le polizze ed a compiere altre operazioni in esecuzione dei contratti di trasporto quale rappre-

sentante dell'armatore, anche se questi è presente, in forza degli art. 498, 555, 556, i quali nel regolare questi poteri del capitano non introducono distinzioni.

È poi da osservare che la norma dell'art. 506 assume una portata diversa a seconda che si tratti della navigazione di linea, nella quale in ogni porto esistono ufficii dell'armatore che provvedono a tutto, ovvero si tratti della navigazione sprovvista di organizzazione terrestre, in cui è normale che l'armatore lasci al capitano ogni cura relativa alle necessità della spedizione.

Alcune legislazioni stabiliscono opportunamente che la rappresentanza del capitano viene meno solo nel porto di domicilio della nave (codice tedesco, leggi scandinave), o nel luogo di residenza dell'armatore, e solo per talune operazioni (legge inglese).

D. — La rappresentanza del capitano esplica invece tutta la sua efficacia, con amplissimi poteri, quando la nave è lontana, e comprende gli atti relativi al normale esercizio della navigazione, ed atti eccezionali, per i quali è richiesto l'elemento della *necessità*, da verificarsi caso per caso.

Per la prima categoria di atti la legge non pone alcuna specifica limitazione, oltre quella che risulta dal rapporto di servizio del capitano: di essere cioè incaricato di un determinato viaggio con una determinata nave; onde sono compresi nella rappresentanza tutti gli atti necessarii all'esecuzione di questo incarico.

Per la seconda categoria, per gli atti cioè estranei alla normalità della navigazione, come le operazioni di credito, e la vendita della nave, la legge detta disposizioni speciali e stabilisce particolari condizioni o presupposti alla rappresentanza del capitano.

Il capitano, durante il viaggio, può impiegare per gli usi della nave le cose esistenti a bordo, con l'obbligo di pagarne il valore, ma deve accertare la necessità dell'operazione con processo verbale sottoscritto dai principali dell'equipaggio (art. 508 cod. comm.). In mancanza della *necessità* viene meno la rappresentanza, ed il capitano si

obbliga personalmente (art. 512). Ma si ritiene generalmente che la consultazione dell'equipaggio non sia un elemento essenziale della validità del negozio nei riguardi dei terzi di buona fede. La mancanza della consultazione nuocerà solo al capitano, il quale deve dare la dimostrazione della necessità per esimersi dalla sua responsabilità personale.

Il medesimo accertamento della necessità, ed inoltre il possibile immediato avviso agli armatori, caricatori, e destinatarii, sono richiesti affinchè il capitano possa provvedere il danaro occorrente a riparazioni, approvvigionamenti o altro urgente bisogno della nave, facendosi autorizzare dalle autorità competenti (tribunale, pretore o console ecc.) a procurarsi la somma necessaria mediante operazioni di credito sulla nave o sul carico o con la vendita di questo (art. 509). Qui la rappresentanza sorge sul presupposto della *necessità*, ma deve essere integrata mediante una speciale *autorizzazione* giudiziaria. Pertanto l'autorizzazione è un elemento essenziale della rappresentanza. In mancanza, solo il capitano resta obbligato (art. 512), nè i terzi possono invocare la buona fede, avendo essi il dovere e la possibilità di accertarsi che le prescrizioni della legge siano state osservate.

Infine, il capitano, che di regola non può vendere la nave senza un mandato speciale, può tuttavia venderla in caso di inabilità alla navigazione (art. 513). È questo evento eccezionale, per lo stato di *necessità* che ne deriva, che fa sorgere la rappresentanza legale del capitano per la vendita della nave, mediante un atto di iniziativa che assume il carattere di una gestione di negozio. Ma anche qui, come vedemmo altrove, occorre una *autorizzazione* giudiziale integrativa.

E. — Anche la rappresentanza processuale attiva del capitano si fonda, per espressa disposizione di legge, sull'elemento della *necessità*.

Dispone infatti l'art. 510 cod. comm.: « Nel corso del viaggio, il capitano può, *se vi è urgenza*, notificare atti ed anche istituire e proseguire giudizi in nome e nell'inte-

resse dei proprietarii della nave, per quanto riguarda la nave stessa e la navigazione cui è preposta ».

La rappresentanza *processuale attiva* del capitano sussiste dunque nei limiti generali della sua rappresentanza legale, e cioè per quanto riguarda la nave e la spedizione di cui egli è incaricato, ma sussiste solamente nel caso di *urgenza*, quando cioè ve ne sia la necessità per evitare pregiudizii all'azione od al diritto dell'armatore. E questo è un elemento che deve preliminarmente essere accertato in giudizio per stabilire la capacità processuale del capitano, come rappresentante dell'armatore, perchè della mancanza di urgenza può prevalersi l'armatore per negare la rappresentanza processuale del capitano e sottrarsi alla condanna mediante opposizione all'esecuzione.

Invece per la rappresentanza (o meglio capacità) *processuale passiva*, e cioè perchè il capitano possa esser chiamato in giudizio come rappresentante dell'armatore, è sufficiente, come per la trattazione degli affari, che il capitano, con la nave, si trovi fuori del luogo di dimora dei proprietarii o di coloro che li rappresentano; che si tratti di cosa che riguarda i fatti di lui o dell'equipaggio oppure le obbligazioni da lui contratte durante la spedizione; e che la notifica degli atti sia fatta personalmente al capitano o a bordo della nave.

Non era qui possibile, per ragioni ovvie, richiedere l'elemento dell'urgenza; in compenso però la rappresentanza del capitano è assai più ristretta che nel caso di capacità attiva, nei riguardi dell'oggetto, poichè il capitano può essere chiamato in giudizio, in luogo dell'armatore, solo per i fatti suoi o dell'equipaggio o per le obbligazioni da lui contratte durante la spedizione, mentre questa limitazione non esiste per la rappresentanza processuale attiva.

Il carattere di necessità della rappresentanza processuale del capitano è confermato da ciò che « i proprietarii (e cioè gli armatori) possono sempre riassumere l'istanza proposta dal capitano o contro di lui » (art. 510), sostituirsi cioè al capitano nel giudizio; e che, d'altro

canto, le condanne pronunciate contro il capitano non privano i proprietarii (e cioè gli armatori proprietarii) del diritto di fare l'abbandono della nave ai creditori.

La facoltà dell'armatore di sostituirsi al capitano nel giudizio è del resto una conseguenza dell'elemento del mandato insito nel rapporto di servizio, ed è conforme alle esigenze della navigazione, poichè nel frattempo il capitano può essere partito con la nave o averne lasciato il comando.

F. — Ed infine la ***necessità*** della rappresentanza spiega come il capitano abbia talvolta l'autorità di agire contro le intenzioni o contro gli interessi dell'armatore, pur vincolando questi con i propri atti.

È chiaro quindi che a differenza di quanto accade di regola nella rappresentanza volontaria, la volontà del capitano ha una sua ***autonomia***, nel senso che gli atti del capitano producono effetti giuridici per l'armatore, a prescindere da ogni considerazione della corrispondente volontà del preponente.

È qui appunto che apparisce nel modo più evidente la singolare figura del capitano come rappresentante dell'armatore. Quando lo richiedano le esigenze della navigazione e la tutela delle persone e dei beni affidati al capitano, può verificarsi una posizione di conflitto tra il capitano e l'armatore da lui rappresentato.

Si riconosce così che il capitano abbia diritto di resistere agli ordini dell'armatore di compiere una manovra pericolosa. E così si spiega perchè sia nulla ogni clausola tendente a limitargli i poteri nautici.

Tipico è infine il caso regolato dall'art. 507 cod. comm. nel quale sono accordati al capitano ***poteri coercitivi*** contro quello dei comproprietarî che rifiuti di contribuire alle spese necessarie per la spedizione. Ma qui si può far risalire tale autorità del capitano alla volontà della maggioranza dei comproprietarî.

Come correttivo di questa indipendenza giuridica del capitano, nell'esercizio dei suoi poteri di rappresentante, la legge accorda all'armatore il diritto di conge-

dare il capitano (art. 494 cod. comm.), e questo diritto non può essere nè rinunziato nè limitato.

15. — *Poteri legali del capitano.* Siamo così giunti a grado a grado a parlare dei poteri che la legge attribuisce direttamente al capitano come capo della spedizione marittima, nell'intento di dargli i mezzi legali e l'autorità necessaria allo svolgimento ed al successo dell'impresa. Questi poteri, essendo inspirati a tale scopo obiettivo, non possono essere riattaccati nè al rapporto di servizio nè alla rappresentanza dell'armatore. Essi vengono esercitati a vantaggio di tutti gli interessati nella spedizione, e perciò anche a vantaggio dell'armatore, che è l'interessato principale, ma il capitano nei singoli casi apparirà, a volta a volta, agire nell'interesse immediato dell'una o dell'altra categoria di interessati.

Ciò non significa, come ora meglio vedremo a proposito dei rapporti tra capitano e caricatori, che il capitano sia investito della rappresentanza, contemporanea o successiva, dei diversi interessati; ma anzi dimostra chiaramente come egli eserciti poteri proprii, sotto la sua personale responsabilità, allo scopo finale e complessivo di assicurare il successo della spedizione.

I poteri e gli obblighi legali del capitano vanno distinti in due categorie: poteri e obblighi di diritto privato, e poteri e obblighi di diritto pubblico; i primi si riferiscono più direttamente allo svolgimento della spedizione marittima ed alla tutela degli interessi che ne dipendono; i secondi sono in parte connessi alla funzione del capitano come comandante di nave nazionale, e come capo di una piccola comunità di cittadini lontani dal territorio dello Stato.

Pertanto tutti i poteri ed obblighi legali del capitano si riconnettono alla sua posizione di comandante della nave e di capo della spedizione marittima, ed entrano in vigore al momento della sua assunzione al comando. Li studieremo come risultano regolati dalle leggi vigenti, ma non senza avvertire che in questa materia è assai notevole il contrasto tra il diritto scritto ed il diritto

vivente. Le condizioni tecniche della navigazione moderna, e lo stesso regime attuale delle condizioni di navigabilità, hanno sensibilmente modificato il contenuto delle norme sulle attribuzioni legali del capitano. Taluni obblighi di fare sono ora sostituiti da responsabilità per l'opera di altri, o dall'obbligo di richiedere e conservare i certificati di adempimenti spettanti a speciali corpi tecnici. Ed i nuovi regolamenti non si rivolgono ai capitani, ma ai proprietarî od agli armatori, salvo casi eccezionali (ad es. obbligo del comandante di denunciare le avarie o i fatti che rendano necessarie le visite occasionali: Reg. 1932 sulla sicurezza della navigazione, art. 15 § 7°). Perciò, di regola in questa materia esulerà praticamente ogni ingerenza ed ogni responsabilità personale del capitano (nonostante le disposizioni degli art. 502, 505 c. comm.).

16. — *Attribuzioni legali del comandante come conducente della nave.* Al capitano, per disposizione di legge, spetta il comando esclusivo della nave in ciò che riguarda la manovra e la direzione nautica (art. 107 cod. m. m.), e questa sua attribuzione, benchè non limitabile in alcun modo da convenzioni con l'armatore, tuttavia fa parte del rapporto di servizio, essendo relativa al compito essenziale del capitano, onde per principio gli atti del capitano come direttore tecnico della nave impegnano la responsabilità dell'armatore preponente.

Ma la condotta della nave è poi regolata con numerose norme che attribuiscono doveri e facoltà al capitano, le quali lo riguardano personalmente ed impegnano la sua propria responsabilità, se anche importano il concorso della responsabilità civile dell'armatore. Perciò questo insieme di norme va ricordato qui, senza escludere tuttavia in modo assoluto che taluna di esse possa anche farsi rientrare nel regime della rappresentanza legale del capitano. In questa complessa materia un ordinamento rigorosamente sistematico non è possibile.

Fanno parte dei doveri legali del capitano come conducente della nave:

1) L'obbligo di far visitare la nave nei casi e nei modi stabiliti nel codice per la marina, e di accertarsi che la nave sia perfettamente idonea al viaggio da intraprendere e sia convenientemente caricata e stivata, quand'anche siano stati adoperati appositi stivatori (cod. comm., art. 502; c. m. m., art. 77). Infatti i capitani e padroni non possono ottenere le carte di bordo se non giustificano di aver adempiuto queste prescrizioni (articolo 84 c. m. m.).

2) L'obbligo di tenere il *giornale nautico* (art. 500 cod. comm.), il giornale di macchina, il libro dei viaggi; e di avere a bordo i seguenti documenti: l'atto di nazionalità, il ruolo di equipaggio, le polizze di carico, gli atti di visita, le quietanze di pagamento o le bollette di cauzione della dogana (art. 503 cod. comm.), oltre a quei documenti che sono prescritti dalle particolari disposizioni delle leggi marittime e di altre leggi speciali (legge doganale, regolamento di sanità, legge sull'emigrazione, regolamento per la sicurezza delle navi, ecc.).

Il regolamento per la tenuta del giornale nautico, 17 dicembre 1885 (modificato dal reg. 6 settembre 1928) prescrive a riguardo del giornale generale che esso sia scritto esclusivamente dal capitano e da lui firmato. Tuttavia si ritiene che questa disposizione regolamentare non debba esser presa alla lettera, e si riconosce legittima la pratica invalsa per la quale i libri di bordo sono redatti dal secondo o dallo scrivano, sotto la esclusiva responsabilità del capitano, e con la firma di questi.

3) L'obbligo di comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni, dei canali o dei fiumi, e di valersi di un pilota pratico ovunque ciò sia dichiarato obbligatorio dal Governo nel Regno, e prescritto dai regolamenti o dagli usi locali in paese estero (art. 504 cod. comm.).

Il carattere personale degli obblighi imposti al capitano dalle disposizioni degli art. 500, 502, 503 e 504 cod. comm., è confermato dall'art. 505, per il quale, in caso di contravvenzione a quelle disposizioni, il capitano è re-

sponsabile dei danni verso gli interessati nella nave e nel carico.

4) L'obbligo di far vidimare il giornale nautico (art. 516 cod. comm.), di ottemperare a tutte le analoghe prescrizioni delle leggi marittime (che abbiamo già esposto a suo luogo) e di presentare la relazione di mare, nel caso e con gli estremi indicati dall'art. 516 cod. comm., di farla verificare giudizialmente, secondo quanto è stabilito dai seguenti art. 517-519, e di non scaricare dalla nave cosa alcuna, salvo il caso di urgenza, prima che la relazione sia fatta e verificata (art. 520).

5) L'obbligo di ottemperare a tutte le prescrizioni di polizia della navigazione, che abbiamo visto a suo luogo (art. 104-111 cod. m. m.), e che sono norme di ordine pubblico, la cui violazione dà luogo a responsabilità civile del capitano verso gli interessati ed a sanzioni penali.

17. — *Attribuzioni del capitano come gestore del carico.* I rapporti del capitano con i caricatori (o più esattamente con tutti gli aventi diritto al carico) fanno capo da un lato ai contratti di noleggio, di cui il capitano cura la conclusione e l'esecuzione come rappresentante dell'armatore, e dall'altro lato agli obblighi ed ai poteri che la legge attribuisce al capitano, come a colui cui è affidata la custodia e gestione del carico.

Dobbiamo occuparci qui di questa seconda categoria di rapporti, per i quali il capitano ha obblighi e responsabilità personali verso i caricatori, ed esaminare la situazione giuridica del capitano nei riguardi dei caricatori, pur rimandando lo studio delle singole questioni ai capitoli del « caricamento » e del « viaggio della nave ».

Dànno luogo ad obbligazioni dirette del capitano verso i caricatori:

1) l'obbligo di curare il conveniente caricamento e stivaggio delle merci (art. 502 c. comm.).

I caricatori, ed in genere tutti gli interessati nella nave e nella buona riuscita della spedizione, possono

reclamare all'autorità marittima e domandare la visita al carico, qualora stimino che il bastimento sia stato male stivato (R. D. 14 giugno 1914 modificato dal Reg. sulla sicurezza della navigaz., cap. VII).

2) l'obbligo di ricevere e custodire il carico e curarne la conservazione, di cui il capitano viene ad essere il depositario (art. 92 c. m. m., art. 497, 498 cod. comm.), salvo che si tratti di effetti preziosi, danaro o titoli di credito, che non gli siano stati dichiarati.

3) gli atti compiuti dal capitano fuori della rappresentanza legale o convenzionale dell'armatore. In questi casi sussiste un impegno personale del capitano, oltre alla responsabilità indiretta dell'armatore, in quanto questi risponde verso i terzi degli atti del suo preposto.

4) in genere l'obbligo di osservare tutte le prescrizioni relative alla sicurezza della nave e del carico, le quali sono dettate nello stesso tempo a tutela così degli interessati nel carico come degli interessati nella nave (cfr. infatti l'art. 505 cod. comm.).

5) ed infine i poteri relativi all'avaria generale, ed al salvamento e ricupero della nave e del carico, nonchè al diritto del capitano di vendere il carico nei casi dell'art. 509 cod. comm.

Questa enumerazione non è certo esauriente, tuttavia dà una idea dei complessi rapporti tra capitano e caricatori, e spiega come si sia spesso voluto vedere nel capitano un rappresentante dei caricatori.

Una tradizionale dottrina francese, che risale ad Emerigon, commentatore dell'Ordinanza, sostiene che il capitano è un *preposto* o *mandatario* dei caricatori, e che appunto in base a questo mandato egli deve e può prendere tutti i provvedimenti utili alla conservazione ed al trasporto delle merci, ed ottenere il rimborso delle spese; mentre, si osserva, escludendo questo mandato, gli obblighi del capitano dovrebbero limitarsi a quelli assunti dall'armatore, ed egli compiendo atti estranei a questi obblighi, sarebbe un semplice gestore di affari, e avrebbe diritto solo al rimborso delle spese utili.

Dall'altro canto si obietta che un mandato presuppone un accordo di volontà, e che tra capitano e caricatori non interviene alcun contratto.

Questa obiezione è veramente decisiva, poichè esclude anche che possa riconoscersi al capitano una rappresentanza legale dei caricatori, analoga alla rappresentanza dell'armatore. Infatti una rappresentanza legale, in simile materia, può sussistere solo in quanto si riattacchi ad un rapporto giuridico volontario. Senza di ciò è una pura finzione parlare di rappresentanza: tanto vale dire che si tratta di obbligazioni imposte dalla legge al capitano nell'interesse dei caricatori. E così è in realtà. Gli obblighi e le responsabilità del capitano verso i caricatori o dipendono dal contratto di noleggio, che, sia pure a mezzo del capitano come rappresentante dell'armatore, istituisce rapporti giuridici diretti tra questi ed i noleggiatori, oppure derivano da espresse disposizioni della legge (obbligazioni legali).

Perciò, dire, come qualche autore fa (ad es. il Ripert), che quando il capitano prende delle iniziative nell'interesse dei caricatori agisce come loro rappresentante legale, è come non dir nulla. Se il capitano compie atti nell'interesse dei caricatori per lo più non fa che adempiere ai suoi obblighi di rappresentante dell'armatore, e di depositario e responsabile del carico, ovvero esercita le sue funzioni legali di capo della spedizione.

Per esempio, la teoria francese che qui combattiamo, si fonda sull'art. 296 cod. fr., corrispondente all'art. 514 del nostro codice, per il quale se la nave è stata dichiarata inabile a navigare, il capitano deve usare ogni diligenza per procurarsi un'altra nave a fine di trasportare le cose caricate al luogo di destinazione. Ma è chiaro che se questo obbligo del capitano è anche nell'interesse dei caricatori, tuttavia egli lo adempie come rappresentante dell'armatore ed in esecuzione del contratto di noleggio: ed in ogni caso si tratterebbe di un obbligo legale, che non ha alcun bisogno di essere spiegato con la rappresentanza dei caricatori.

Perciò non può essere approvato il progetto di codice marittimo, che nel titolo III, dedicato ai poteri del comandante ed alle sue obbligazioni verso gli armatori ed i proprietari delle navi e del carico, ha voluto inserire un articolo così concepito: « art. 235: Il comandante rappresenta gli interessi della nave e del carico, salvo le speciali facoltà che siano conferite ad altre persone dai noleggiatori per la gestione dei loro interessi commerciali ». Questa disposizione è estremamente infelice, così per quello che *forse* ha voluto dire (ispirandosi all'art. 535 del cod. comm. tedesco), come per la formola che ha adottato. *Rappresentanza degli interessi della nave e del carico* è una frase senza senso giuridico (almeno nel campo del diritto privato), e probabilmente anche priva di senso comune, se la si considera in logica connessione con la seconda parte della stessa disposizione.

Può tuttavia darsi il caso di atti che vadano spiegati con una rappresentanza (giuridica) dei caricatori, ma allora si tratterà di una rappresentanza senza mandato, ed, in ipotesi, senza alcuna base in rapporti giuridici preesistenti tra capitano e caricatori, e si avrà quindi una *gestione d'affari.*

Un caso evidente di gestione d'affari, previsto dalla legge, si ha in materia di salvamento e ricupero, là dove il regolamento per la marina (art. 664) dispone che la gestione del ricupero può legalmente assumersi dal capitano, quando dichiari di costituirsi capo ricuperatore, nella qualità di *rappresentante giuridico* dei proprietarî, armatori e *caricatori*, sempre che non vi sia a bordo chi legittimamente li rappresenti.

E che qui si tratti di una vera e propria *negotiorum gestio* risulta anche da altre disposizioni dello stesso articolo 664 e degli articoli seguenti; per es. dalla disposizione per la quale la gestione del capitano, quanto al ricupero del carico, cessa quando si presentino, o si facciano *rappresentare,* i caricatori; e dalla disposizione per la quale non soltanto il capitano, ma *ogni altra persona interessata nel bastimento o nel carico,* può dichiarare di

voler assumere la gestione del ricupero. Quest'ultima regola dimostra come la gestione del ricupero non possa farsi derivare da un precostituito mandato, ma invece da una spontanea e volontaria assunzione di rappresentanza, e cioè da una *negotiorum gestio.*

18. — *Poteri di diritto pubblico.* Le attribuzioni del capitano, con carattere di diritto pubblico, si riferiscono o alla sua posizione di *capo della spedizione marittima* (ed hanno quindi attinenza ai fini della navigazione), ovvero alla sua posizione di *capo della comunità* dei naviganti, e consistono allora nella delegazione di esercizio di funzioni pubbliche.

A — Come *capo della spedizione marittima* il capitano è investito dei poteri occorrenti a mantenere la disciplina sulla nave (polizia di bordo) ed a imporre l'osservanza delle prescrizioni sulla polizia della navigazione.

Dispone l'art. 92 c. m. m. che i capitani e padroni *devono* mantenere l'ordine e la polizia sulla propria nave, e tutte le persone che vi sono imbarcate in qualsivoglia qualità devono loro rispetto ed obbedienza in tutto ciò che concerne la tranquillità del bordo, la sicurezza della nave, la cura della mercanzia ed il successo della spedizione. A questo effetto i capitani o padroni possono valersi dei poteri disciplinari loro concessi dagli art. 450 e segg. c. m. m.

Questa disposizione chiarisce assai bene la natura, i fini ed i limiti dei poteri di polizia attribuiti al comandante della nave. Questi può esercitare atti di pubblica autorità nei riguardi di tutte le persone imbarcate, ma sempre limitatamente al fine della sicurezza della nave e del successo della spedizione.

Ecco appunto, come dicevamo, che si tratta qui di attribuzioni di carattere pubblico conferite al capitano come capo della spedizione marittima. Perciò il capitano non assume la veste di pubblico ufficiale (cfr. tuttavia l'art. 357 cod. penale). Con questa avvertenza può accettarsi l'opinione che assegna a queste attribuzioni

del capitano il carattere di funzioni di polizia di sicurezza.

Dei poteri di bordo fanno parte: 1° *il potere disciplinare*, così definito dall'art. 450 c. m. m.: « In forza del potere disciplinare le autorità che ne sono investite hanno facoltà di reprimere le semplici mancanze di disciplina commesse dalle persone poste sotto la loro dipendenza, con pene disciplinari », e l'art. 451 dichiara che il potere disciplinare è affidato: « 4° al capitano o padrone sopra qualunque persona imbarcata sulla nave, compresi i passeggeri »;

2° *il potere di polizia giudiziaria*, che si esplica quando a bordo della nave si sia commesso durante la navigazione un reato (art. 93 c. m. m.), nel quale caso il capitano e gli altri ufficiali di bordo hanno i doveri e le attribuzioni di cui agli art. 436 e segg. cod. m. m.;

3° *il potere di polizia di sicurezza*, pel sequestro e l'eventuale distruzione di armi, di esplosivi e di materie infiammabili, clandestinamente imbarcate (art. 97 c.m.m.);

4° *i poteri di polizia*, attribuiti da leggi speciali, come il regolamento di sanità (polizia sanitaria) e la legge doganale (polizia finanziaria), nei quali casi insieme al fine del successo della spedizione e della tutela del pubblico esercizio della navigazione, l'attribuzione di pubbliche funzioni al capitano è diretta anche a determinati fini dello Stato.

B — Come *capo della comunità viaggiante*, il capitano esercita le funzioni di notaio e di ufficiale dello stato civile: il capitano esercita le funzioni di *notaio* nel ricevere i testamenti fatti sul mare durante il viaggio, a norma dell'art. 791 e segg. cod. civ., e nel formare l'inventario e tutelare il deposito degli oggetti e denari lasciati da persone decedute a bordo (art. 98-100 c. m. m., art. 600 e segg. reg. m. m.).

Quale *ufficiale dello stato civile* il capitano deve formare entro ventiquattro ore gli atti di nascita dei bambini nati durante il viaggio (art. 360 cod. civ.) ed inscriverli sul ruolo d'equipaggio; e nello stesso modo deve

procedere per gli atti di morte di persone decedute durante il viaggio (art. 396 cod. civ.). Norme particolareggiate a riguardo di questo esercizio delle funzioni di stato civile sono dettate dal regolamento per la marina, agli art. 588-598.

Per i piccoli bastimenti, navi minori sprovviste di ruolo d'equipaggio, gli uffici di porto o consolari del luogo di primo approdo procederanno alla compilazione degli atti di nascita e di morte, in base alla dichiarazione del comandante della nave.

19. — *Responsabilità del capitano.* Come si è visto, il codice di commercio stabilisce l'estensione della responsabilità personale del capitano disponendo nell'art. 496 che egli è obbligato per le colpe anche leggere che commette nell'esercizio delle sue funzioni, e che la responsabilità del capitano, nei casi determinati dal codice stesso (art. 498, 505, 512, 562, 567, 569, 571, 583, 584, 591, 646, 656) vien meno solo con la prova di ostacoli provenienti da caso fortuito o da forza maggiore.

Si intende che la responsabilità personale del capitano sussiste verso tutte le persone alle quali egli ha recato danno per propria colpa, ed il codice in taluni casi dispone espressamente che il capitano è obbligato così verso gli interessati nella nave (proprietarii e armatori) come verso gli interessati nel carico (art. 505); così verso gli armatori come verso tutti gli interessati (art. 512); così verso i proprietarî come verso i noleggiatori (art. 514).

Il dolo e la colpa grave dànno luogo alla cosidetta *baratteria del capitano,* che prende spesso figura di reato, è cioè colpita da sanzioni penali (art. 303 e segg. cod. m. m.). In senso più largo parla di baratteria l'art. 618 cod.comm., disponendo che l'assicuratore non è responsabile delle colpe del capitano e dell'equipaggio, conosciute sotto il nome di baratteria.

Ma anche taluni obblighi civili, contrattuali o legali del capitano, sono sanzionati con pene, ed in tal caso

l'applicazione della pena non è subordinata all'esistenza del dolo o della colpa grave.

Di regola poi la responsabilità del capitano verso i terzi produce anche la responsabilità dell'armatore, quale preponente, come vedremo di proposito dove esamineremo l'argomento della responsabilità dell'armatore.

Quando le due responsabilità concorrono, il terzo danneggiato può agire solidalmente contro il capitano e l'armatore; e se l'armatore, con l'abbandono della nave, si gioverà della limitazione della responsabilità al patrimonio di mare, il capitano tuttavia resterà in proprio responsabile illimitatamente.

20. — *Cessazione del capitano.* La situazione giuridica di capitano viene ad estinguersi o mediante la fine del rapporto di servizio o per la cessazione del comando della nave.

Si verifica il primo caso: 1) per la fine del contratto di arruolamento, e cioè pel decorso del termine, se il contratto è a tempo determinato, o per il compimento del viaggio, se il contratto è a viaggio; 2) per la morte del capitano.

Si verifica il secondo caso: 1) per la malattia del capitano che gli renda impossibile la continuazione del comando (art. 537, 538, 546 c. comm.); 2) per la sospensione o interdizione della funzione in conseguenza di una condanna o di un procedimento penale (art. 255-259 c. m. m.); 3) per la vendita della nave (art. 899 c. comm.).

Questi casi di cessazione del comando possono essere anche valide cause di risoluzione del contratto di arruolamento ad iniziativa dell'armatore.

Si ha poi, secondo le circostanze e le condizioni dell'arruolamento, estinzione immediata del rapporto di servizio, ovvero soltanto cessazione dal comando, nei seguenti casi:

1° perdita o constatata inabilità della nave. L'inabilità alla navigazione non porta di regola all'estinzione del rapporto di servizio (arg. dall'art. 514 cap. cod. comm.,

pel quale il capitano è obbligato a procurarsi un'altra nave per terminare con essa il viaggio);

2° rinunzia del capitano, che può essere o rottura dell'arruolameuto o dimissione dal comando della nave, salvo in ogni caso l'obbligo e le responsabilità di cui all'art. 514 cod. comm.;

3° congedo da parte dell'armatore, che può essere tanto semplice revoca dall'incarico del comando quanto rescissione dell'arruolamento. L'art. 494 cod. comm. non distingue, ed è perciò da ritenere che l'armatore abbia anche il diritto di sciogliere l'arruolamento.

La disposizione dell'art. 494 (« nel caso di congedo non è dovuta indennità, se il diritto al risarcimento del danno non è stato convenuto in iscritto ») deriva testualmente dal codice francese (art. 218), che non ha seguito su questo punto l'Ordinanza del 1681, limitando così la portata dell'art. 272 cod. fr. (corrispondente al nostro art. 546), che estende al capitano le disposizioni riguardanti i salarii dei marinai.

La crudezza del principio, giudicata dai più eccessiva in caso di congedo ingiustificato o capriccioso o particolarmente dannoso, ha spinto la dottrina francese ad escogitare le possibili attenuazioni. In Francia la questione poi è stata risoluta dal codice del lavoro marittimo 1926, che all'art. 109 accorda al capitano una indennità in caso di congedo ingiustificato (in senso conforme i codici spagnuolo, olandese, tedesco, scandinavo e la legge inglese).

Il testo della nostra legge è preciso e non può esser aggirato, come vorrebbero coloro che sostengono potersi riconoscere al capitano il diritto all'indennità a forfait che il codice attribuisce ai marinai congedati senza motivo; ma certo la regola, in quanto contiene un privilegio odioso, è di stretta interpretazione. Così, se si considera che la legge esclude solo il risarcimento del danno cagionato dal congedo, si possono ammettere, come fa il Danjon, certe altre indennità in base ai principii generali (rimborso di spese di viaggio e di soggiorno e simili),

ed anche, secondo una diffusa dottrina (accolta dalla sentenza App. Genova 30 luglio 1928), i danni morali in caso di congedo ingiurioso o diffamatorio.

Si può esser tentati di andare anche più in là, richiamando la nostra distinzione tra arruolamento del capitano (rapporto di servizio) e sua assunzione al comando della nave, per sostenere che l'illimitata facoltà di congedo non sia rinunciabile e l'indennità sia esclusa solo nei rispetti della revoca dell'incarico del comando, perchè questo deve fondarsi sulla costante fiducia dell'armatore, mentre nei rispetti del rapporto di servizio sia ammissibile che le parti convengano limitazioni alla facoltà di congedo (rottura del contratto), e che il capitano abbia diritto ad indennità, anche senza espresso patto scritto, in base al diritto comune dei contratti di lavoro. Ed è in questi sensi ed entro questi limiti che può essere intesa ed approvata una decisione della Corte d'appello di Trieste (in funzione di magistratura del lavoro) del 15 ottobre 1929, secondo la quale la legge sul contratto d'impiego privato avrebbe tacitamente modificato le contrarie disposizioni del codice di commercio, e tra l'altro l'art. 494, sì che il capitano assunto a tempo indeterminato non potrebbe esser licenziato senza l'indennità dovuta agli impiegati.

Ma è da osservare che una distinzione netta e tale da produrre precise conseguenze giuridiche, tra il contratto di lavoro del capitano e la sua destinazione al comando di una nave, non può farsi che pel grande armamento, che suole arruolare un numeroso personale ufficiali in pianta stabile secondo un organico, dal quale vengono chiamati i comandanti di nave per le variabili necessità del servizio. Ma allora non vi sarà, di regola, bisogno di una benevola interpretazione dell'art. 494, per riconoscere un diritto ad indennità al capitano, cui non venga soltanto revocato il comando, ma sciolto altresì il contratto d'impiego, perchè in simili casi non manca un regolamento del personale che prevede e disciplina

le indennità di licenziamento, e accorda il diritto di ricorrere a Commissioni arbitrali.

I regolamenti organici delle grandi società (Navigazione generale italiana e Lloyd Sabaudo 1914; Navigazione triestina Cosulich 1924; Lloyd Triestino 1924, sostituiti poi in parte dal contratto collettivo 28 giugno 1932 per il personale di stato maggiore della Società di Navigazione Italia (flotte riunite Cosulich, Lloyd Sabaudo, Navigazione Generale) e Cosulich, Società triestina di navigazione) stabiliscono che i componenti lo stato maggiore navigante sbarcati *per disarmo o per qualsiasi esigenza di servizio* restano a disposizione con diritto allo intero stipendio durante lo sbarco (qualche regolamento più recente tra cui il contratto collettivo 1932 esclude la panatica). In caso di *riduzione della flotta* il personale eccedente resta a disposizione per tre mesi, poi, a sua richiesta, va in aspettativa senza stipendio, o, se non chiede l'aspettativa, è licenziato con diritto al pagamento dello stipendio per il periodo di preavviso (da uno a sei mesi a seconda dell'anzianità: Reg. Navigazione generale 1914), o di una indennità corrispondente a tante mensilità di stipendio per quanti sono gli anni di servizio, con un massimo stabilito (Reg. Cosulich e Lloyd Triestino 1924 e contratto collettivo 1932). Inoltre le società possono licenziare qualsiasi impiegato o perchè divenuto inidoneo o invalido o non più meritevole di fiducia (Regolam. Navig. generale e Lloyd Sabaudo, e contratto collettivo 1932) o anche senza dichiarazione di motivo (Reg. Cosulich e Lloyd Triestino 1924, contratto collettivo 1932), corrispondendo le convenute indennità. Secondo il contratto naz. di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi dei piroscafi e delle motonavi da carico 21 marzo 1931, nelle convenzioni a tempo determinato, anche il personale di stato maggiore sbarcato senza giusto motivo ha diritto alle indennità stabilite dall'art. 542 cod. comm. In caso di licenziamento per colpe gravi (pena disciplinare contro la quale è ammesso

ricorso a Commissioni arbitrali) tutti i regolamenti escludono qualsiasi indennità.

Tutto quanto abbiamo detto fin qui riguarda l'arruolamento del capitano a tempo indeterminato. Nell'arruolamento a tempo determinato è da ritenere col Brunetti e col Ripert che, in mancanza di patti espressi, la fissazione del termine faccia nascere un diritto contrattuale ad un certo ammontare totale di salarii, che è dovuto anche in caso di rescissione, e costituisce così una specie di indennità convenzionale.

21. — *Il comandante aereo.* L'attuale stadio di sviluppo della navigazione aerea non consente nè al legislatore nè all'interprete di fissare le linee di un particolare regime dell'armamento e dell'equipaggiamento degli aeromobili, tanto più che in questo campo il diritto della navigazione aerea può solo in parte giovarsi dell'estensione analogica del diritto della navigazione acquea; e là dove una analogia indubbiamente sussiste, come per es. per quanto riguarda le funzioni commerciali del capitano, si tratta di materia che ha ancora scarsa importanza nel traffico aereo, e che perciò non è stata fin qui espressamente regolata.

D'altro canto le diversità tecniche tra navigazione aerea e navigazione acquea dànno luogo ad una diversa distribuzione ed a una differente relazione d'importanza dei varii compiti tecnici attribuiti alle varie persone dell'equipaggio aereo. Il più importante componente di questo equipaggio (può essere anche il *solo*) è il *pilota:* macchinista e timoniere, nello stesso tempo, della nave aerea. Quando questa ha anche un *ufficiale di rotta* (obbligatorio per gli aeromobili adibiti a trasporti pubblici nei casi indicati dall'art. 232 del Regolamento), questo ufficiale ha funzioni più ravvicinabili alle funzioni nautiche di un capitano di nave, perchè deve « seguire, rintracciare, dirigere la rotta che tiene e deve tenere l'aeromobile, servendosi a tale scopo dei mezzi e delle condizioni scientifiche e pratiche di navigazione » (art. 230 Reg.).

La preminenza delle funzioni tecniche nel comando e nella condotta degli aeromobili, e la varia distribuzione di queste funzioni tra più persone, portano a questa essenziale differenza con la navigazione acquea: nella navigazione aerea la figura del capitano, quale comandante della nave, ha una importanza secondaria.

La legislazione speciale, ricca di norme precise e rigorose sui piloti, gli ufficiali di rotta ed i meccanici, si occupa dei comandanti solo in via incidentale. Un comandante della nave aerea deve esistere, poichè quando l'equipaggio è composto di più persone (nei grandi velivoli vi sono due piloti, un ufficiale di rotta, uno o più meccanici, un radiotelegrafista, ed altro personale subalterno; e nei dirigibili l'equipaggio è anche più numeroso) è chiaro che un capo è necessario: ma questo capo può essere l'una o l'altra delle persone, cui spettano determinati ed anche limitati compiti tecnici e nautici, e quindi non è assimilabile ad un capitano di nave, al quale spettano tutti i supremi compiti nautici e amministrativi.

Infatti il regolamento della navigazione aerea si limita a stabilire all'art. 2, che in ogni aeromobile adibito al trasporto di persone deve portarsi a conoscenza di chiunque prenda posto a bordo quale sia la persona investita della qualità di comandante, e questi ha sulle persone presenti a bordo i poteri disciplinari, conferiti dalle vigenti disposizioni del codice della marina mercantile ai capitani delle navi mercantili, in quanto siano applicabili. A dir vero i Provvedimenti distinguono la figura del comandante da quella degli altri componenti dell'equipaggio, poichè l'art. 13 dispone che il *comandante,* i piloti, i meccanici, ed il personale di rotta dell'equipaggio devono essere provvisti di patente di abilitazione, giusta quanto sarà determinato dai regolamenti, ma questi, fino ad oggi, nulla hanno disposto per quanto riguarda il comandante. Invece i contratti collettivi 8 agosto 1928 sull'arruolamento del personale aeronautico distinguono « i primi piloti comandanti » e stabiliscono che « in volo il secondo pilota dipende direttamente dal pilota

comandante »; ed il contratto collettivo pei motoristi e radiotelegrafisti stabilisce che in volo questo personale dipende dal pilota comandante, o dal pilota in quel momento al comando dell'aeromobile. Se ne deduce che normalmente il comando spetta al primo pilota od in mancanza ad un secondo pilota. E questo infatti espressamente dispone il contratto nazionale di lavoro per i piloti di aeromobili delle linee civili, 29 gennaio 1931.

Riassumendo deve dirsi che nella navigazione aerea, per ciò che ha tratto alle funzioni nautiche e tecniche, la figura preminente è quella del pilota, od eventualmente, dell'ufficiale di rotta, sia o no il comandante dell'aeronave; mentre per quanto ha tratto ai rapporti giuridici ed amministrativi, la figura preminente è quella del proprietario, od eventualmente dell'esercente (armatore).

È per questo che la legislazione speciale non si preoccupa di regolare la situazione e la responsabilità del comandante verso i terzi, ma solo quella del proprietario o dell'esercente (armatore), come fa l'art. 40 dei Provvedimenti, disponendo che di tutti i danni arrecati dagli aeromobili alle persone od alle cose, sia per effetto del contratto di trasporto, sia verso i terzi, sono responsabili in solido: il proprietario dell'aeromobile, l'esercente del trasporto e l'autore del danno. Ed ecco perchè l'abbandono aeronautico, a differenza dell'abbandono marittimo, non è istituito per limitare la responsabilità del proprietario pei fatti del capitano, ma invece per liberarlo dalle responsabilità civili (anche dirette) per risarcimento dei danni; e perchè, infine, a norma dell'articolo 171 del Regolamento, la violazione delle norme sulla tenuta dei libri importa la responsabilità del proprietario, per due anni.

Si deve concludere che il comandante dell'aeromobile non è per legge investito della rappresentanza del proprietario o armatore, e non ha nemmeno quella spiccata autonomia giuridica, di fronte all'armatore, che è caratteristica del capitano marittimo.

Ma è anche da ritenere che di regola il comandante

aereo non sia nemmeno investito di rappresentanza commerciale per mandato dell'armatore. In realtà, almeno nei servizi normali di linea, non se ne avverte la necessità, perchè gli scali nella navigazione aerea sono frequenti ed organizzati, in ciascuno di essi esistono i rappresentanti dell'armatore, ai quali è commesso di provvedere a quanto occorre all'esercizio della linea e dei relativi trasporti. Perciò, nella situazione attuale tecnica e giuridica dell'aeronavigazione, non sembra attendibile l'opinione di quegli autori che vedono nel comandante un rappresentante dell'armatore o addirittura un institore, e tendono a parificarlo sotto ogni aspetto al capitano di nave.

Nell'ordinamento della navigazione aerea vi sono bensì poteri e doveri che fanno capo al comandante dell'aeromobile sulla base *di fatto* che egli è il capo dell'equipaggio e l'esecutore tecnico del trasporto per conto dell'armatore, e perciò verso di questi diretto responsabile del viaggio. Di fronte ai terzi non esiste una responsabilità del comandante in quanto tale; decisivo è al riguardo il già citato art. 40 dei Provvedimenti che « di tutti i danni arrecati dagli aeromobili alle persone od alle cose » dichiara « responsabili in solido: il proprietario dell'aeromobile, l'esercente del trasporto, *l'autore del danno* », e non anche il comandante dell'aeromobile. A parificare la situazione di questo con quella del capitano marittimo non basta il fatto che talune attribuzioni dell'uno sono analoghe o identiche a talune attribuzioni dell'altro: osservanza delle norme sulla circolazione e di speciali divieti (imbarco di armi, getto), doveri di assistenza, adempimenti amministrativi, funzioni di ufficiale pubblico e di ufficiale dello stato civile, poteri disciplinari sulle persone presenti a bordo, ecc.

Certo si è comunque che deve provvedersi a regolare in modo completo e preciso la figura e la situazione del comandante aereo. L'argomento è allo studio del *Citeja*, che il 23 ottobre 1931 ha approvato un progetto di convenzione « sulla situazione giuridica del comandante di aeronave » che dovrà ora essere esaminato dalle Con-

ferenze internazionali. Secondo questo progetto, comandante dell'aeronave è la persona investita dei poteri di sicurezza, di disciplina e di autorità a bordo dell'aeronave, ed è rappresentante dell'armatore. Il comandante è obbligatorio per le aeronavi di una certa portata, facoltativo per le altre; in mancanza di comandante designato, le sue funzioni (meno quelle di rappresentante) spettano all'ufficiale di rotta o in sua assenza al pilota. Il comandante, anche senza speciale mandato, ha facoltà: di fare gli acquisti necessarii al viaggio, di ordinare le riparazioni urgenti, di provvedere a quanto necessario per la salvezza delle merci, di prendere a prestito denaro per gli scopi suddetti, di arruolare e congedare gli equipaggi. Questi poteri possono essere ampliati con mandato speciale, e possono anche essere limitati, ma la limitazione non può essere opposta ai terzi di buona fede.

Fra gli ordinamenti vigenti, il più completo in ordine al comandante aereo è quello della Convenzione pan-americana 28 febbraio 1928, che stabilisce l'obbligo della nomina di un comandante e ne determina i poteri, ed in mancanza di norme apposite nei diritti interni dei paesi aderenti, estende le norme sui diritti e sui doveri del capitano marittimo.

22. — *L'equipaggio marittimo.* Secondo una definizione testuale (art. 521 cod. comm.), le persone componenti l'equipaggio sono il capitano o padrone, gli ufficiali, i marinai, i mozzi e gli operai indicati nel ruolo dell'equipaggio, ed inoltre i macchinisti, i fuochisti e tutte le altre persone impiegate con qualunque denominazione al servizio delle macchine nelle navi a vapore.

È da osservare che questa enumerazione, evidentemente tassativa, è composta di due parti, male attaccate tra di loro. Il vecchio codice non menzionava il personale addetto alle macchine. Nell'aggiungere l'elenco di questo personale si doveva portare in fondo il richiamo del ruolo di equipaggio, onde non far apparire, come invece impropriamente appare, che il personale (ufficiali

e subalterni) di macchina non sia anch'esso compreso, con testuali denominazioni e qualifiche, tra la gente di mare, ed indicato nel ruolo dell'equipaggio, tal quale come il personale di coperta.

Comunque è chiaro che, secondo questa definizione, che il codice di commercio detta come prima disposizione intorno al contratto di arruolamento, l'equipaggio della nave comprende solamente le persone addette al servizio tecnico della navigazione, e per ciò iscritte tra la gente di mare (prima e seconda categoria), indicate nel ruolo di equipaggio ed assunte con regolare contratto di arruolamento. Tale è l'equipaggio in senso proprio o ristretto, al quale indubbiamente si riferiscono senza eccezione tutte le disposizioni delle leggi e dei regolamenti che comunque riguardano la gente di mare e gli equipaggi. Ed in questo senso parla di equipaggio l'art. 72 c. m. m., il quale dispone che nessun nazionale potrà essere ammesso a far parte dell'equipaggio di una nave mercantile se non sia iscritto nelle matricole o nei registri della gente di mare.

Ma vi sono poi talune disposizioni che parlano di equipaggio in senso più lato, per comprendervi anche altre persone imbarcate, che devono pure essere indicate nel ruolo, ma distintamente da quelle costituenti il vero e proprio equipaggio. L'art. 323 reg. m. m., trattando delle indicazioni che il ruolo deve contenere, distingue l'elenco dell'equipaggio, dall'indicazione delle « altre persone che in qualsiasi qualità fossero addette al servizio del bastimento e dei passeggeri », e poi chiarisce: « le persone non appartenenti all'equipaggio, ed imbarcate come addette al servizio del bastimento e dei passeggeri, si inscrivono sul ruolo colla qualità con cui si imbarcano ».

Va dunque interpretato *cum grano salis* l'art. 431 r. m. m., per il quale possono far parte degli equipaggi, sebbene non iscritti nelle matricole o nei registri della gente di mare, i medici, i cuochi, camerieri ed altre persone di servizio. Questa disposizione sarebbe in aperta

contraddizione con quella testè citata dell'art. 72 c. m. m., se evidentemente non si riferisse all'equipaggio in senso lato, per dire poi una cosa ovvia e superflua, che cioè può essere imbarcato ed addetto alla nave, con mansioni varie, un personale *civile,* non appartenente cioè alla gente di mare.

Il personale addetto a servizi non tecnici (*agenti del servizio generale,* secondo la terminologia francese), assai numeroso e importante a bordo delle grandi navi per passeggeri, si trova in una posizione diversa e distinta, secondo il nostro diritto, da quella delle persone dello equipaggio in senso proprio, e mentre non è soggetto in alcun modo allo stato giuridico derivante dall'iscrizione marittima, può invece essere soggetto all'applicazione di disposizioni concernenti l'equipaggio, quando l'estensione di queste sia esplicitamente o implicitamente stabilita. Così ad es. l'art. 429 c. m. m. dispone che, per l'applicazione delle norme del titolo dei reati marittimi, sotto la denominazione di equipaggio si intendono le persone imbarcate per qualunque causa, eccettuati i passeggeri. Tuttavia in genere si ritiene che non si applicano al personale civile le disposizioni sulla diserzione, benchè l'articolo 264, il primo sui reati marittimi, cominci proprio così: « qualunque individuo dell'equipaggio ecc. ». Per la complicità nella diserzione è considerata in modo diverso la posizione dei non appartenenti alla gente di mare (articolo 276 c. m. m.).

Per quanto riguarda la disciplina, la posizione del personale civile è molto analoga a quella dell'equipaggio. Sembra fuori di questione che in forza del citato art. 429 si applichi anche al personale civile la disposizione dell'art. 427, caratteristica e rude norma del diritto della navigazione, per cui è autorizzato l'uso della forza per costringere le persone degli equipaggi ad uniformarsi agli obblighi loro in quanto concerne gli imbarchi e gli sbarchi. E così nelle disposizioni circa il potere disciplinare del capitano (art. 450 e segg. c. m. m.), mancando ogni norma speciale per il personale civile, questo deve

intendersi compreso nell'equipaggio, e passibile delle stesse pene previste per questo.

Il personale civile, che in base alla legge del 1913 non godeva dei vantaggi della Cassa invalidi, riservata agli iscritti marittimi (e nemmeno a tutti), è stato per la maggior parte, a tale effetto, equiparato alla gente di mare dal decreto legge 26 ottobre 1919 n. 1996, per l'erezione in ente morale della Cassa invalidi della marina mercantile, di cui l'art. 13 stabilisce appunto che si considerano come persone della gente di mare il personale di camera ed i medici di bordo, anche se non iscritti nelle matricole della gente di mare. Ed è da tener presente che al personale, che resta tuttavia escluso dall'assicurazione presso la Cassa invalidi, si applica l'assicurazione obbligatoria per l'invalidità e la vecchiaia, di cui al decreto legge 21 aprile 1919, dalla quale (art. 2, n. 3) sono escluse soltanto le persone della gente di mare durante il periodo della navigazione su navi nazionali, quando per tale periodo contribuiscono alla Cassa invalidi della marina mercantile.

La questione dell'equiparazione del personale civile alle persone dell'equipaggio in senso stretto può farsi anche nei riguardi dell'assicurazione contro gli infortuni. Il decreto legge 17 novembre 1918, n. 1825, modificando il t. u. 31 gennaio 1904, relativamente ai trasporti marittimi, ha sostituito un nuovo testo a quello dell'art. 21 della legge 1904, ed ha disposto che « sono considerati come operai per gli effetti della presente legge tutte le persone componenti l'equipaggio di una nave sotto bandiera italiana che siano retribuite con salario o stipendio o con una quota di partecipazione. Coloro però che appartengono allo stato maggiore della nave e percepiscono una retribuzione annua superiore alle lire 3600 non fruiscono delle disposizioni della presente legge » (Questo limite è stato elevato a L. 6000 con decreto del 1921 n. 296).

Questa disposizione ha fatto cadere l'art. 124 del reg. 13 marzo 1904, il quale restringeva l'assicurazione ai componenti dell'equipaggio, secondo l'enumerazione

dell'art. 521 cod. comm. Ed infatti praticamente gli armatori assicurano contro gli infortuni tutto il personale imbarcato, e quindi anche i non iscritti.

Si applicano al personale civile navigante le provvidenze di cui alla legge 10 gennaio 1929 sulla assicurazione obbligatoria per le malattie e per l'assistenza sociale della gente del mare e dell'aria. Infatti l'art. 1 di questa legge determina che l'assicurazione è obbligatoria per « tutto il personale della navigazione civile, marittima ed aerea, esclusi gli addetti ai servizi amministrativi, che è rappresentato dalla Confederazione nazionale fascista della gente del mare e dell'aria ».

Ormai è certo che la posizione del personale civile, quale risulta chiarita in una importante circolare della Direzione generale della marina mercantile 4 maggio 1892 (*Dir. marittimo* 1903, pag. 391), non risponde più ai tempi. L'importanza di numero e di funzioni che questo personale ha assunto, la comunità di vita, di sacrifici e di pericoli con tutte le altre persone addette alla nave, esigono che la sua posizione sia in massima equiparata a quella degli equipaggi così nei doveri come nei diritti e nei privilegi, ed infatti sotto la pressione delle pratiche esigenze, ed in mancanza di opportuni riconoscimenti legislativi, l'Amministrazione della marina mercantile favorisce l'iscrizione nella gente di mare di tutti coloro, uomini e donne, che esercitano un qualunque servizio a bordo delle navi.

Il movimento legislativo procede nel senso dell'equiparazione del personale civile a quello tecnico.

L'ordinanza germanica 2 giugno 1902 dichiara compresa nell'equipaggio ogni persona assunta al servizio sulla nave durante il viaggio per conto dell'armatore, senza distinguere se vi sia stato o no arruolamento, e senza eccettuare le donne. Analoga disposizione contiene il cod. comm. spagnuolo (art. 648). Le leggi marittime scandinave (art. 108) stabiliscono: « Le persone impiegate su di una nave senza far parte dell'equipaggio propriamente detto, hanno gli stessi obblighi e gli stessi diritti degli uomini dell'equipaggio ». Questa stessa so-

luzione è stata adottata dalla giurisprudenza in Francia, in mancanza di disposizioni espresse. Si applicano, tuttavia non senza contrasto, agli agenti del servizio generale le disposizioni del contratto di arruolamento ed i privilegi relativi. Il Ripert sostiene la più completa assimilazione, partendo dal principio che il personale civile fa parte dell'equipaggio della nave, dimodochè gli si devono applicare tutte le regole del diritto marittimo che non siano necessariamente connesse all'organizzazione dell'iscrizione marittima. Ed in questo senso ha disposto il codice francese del lavoro marittimo (1926), il quale considera come marittimo « ogni persona dell'uno o dell'altro sesso che si ingaggia per servire a bordo della nave ».

È questo un criterio che può in massima essere seguito anche nel diritto italiano, fatta eccezione dei casi in cui le disposizioni dei testi si riferiscono all'equipaggio in senso stretto.

Oltre i casi che abbiamo già avuto occasione di ricordare, numerose sono le disposizioni di legge che comprendono nella denominazione di *equipaggio* anche il personale non iscritto, o che si applicano a tutte le persone imbarcate al servizio della nave. Vedi ad es. l'art. 117 cod. m. m.: la nota del capitano deve portare « il numero degli *uomini di equipaggio* e dei passeggeri ». Analogamente l'art. 119 comprende nel termine di equipaggio il personale non iscritto, quando dispone che il capitano deve, a richiesta, presentare all'autorità marittima o consolare le persone dell'equipaggio ed i passeggeri, per quei confronti che fossero del caso. Così è da ritenere che si applichi anche al personale civile l'art. 128, pel quale « le persone dell'equipaggio sono sempre obbligate a lavorare pel ricupero della nave, degli attrezzi e del carico ».

Si deve poi tener conto delle situazioni di fatto create dagli accordi sul regolamento del lavoro marittimo che sono intervenuti tra le organizzazioni della gente di mare e la organizzazione degli armatori; e che ora vengono rinnovate dagli organi sindacali, in applicazione del nuovo

diritto del lavoro. Come vedremo più avanti, l'equipaggiamento delle navi si fa in base a questi accordi sindacali, i quali per buona parte completano o modificano le disposizioni delle leggi marittime.

Ed infine sta per apportare efficaci frutti il movimento internazionale per uno statuto dei marittimi, movimento derivato dai trattati di pace e connesso all'organizzazione dell'Ufficio del lavoro di Ginevra. Alla Conferenza di Washington del 1919 per le otto ore di lavoro, ha seguito la Conferenza di Genova del 1920 relativa ai lavoratori del mare. Questa Conferenza non ha portato ad alcuna decisione definitiva sui punti più importanti, ma è notevole per ciò che qui ci interessa, che nelle sue risoluzioni e raccomandazioni è chiarito che per marittimi si intendono tutte le persone impiegate a bordo delle navi, esclusi gli ufficiali. Diremo più avanti delle due Convenzioni sul contratto d'arruolamento e sul rimpatrio dei marittimi, adottate dalla Conferenza di Ginevra del 23 e 24 giugno 1926, e ratificate dall'Italia con legge 14 gennaio 1929 n. 417. Qui basta ricordare che, secondo queste convenzioni, per marittimo si intende «ogni persona impiegata o impegnata a bordo, a qualunque titolo, *et figurant au rôle d'equipage*». Quest'ultima formula è volutamente generica, e comprende qualunque forma di iscrizione o annotazione sul ruolo, perciò anche quella forma, nella quale, secondo le nostre leggi, è indicato sul ruolo il personale civile.

23. — *Composizione dell'equipaggio.* La definizione dell'art. 521 cod. comm. è completata e specificata dalle disposizioni che indicano la composizione dell'equipaggio.

Secondo l'art. 66 c. m. m. sono considerati *ufficiali*, alla dipendenza del capitano comandante: 1° il capitano in secondo, 2° lo scrivano, 3° il medico chirurgo di bordo, 4° (sui piroscafi) il macchinista in primo, 5° ed in secondo. Il grado e l'ufficio di *sottoscrivano*, considerato dal codice, è stato soppresso dalla legge 11 aprile 1886.

Sono considerati sott'ufficiali, alla dipendenza del

capitano e degli ufficiali di bordo: 1° il nostromo o i nostromi, i quali fanno eseguire le manovre e vigilano sull'attrezzatura della nave; 2° il pilota pratico (non importa se fornito di patente di padrone o di capitano) per tutto il tempo che gli è affidata la direzione della nave; 3° il maestro d'ascia, per gli effetti soltanto dell'abbandono della nave (e cioè quando il capitano deve decidere, sentito il consiglio di bordo, se l'equipaggio deve abbandonare la nave pericolante).

I contratti tipo, *agli effetti del trattamento di bordo*, considerano come ufficiali gli allievi capitani e macchinisti; e come sottufficiali: *in coperta:* 1° e 2° nostromo, carpentiere, ottonaio, capitan d'arme e 1° infermiere; *in macchina:* 1° e 2° capo fuochista, operai meccanici ed elettricisti; *in camera:* maestro di casa, 1° cuoco, 1° dispensiere, i primi camerieri, ed il 1° panettiere.

Alcune norme sulla composizione dell'equipaggio fanno parte del regolamento di polizia per la sicurezza della navigazione.

24. — *Forza minima dell'equipaggio.* Il codice ha previsto la convenienza di inserire nel regolamento disposizioni circa la *forza minima* dell'equipaggio (art. 71). Ma invece il regolamento (art. 437) si è limitato a stabilire che l'autorità marittima o consolare, dietro reclamo od anche d'ufficio, può ordinare che il numero e la composizione dell'equipaggio siano tali, quali abbisognano per una sicura navigazione, e può anche negare le spedizioni al bastimento, quando l'equipaggio per numero o per qualità degli individui apparisce inferiore a quello che la portata della nave ed il viaggio che sta per imprendere richiederebbero.

Ed anche la Convenzione di Londra 31 maggio 1929 sulla sicurezza della vita umana in mare, approvata con legge 31 marzo 1932, si limita a stabilire l'obbligo pei Governi aderenti a conservare od a adottare, se necessario, dei provvedimenti diretti a garantire che tutte le navi abbiano a bordo un equipaggio sufficiente per nu-

mero e per capacità. Ed il nostro nuovo Regolamento per la sicurezza della navigazione (23 maggio 1932), per dare attuazione alla Convenzione di Londra, ha dettato numerose e minuziose norme sulla preparazione degli equipaggi e sull'efficienza dei servizi di bordo, ma non ha regolato in alcun modo la forza minima del personale.

Importanti clausole in argomento contengono i contratti tipo di arruolamento per gli equipaggi allo scopo non tanto di garantire la sicurezza della navigazione quanto di regolare e limitare il lavoro degli arruolati. I contratti tipo fissano il numero minimo di ufficiali per ogni categoria, in rapporto alla stazza della nave; ed il quantitativo minimo del personale di coperta e di camerà, ed infine quello del personale di bassa forza di macchina in rapporto alla quantità del carbone impiegato (Contratto nazionale 1931 per navi da carico); ovvero, per talune categorie rinviano alle tabelle minime di armamento da stabilirsi nave per nave dall'autorità marittima del porto di armamento, sentite le organizzazioni sindacali interessate (Contratto nazionale 1932 per navi da passeggeri).

Infine sono da ricordare i regolamenti organici per il personale addetto ai servizi marittimi sovvenzionati, regolamenti approvati con decreti del Ministro competente e che fissano i minimi del personale di ogni categoria (decreti 25 maggio e 30 giugno 1915).

Non mancano nelle leggi estere disposizioni o generiche o specifiche circa la forza minima dell'equipaggio. In Francia la legge 17 aprile 1907, modificata con legge 26 agosto 1919, determina il numero degli ufficiali in rapporto alla stazza della nave, e prescrive che l'ispettore della navigazione deve assicurarsi che l'effettivo sia sufficiente a permettere l'applicazione delle norme sulla durata del lavoro. Analoga disposizione esiste in Inghilterra come garanzia della navigabilità della nave. Negli Stati Uniti la legge 2 aprile 1908 regola il personale di bordo allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione.

25. — *Nazionalità dell'equipaggio.* Per due terzi l'equipaggio deve essere composto di cittadini italiani, e sempre cittadini italiani devono essere il capitano ed il secondo (art. 71 cod. m. m.).

Questa prescrizione, la quale si riconnette alla tutela dei pubblici interessi relativi alla navigazione, trova riscontro in analoghe disposizioni di altri paesi (Stati Uniti, Portogallo). In Francia solo un quarto degli equipaggi può essere di stranieri (decreto 21 settembre 1793), e la più recente dottrina ritiene che questa disposizione si applica anche al personale civile, il che invece non è sostenibile per il diritto italiano. La regola subisce però qualche limitazione per la navigazione in certi mari, e pel traffico intercoloniale (legge 7 aprile 1902). In altri paesi mancano prescrizioni circa la nazionalità degli equipaggi: Inghilterra, Belgio, Olanda, Germania.

In Italia la regola della nazionalità del capitano e del secondo e dei due terzi dell'equipaggio subisce alcuni temperamenti per le necessità della navigazione all'estero. I consoli possono, secondo l'esigenza dei casi, permettere l'arruolamento dei marinai esteri al di là della proporzione prescritta (art. 71, 3° al.).

Per il comandante della nave e per il secondo non è permesso di far ricorso a stranieri se non quando vi sia *impossibilità* di provvedersi di nazionali; ed in mancanza di graduati esteri, o quando il console non creda di valersi della facoltà di farli arruolare, potrà essere assunto al comando della nave un nazionale di grado inferiore a quello che sarebbe richiesto, ed alle funzioni di secondo o di terzo di bordo, nazionali ritenuti capaci di esercitarle, a giudizio del console. Ma questa eccezione è limitata al compimento del viaggio, e dovrà cessare anche prima quando riesca possibile di assumere al comando della nave, od alle funzioni di secondo o di terzo, cittadini dello Stato aventi le condizioni prescritte (art. 71).

Gli stranieri chiedenti di far parte dell'equipaggio di un bastimento nazionale devono esser muniti di carte rilasciate o vidimate dal console della nazione cui ap-

partengono, od in mancanza di esso dall'autorità politica locale (reg. m. m., art. 435).

26. — *Composizione dello stato maggiore.* Abbiamo detto altrove dei requisiti stabiliti per l'esercizio del comando di nave. Dobbiamo qui ricordare le disposizioni circa la composizione dello stato maggiore.

1° *Secondo di bordo,* è l'ufficiale destinato a coadiuvare ed a sostituire il capitano. Sulle navi che imprendono viaggi di gran cabotaggio, e sui piroscafi che trasportano passeggeri nel Mediterraneo è obbligatorio un secondo che abbia almeno la qualifica di *scrivano.* Per la navigazione di lungo corso il secondo deve avere la qualifica di *capitano.* Ed infine i piroscafi che trasportano passeggeri fuori del Mediterrano devono inoltre imbarcare un terzo di bordo che abbia almeno il grado di scrivano (art. 70 cod. m. m.).

2° Lo *scrivano,* come tale e cioè non come un semplice ufficiale destinato a coadiuvare o sostituire il capitano nel comando, non ha più la primitiva importanza. Di ciò abbiamo già parlato a proposito della gente di mare (p. 207). Il codice francese ed il nostro trasferirono al capitano tutte le più importanti funzioni dello scrivano, fin quella della tenuta dei libri, dimodochè secondo il diritto vigente lo scrivano non ha più una posizione specifica, ma è solo un ufficiale di bordo, con determinati requisiti (cod. m. m., art. 67).

Ma, come si è avvertito più volte, le esigenze della navigazione moderna hanno reso antiquate ed inadeguate molte delle disposizioni del codice vigente. La ripartizione tra varie persone delle molte e disparate funzioni che il codice attribuisce alla carica di capitano della nave, ha fatto in certo senso risorgere l'antica figura dello scrivano, senza tuttavia quei poteri e quegli attributi che non possono sussistere senza espresse disposizioni di legge (poteri di diritto pubblico, autonomia di funzioni, rappresentanza legale ecc.).

Si allude qui alla carica di *commissario di bordo,*

ufficiale al quale sulle maggiori navi è affidata l'amministrazione della nave e la tenuta dei libri. Tali funzioni possono essere affidate ad uno degli ufficiali dello stato maggiore della nave, ovvero anche ad un impiegato civile, il quale viene ad essere come il capo del personale del servizio generale. Così è in Francia, secondo il Ripert. Da noi, per la sovrabbondanza di iscritti marittimi diplomati, e per la tendenza a far iscrivere nelle matricole tutto il personale imbarcato, in genere il commissario di bordo è un ufficiale marittimo.

3° Del resto le prescrizioni legali sulla composizione dello stato maggiore, se corrispondono alle esigenze delle navi di media importanza, quali furono considerate dai vecchi legislatori, rappresentano un minimo del tutto insufficiente per le navi di più vasta mole. Perciò, come abbiamo visto, i contratti tipo impongono un numero maggiore proporzionato alla stazza della nave.

E nella pratica, mentre anche sulle navi di minore portata il secondo ha il grado di capitano, in genere il numero degli ufficiali è assai maggiore di quello prescritto, ed i gradi, ed i requisiti sono superiori a quelli stabiliti, il che è anche in conseguenza della sovrabbondanza di personale marittimo diplomato o patentato.

Le maggiori società armatrici, a norma di prescrizioni dei contratti tipo, imbarcano come *allievi ufficiali*, con una paga assai ridotta, giovani patentati capitani o macchinisti, che vogliono fare pratica per seguire la carriera marittima.

4° Secondo quanto dispone l'art. 69 cod. m. m. a riguardo degli *ufficiali macchinisti*, i piroscafi addetti alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari del Regno, la costa di Francia in Mediterraneo, le isole di Corsica, Malta e Corfù, la costa di Tunisi e le coste dalmate ed *istriane* (le quali ultime non sono ora più da menzionare separatamente da quelle dello Stato), devono imbarcare almeno un macchinista in secondo, se la forza cumulativa delle macchine è inferiore a cento cavalli nominali, ed un macchinista in primo, se le macchine sono

di maggior forza. Per i viaggi oltre la zona ora indicata, con macchine oltre i cento cavalli, sono prescritti due macchinisti, uno in primo e l'altro in secondo.

Anche per i macchinisti valgono le osservazioni ed i richiami testè fatti a riguardo degli ufficiali di coperta.

5° *Un medico chirurgo* è obbligatorio per tutte le navi che viaggiano oltre Gibilterra ed oltre Suez, e portano a bordo più di 150 persone. Quando le persone superano il numero di mille sono prescritti due medici. La nomina del medico di bordo, proposta dal capitano o dall'armatore, deve essere approvata dall'amministrazione sanitaria (cod. m. m., art. 89; il decreto 29 novembre 1925, recante modifiche ed aggiunte al regolamento sulla sanità marittima, ha disciplinato la materia richiedendo una speciale autorizzazione del Ministero degli interni previo esame di idoneità, per chi aspira ad imbarcare come medico di bordo).

Il medico di bordo è l'unica persona dell'equipaggio (ed ha anzi il grado di ufficiale) che non è obbligatoriamente iscritta tra la gente di mare, e che perciò non è nominata necessariamente con contratto di arruolamento. Comunque nella sua nomina interviene l'autorità amministrativa, come si è visto. Ed a lui si estendono i vari controlli amministrativi riguardanti gli equipaggi e facenti capo al ruolo di equipaggio. Del resto ora i medici che si dedicano all'esercizio della loro professione a bordo delle navi, sogliono iscriversi nelle matricole.

6° La legge sull'emigrazione (T. U. 13 novembre 1919) all'art. 7 aggiunge alla normale composizione dell'equipaggio, per le navi che trasportano emigranti, un regio commissario, di regola scelto tra i medici della R. Marina, il quale deve vigilare sull'andamento del servizio sanitario e sulla osservanza della legge sull'emigrazione. La spesa relativa è a carico dell'armatore, il quale però versa direttamente al Fondo per l'emigrazione le competenze spettanti al R. Commissario.

7° Il *pilota pratico,* come si è visto, fa parte dell'equipaggio col grado di sottufficiale, e va perciò considerato

come componente eventuale e temporaneo dell'equipaggio, salvo i casi in cui ne è escluso (come agli effetti della legge sugli infortuni) e salvo le speciali disposizioni che lo riguardano, e che abbiamo già visto (p. 208). Nonostante la disposizione dell'art. 201 cod. m. m., per la quale il pilota ha diritto di stabilire la rotta e di comandare ogni manovra, è opinione prevalente che il pilota è soltanto un consigliere tecnico del capitano, al quale spetta sempre la direzione nautica e la relativa responsabilità. Infatti l'art. 504 c. comm. che pure parla dell'uso obbligatorio del pilota, dispone che il capitano deve comandare personalmente la nave all'ingresso ed all'uscita dei porti, dei seni, dei canali e dei fiumi; là appunto dove volontariamente o per obbligo si fa uso del pilota pratico.

27. — *Posizione giuridica dell'equipaggio.* Tutte le persone dell'equipaggio, fatta eccezione del comandante della nave, qualunque sia il loro grado e la loro funzione, sono semplici commessi (locatori d'opera) dell'armatore, i quali possono essere nominati dal capitano, e comunque dipendono dal capitano, in quanto questi è il rappresentante dell'armatore. Della natura complessa del contratto di arruolamento, sottospecie del contratto di locazione d'opera (contratto di lavoro), diremo tra breve.

Qui conviene intanto osservare che la particolare impronta, che il diritto della navigazione riceve dalle esigenze e dalle caratteristiche dei fatti che esso disciplina, ha le sue ripercussioni anche su ciò che concerne la situazione giuridica dell'equipaggio. Si sente subito che il gruppo di persone che forma un equipaggio non è interamente assimilabile ad un gruppo di commessi di una azienda commerciale, come una nave non è in tutto assimilabile ad una qualsiasi azienda, benchè identica ne sia la essenziale natura giuridica (università di fatto).

Le cause prime della diversità sono le esigenze della navigazione: la nave porta lontano una somma considerevole di interessi privati e di interessi pubblici sotto l'egida della bandiera nazionale. Gli istituti amministra-

tivi intervengono a limitare ed a regolare gli istituti privati. La stretta connessione di norme private e di norme pubbliche cagiona una alterazione profonda in situazioni, che nella loro sostanza non differiscono dalle normali e analoghe situazioni del diritto privato.

Le persone dell'equipaggio, mercè l'iscrizione marittima, fanno parte di una specie di *milizia* organizzata e controllata. Il loro impiego a bordo della nave è un fatto privato, destinato a servire interessi commerciali e perciò privati. Tuttavia la sicurezza della navigazione e la riuscita di una spedizione marittima sono cose di pubblico interesse, ed in molti modi ed in varie circostanze durante il viaggio della nave sorgono questioni e difficoltà di carattere pubblico. Perciò il regime dell'arruolamento è pieno di norme di ordine pubblico, la violazione del contratto costituisce reato, l'abbandono della nave è punito come diserzione. D'altra parte, sempre per le peculiari esigenze della navigazione, la legge interviene con speciali privilegi di carattere sociale a difendere ed avvantaggiare i lavoratori marittimi.

Da tutto ciò deriva la particolare situazione giuridica di ciascun singolo componente dell'equipaggio, situazione che nasce quando il marittimo arruolato viene iscritto nel ruolo dell'equipaggio di una nave e sottomesso alla disciplina di bordo.

Ma vi è poi da considerare se dagli ordinamenti marittimi, e più profondamente dalla comunanza di vita e di lavoro sulla medesima nave sotto la stessa autorità dirigente, non sorga un qualche vincolo giuridico, che unendo tra loro tutti i componenti dell'equipaggio, faccia di questo una entità, un complesso, che sia, come tale, un organismo giuridico.

Qualche elemento per venire in questa idea, e concepire per esempio un equipaggio come una specie di *associazione*, più o meno organica, non manca.

Basta pensare al vincolo della disciplina che grava ugualmente su tutto l'equipaggio, agli usi del mare che dalla comunanza del pericolo fanno derivare speciali

doveri di fraternità e di assistenza; basta ricordare i casi nei quali le leggi attribuiscono particolari facoltà o diritti all'equipaggio nel suo complesso, od ai *principali* dell'equipaggio, chiamati così in certo modo a rappresentare la volontà od a tutelare gli interessi della collettività dei naviganti.

1° La *maggioranza* dell'equipaggio ha diritto di richiedere la visita straordinaria alla nave. L'articolo 81 c. m. m. parla di *lagnanze,* termine in verità poco giuridico, e dispone poi che se dai risultati della visita consterà che le lagnanze della maggioranza dell'equipaggio non avevano fondamento, coloro che le fecero saranno puniti con pene disciplinari.

2° Le persone dell'equipaggio *in numero non minore del terzo* possono reclamare contro la qualità e la insufficienza dei viveri, e l'autorità, ove ne sia il caso, potrà ingiungere al capitano di provvedere immediatamente, ed in mancanza, provvederà di ufficio, prendendo la somma necessaria a cambio marittimo, o sussidiariamente facendo vendere o dando in pegno merci del carico nei limiti del bisogno (art. 96 c. m. m.).

3° *Due almeno* dei più provetti marinai devono dare il loro parere insieme con gli ufficiali prima che il capitano possa decidere l'abbandono della nave in pericolo (articolo 111 c. m. m.). E così i *principali dell'equipaggio* devono sottoscrivere i verbali con i quali il capitano accerta la necessità di taluni provvedimenti straordinarii (art. 508, 509 cod. comm.). Il capitano che omette di sentire il parere delle *persone dell'equipaggio* nei casi in cui tale parere è richiesto dal codice o da altre leggi, è punito con la sospensione o con l'interdizione (art. 370 c. m. m.).

4° *L'unità complessiva* dell'equipaggio è riconosciuta per l'assegnazione dei premi spettanti alla nave per salvataggio di navi o di oggetti abbandonati (articolo 138 c. m. m.), e per la ripartizione del prodotto delle prede belliche (art. 229 e segg.).

Talune disposizioni relative a quest'ultima materia sono molto caratteristiche, come quella dell'art. 237, per

cui ogni *individuo* assente dalla nave per servizio, purchè continui a far parte dell'equipaggio, partecipa nella preda, come se fosse stato a bordo quando la preda fu fatta; e l'altra dell'art. 238, per cui gli eredi degli individui morti nel combattimento avranno le parti di preda che sarebbero dovute ai loro autori (vedi anche il successivo art. 239, che conferma il riconoscimento dell'*unità complessiva* dell'equipaggio).

5° *L'equipaggio* che libera la nave propria dalla preda può chiedere una gratificazione che sarà arbitrata dalla Commissione delle prede (art. 220).

6° Anche per la definizione di talune forme di reato è presa in considerazione la *collettività dell'equipaggio;* ad es. l'ammutinamento si ha in taluni casi quando il reato è commesso dalla riunione di più persone dello stesso equipaggio in numero che ne ecceda *il terzo* (art. 294). Negli atti di pirateria tutto l'equipaggio è punito, senza riguardo alla individuale situazione di ciascuno (art. 320).

7° Nella pratica assai spesso avviene di concepire o di riguardare l'equipaggio di una nave come una collettività organica. Talune clausole del contratto tipo 1919 sono veramente sintomatiche, come quella che prevede in taluni casi il *consenso dell'equipaggio* per il cambiamento del capitano; o come quelle infine che regolano la gestione dei viveri, e che tra l'altro stabiliscono che l'importo delle razioni non consumate costituirà un fondo speciale amministrato dal primo ufficiale e destinato in parte alle biblioteche e scuole di bordo ed in parte agli asili degli orfani della gente di mare (la spesa pel vitto è dunque talvolta considerata come un debito globale dell'armatore verso la collettività dell'equipaggio, non come una prestazione a favore di ogni singolo arruolato). Tutti i contratti tipo considerano la somma dei salari come globalmente dovuta all'equipaggio, poichè stabiliscono che qualora al momento della partenza venisse a mancare qualcuno degli arruolati di bassa forza, la paga dei mancanti durante l'effettiva navigazione andrà a be-

neficio di coloro che compiranno il lavoro dei mancanti; e l'arruolamento delle compagnie sovvenzionate assegna agli arruolati della stessa categoria la paga spettante ai colpiti da infortunio, assenti per più di cinque giorni dal lavoro. Ed infine, i contratti tipo dichiarano l'equipaggio responsabile in solido per i danni derivati all'armatore per contrabbando, di cui non si riesca a scoprire il colpevole (Contratto nazionale 1932 per navi passeggeri), ovvero accordano all'armatore il diritto di sbarcare senza indennità tutto l'equipaggio (Contratto nazionale 1931 per navi da carico); ma la validità di simili clausole è discutibile (cfr. Brunetti, *op. cit.*, II, p. 465).

Ma, con tutto ciò, è da ritenere che l'unione tra i componenti di un equipaggio non giunga a costituire un vincolo giuridico. Essa è data sopratutto da vincoli morali o di fatto: dalla comunità della vita sulla nave, isolata da ogni contatto esterno; dalla collaborazione ad una impresa comune e dall'eguale interesse a condurla a buon fine; dalla medesima dipendenza da una autorità unica direttiva, fornita di poteri anche pubblici, ecc.

Eccedono perciò quegli autori, i quali come il Ripert credono di poter stabilire, uscendo dal campo del diritto privato, che l'equipaggio costituisce un'associazione di diritto pubblico (quasi uno Stato, dice il Ripert), fondata sul consenso unanime dei partecipi, riconosciuta e controllata dallo Stato.

Se, considerando nel loro insieme tutte le disposizioni e le clausole che illuminano la particolare situazione dell'equipaggio nel regime della navigazione, si può giungere alla conclusione che l'equipaggio di una nave costituisce una specie di associazione di fatto, fornita di una embrionale organizzazione unitaria, non si può tuttavia andare più in là di questa constatazione sul terreno giuridico. Infatti nella realtà non esiste alcun atto di consenso diretto a costituire una associazione, come non esistono nè statuti nè regole di vita associativa. Tutto il regime giuridico dell'equipaggiamento si spiega benissimo senza far ricorso alla costruzione in parola.

Anche qui come in altri campi (p. es. circa la natura giuridica della nave) non si devono scambiare le pittoresche immagini per realtà giuridiche.

§ 4. — L'equipaggiamento della nave.

1. — *Metodi di equipaggiamento.* L'armatore che vuole equipaggiare la sua nave comincia con lo scegliere il capitano, e poi questi procede all'arruolamento dell'equipaggio, o da solo o di concerto con l'armatore, se questi è presente (c. comm., art. 499).

Questo è il modo di equipaggiamento che le nostre leggi hanno presupposto, in quanto esso corrispondeva alla pratica del tempo. Anche qui l'ipotesi legislativa è stata sorpassata dall'evoluzione tecnica della grande navigazione, pur continuando a corrispondere alla realtà per la navigazione a vela ed anche per la navigazione a vapore delle minori imprese.

Ma i grandi armatori, e le società di navigazione, le imprese cioè che impiegano numerose navi, e massimamente quelle che esercitano la navigazione di linea, hanno una stabile propria organizzazione terrestre ed una rete di ufficii, con i quali provvedono tra l'altro al movimento del personale degli equipaggi, e cioè all'armamento ed equipaggiamento delle singole navi.

Il personale marittimo, sopratutto quello di stato maggiore, è tenuto stabilmente in servizio e costituisce un organico, con determinate condizioni e garanzie di carriera.

Al movimento del personale sovraintende un *capitano d'armamento* che risiede negli uffici dell'impresa, in quei porti che l'impresa stessa destina e chiama *porti d'armamento* delle proprie navi. Ogni nave in servizio, anche quando temporaneamente non naviga, ha una parte del suo personale a posto; l'equipaggio viene completato con avventizi, o con nuovi arruolamenti (sopratutto per la bassa forza) quando la nave deve imprendere una spedizione.

Il capitano cui viene affidato il comando della nave

ne trova già completo l'equipaggio, o comunque non ne cura egli l'arruolamento, sia pure di concerto con l'armatore, onnipresente mediante i propri agenti. Ma preso il comando, il capitano assume tutta intera la sua autorità sul personale dipendente con i poteri e le prerogative che le leggi marittime prevedono, e che sono essenziali per la sicurezza della navigazione e pel successo della spedizione. Così tra l'altro il capitano può sempre congedare ogni persona dell'equipaggio, senza consultare l'armatore, e senza obbligo di dimostrare che sia stato commesso alcun fatto riprensibile (art. 542 c. comm.)

2.— *Uffici di collocamento.* Un'altra grave modificazione alle condizioni di fatto presupposte dalle nostre leggi è stata apportata, per ciò che riguarda la libertà di scelta degli equipaggi e la libertà dei contratti, dal movimento di organizzazione e di difesa sindacale della gente di mare.

La già ricordata Commissione reale nominata con D. 14 agosto 1919 per dirimere le controversie tra gli armatori e la gente di mare, oltre al contratto tipo di arruolamento, ed al regolamento di bordo, sui quali avremo occasione di ritornare, ha anche istituito e disciplinato con apposito regolamento un *Ufficio autonomo di collocamento*, il quale ha lo scopo di provvedere l'imbarco alla gente di mare disoccupata, ad eccezione di quella in pianta organica delle compagnie di navigazione. L'ufficio, gratuito per la gente di mare, riscuote dagli armatori una quota per ogni persona imbarcata. Esso è retto da un *Comitato di sovraintendenza*, nel momento attuale da un *regio commissario* che è il capitano di porto. Ogni armatore ha facoltà di inscrivere presso l'Ufficio di collocamento, in propri turni particolari divisi in categorie, il personale navigante occorrente ai suoi servizi; ma l'Ufficio ha poi un turno generale al quale deve attingere l'armatore che non ha turni particolari o se questi sono insufficienti. L'armatore è obbligato a dare imbarco all'iscritto di turno salvo motivi plausibili, da valutare dal Comitato. Analoga facoltà spetta all'iscritto.

L'efficace opera di questo Ufficio di collocamento, che funziona nei principali porti, ha potuto opportunamente limitare la piaga dei sensali di arruolamento, sfruttatori senza scrupoli della gente di mare disoccupata.

Una recente legge è venuta poi a vietare senz'altro la senseria marittima, disponendo che « il collocamento della gente di mare non può essere esercitato a scopo di lucro ». Questo è il decreto-legge 24 maggio 1925, il quale ha anche sanzionato la costituzione degli Uffici di collocamento ed attribuito al Ministro delle comunicazioni la facoltà di stabilire norme regolamentari generali o particolari per l'organizzazione del collocamento ed il funzionamento degli uffici. Questa legge constata l'istituzione dell'Ufficio di collocamento in 22 porti del Regno e ammette che altri ne possano essere creati e mantenuti da associazioni di armatori e di gente di mare, d'accordo, per concessione dello Stato.

Da ultimo, con legge 16 dicembre 1928, è stata completata questa organizzazione mediante l'istituzione di Uffici movimento ufficiali della marina mercantile presso le capitanerie di porto, ove già esista o venga ad essere istituito un ufficio di collocamento della gente di mare. A questi Uffici movimento viene attribuita l'esclusività dell'imbarco degli ufficiali ed allievi ufficiali così di coperta che di macchina, sotto la direzione del comandante del porto o di un suo delegato, assistito, con voto consultivo, da un rappresentante della Confederazione fascista della gente del mare e dell'aria, e da un rappresentante della Confederazione nazionale fascista delle imprese trasporti marittimi ed aerei. In ogni Ufficio viene formato un albo degli ufficiali ed allievi, e l'armatore ha facoltà di scelta fra tutti gli iscritti nei diversi albi ed il prescelto ha facoltà di aderire o meno all'imbarco. L'Ufficio di Genova ha anche funzioni di ufficio centrale, al quale devono essere notificate tutte le iscrizioni e cancellazioni negli albi degli altri uffici. Il collocamento è gratuito, gli armatori pagano una quota devoluta al fondo per il funzionamento degli uffici. Sono esentate dal re-

gime degli Uffici movimento le ditte armatrici i cui rapporti col personale sono stabiliti in virtù di regolamenti organici approvati dal Ministero o stipulati fra Associazioni riconosciute a norma della legge 3 aprile 1926.

Leggi estere. Numerose leggi estere regolano il collocamento dei marittimi, e cercano di combattere gli abusi dei sensali con disposizioni non sempre efficaci.

Una legge francese del 1904 ha proibito, ma inutilmente, la mediazione dei così detti mercanti di uomini, finchè nel 1907 sono stati creati *uffici di collocamento* paritarii, sui quali una legge 19 luglio 1928 ha istituito una rigorosa sorveglianza. Il codice 1926 del lavoro marittimo ammette tuttavia che il collocamento dei marittimi possa aver luogo anche per mezzo di uffici di informazioni creati dai sindacati professionali, ed anche direttamente. In Inghilterra l'esercizio della mediazione è sottoposto ad una autorizzazione ed a uno speciale regolamento. Leggi repressive degli abusi sono state emanate negli Stati Uniti (26 aprile 1904, 26 giugno 1906, 2 marzo 1907). In Germania per la legge organica del 2 giugno 1902 il sensale deve essere autorizzato, deve tenere regolari libri ed è sottoposto al controllo dell'autorità amministrativa. Un decreto 8 novembre 1924 ha creato uffici di collocamento amministrati da rappresentanti degli armatori e della gente di mare.

3. — *Il contratto di arruolamento*, secondo la precisa definizione che emana dalle disposizioni del codice di commercio, è quello per il quale un iscritto marittimo (di 1ª o 2ª categoria) è assunto in servizio da un armatore, entra a far parte dell'equipaggio di una nave ed acquista così un determinato « stato giuridico » che le leggi regolano in modo minuzioso, tanto nei riguardi privati quanto nei pubblici. Questo stato giuridico è solo in piccola parte modificabile per l'espressa diversa volontà dei contraenti, poichè le disposizioni di legge hanno per lo più carattere di ordine pubblico, tanto se dirette a tu-

telare gli interessi degli arruolati quanto se inspirate da ragioni di interesse di terzi o di interesse pubblico.

Tuttavia lo schema contrattuale quale risulta dalle leggi marittime è nella pratica sostituito dai contratti tipo, quali si sono andati formando e modificando sulla base dello schema fissato nel 1919, attraverso i contrasti tra le due massime opposte organizzazioni sindacali.

Noi prenderemo in considerazione, nella loro ultima formulazione, sulla quale viene a fondarsi il regolamento collettivo del lavoro marittimo secondo il nuovo diritto sindacale, i seguenti due fondamentali contratti tipo di arruolamento: *a*) contratto nazionale di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi dei piroscafi e delle motonavi da carico superiori a 50 T. S. L., stipulato il 21 marzo 1931; *b*) contratto nazionale di lavoro per l'arruolamento degli equipaggi delle navi da passeggeri superiori a 50 T. S. L., stipulato il 28 giugno 1932. Ma per qualche opportuno riferimento richiameremo anche taluni contratti - tipo meno recenti.

Questo studio è molto importante, perchè nel nuovo diritto del lavoro istituito dalla fondamentale legge del 3 aprile 1926, il meccanismo dei ***regolamenti collettivi***, sanciti col triplice procedimento dei contratti collettivi, delle ordinanze corporative e delle sentenze della magistratura del lavoro, tende e sempre più tenderà a costituire e ad affermare di continuo un nuovo ***diritto vivente***, ad integrazione e in parziale sostituzione del regime legale codificato.

È bene qui tener presente che i contratti collettivi anteriori al 1926, come il contratto tipo e relativo regolamento di lavoro del 1919, stipulato tra sindacati liberi secondo il vecchio diritto, anche se sanzionati da un intervento dello Stato, hanno tuttavia carattere puramente convenzionale, e sono muniti solo di sanzione indiretta (risarcimento di danni, pene disciplinari sindacali): onde il Carnelutti li chiama ***contratti collettivi impropri*** nello inquadrarli nella sua mirabile « Teoria del regolamento collettivo dei rapporti di lavoro ». Invece i regolamenti

collettivi secondo il nuovo diritto, comunque costituiti e cioè per contratto, per ordinanza o per sentenza, hanno carattere e forza di norme legali: sono *leggi di categoria*, che obbligano tutti gli appartenenti alla categoria, anche senza o contro la loro volontà espressa nei contratti individuali di lavoro.

È poi da segnalare la tendenza recente, in realtà molto discutibile, della giurisprudenza di estendere all'arruolamento talune norme della legge sul contratto di impiego privato, non solo nei riguardi del capitano, che può sotto certi aspetti essere parificato ad un impiegato privato, ma anche nei riguardi degli iscritti marittimi ingaggiati con vero e proprio contratto di arruolamento (vedi le decisioni: Cassazione 24 luglio 1931, 21 luglio 1932; App. Trieste 16 ottobre 1929; Trib. Trapani 19 marzo 1932).

Ed infine ancora da una terza fonte provengono modificazioni del contratto di arruolamento, quale è regolato nelle nostre leggi, e cioè dall'azione di tutela dei lavoratori, esplicata dall'Ufficio internazionale del lavoro, emanazione della sempre più invadente Società delle nazioni. Questa azione è già pervenuta a qualche notevole risultato.

Una prima convenzione, adottata nella Conferenza generale dell'organizzazione internazionale del lavoro, tenuta a Genova nel 1920, e resa esecutiva in Italia con decreto 27 dicembre 1925, ha regolato il collocamento della gente di mare, secondo quei criteri, ai quali si è inspirato il nostro decreto-legge 24 maggio 1925, di cui abbiamo detto a suo luogo. La stessa Conferenza di Genova ha approvato una convenzione per introdurre una indennità di disoccupazione a carico dell'armatore ed a favore di ogni marittimo rimasto disoccupato a seguito del naufragio della nave (decreto 27 dicembre 1925). Altre due convenzioni adottate dalla Conferenza di Ginevra del 1921, e rese esecutive in Italia con decreti 27 dicembre 1925, riguardano l'obbligo della visita medica ai fanciulli ed adolescenti occupati a bordo delle navi, e la determinazione dell'età minima (18 anni) per l'am-

missione dei giovani al lavoro di bordo come carbonai o fuochisti. Infine la Conferenza, nella sua nona sessione tenuta a Ginevra nel 1926, ha adottato due convenzioni sul rimpatrio dei marinai, e sul contratto di arruolamento, approvate con legge 14 gennaio 1929, che, secondo quanto è dichiarato nell'art. 1, si applicano a tutte le navi marittime immatricolate, superiori a 100 tonnellate di stazza lorda, eccettuate le navi da guerra, le navi di Stato non adibite al commercio, le navi del cabotaggio nazionale, le navi da diporto, e quelle da pesca.

4. — Esaminiamo dunque il *regime del contratto di arruolamento,* quale risulta dalle disposizioni dei nostri codici e dalle altre norme convenzionali o legali ora menzionate. Dalla coordinazione di tutte queste norme risulterà l'odierno regolamento dell'arruolamento nella sua pratica realtà. Per quanto riguarda le disposizioni delle citate Convenzioni di Ginevra del 1926, è da avvertire che esse consistono per buona parte in raccomandazioni generiche od in norme vaghe e piene di riserve, così da essere prive di effettiva portata soprattutto in rapporto a quelle legislazioni nazionali che, come la nostra, dettano un completo regime dell'arruolamento inspirato ad un'equa ed avveduta tutela della gente di mare, e ne affidano l'applicazione ed il progresso ai regolamenti sindacali collettivi.

Il nostro codice di commercio, distaccandosi dalla tradizione, fa dell'arruolamento un *contratto solenne,* e con ciò, a differenza del codice francese, gli dà una forma pubblica, indipendente dal ruolo d'equipaggio. Infatti, mentre il codice francese all'art. 250 stabilisce che le condizioni di arruolamento del capitano e degli uomini d'equipaggio di una nave sono constatate col ruolo d'equipaggio o con le convenzioni delle parti (e non esige alcuna speciale forma per queste convenzioni), il nostro codice invece all'art. 521, pur lasciando sentire nell'imperfezione formale delle sue disposizioni, l'origine storica di queste, dispone che « il ruolo deve indicare

i salarii o la parte di utili dovuti alle persone dell'equipaggio. Le altre condizioni dell'arruolamento devono risultare dal contratto di arruolamento ».

Le disposizioni che seguono circa la forma di questo contratto e circa le obbligazioni delle parti, mostrano chiaramente che l'atto decisivo, attributivo dello stato giuridico di arruolato, è il contratto di arruolamento e non la iscrizione nel ruolo d'equipaggio. Questo, come vedremo, conserva però alcune funzioni integrative importanti, sopratutto come elemento fondamentale della pubblicità dell'armamento.

Da questa prima constatazione derivano taluni corollari importanti.

a) Il contratto d'arruolamento è un contratto tipico, fortemente congegnato, e se, per quella parte del suo contenuto che è di diritto privato, non è altro in sostanza che un contratto di lavoro, e cioè una sottospecie del generale contratto di locazione d'opera, tuttavia esso ha caratteristiche proprie così marcate, che ne fanno un istituto a sè, esclusivo del diritto marittimo, sottratto ormai ad ogni influenza e ad ogni possibilità di applicazione, anche analogica, delle norme generali della locazione d'opera.

b) Questo contratto, come risulta anche dalla sua forte impronta pubblicistica, fa parte integrante della organizzazione amministrativa della marina mercantile. La legge l'ha concepito e regolato come un istituto proprio della gente di mare, e perciò l'ha posto sotto il diretto controllo dell'autorità marittima, mentre da altro canto ha enumerato le persone dell'equipaggio, le quali sono tutte appartenenti alla gente di mare. In altri termini il contratto di arruolamento è il contratto di lavoro proprio degli iscritti marittimi, i quali sono obbligati a stipularlo quando entrano a far parte di un equipaggio, mentre invece esso non può trovare la propria completa applicazione, sopratutto per ciò che riguarda le sue conseguenze di diritto pubblico, se non in confronto degli iscritti marittimi.

c) Ne consegue che il contratto di arruolamento, nel suo insieme organico, non riguarda il personale civile, nel senso che questo non deve obbligatoriamente essere ingaggiato con tale contratto, ed infatti questo personale è iscritto sul ruolo di equipaggio in una categoria a parte, con modalità diverse.

Nulla impedisce tuttavia che il personale civile sia ingaggiato con contratto di arruolamento, o con un contratto di lavoro che richiami l'applicazione di questa o quella disposizione di legge relativa all'arruolamento. In tali casi l'interpretazione della volontà delle parti dirà quale è il contenuto del rapporto di servizio del personale civile, rimanendo ad ogni modo esclusa la applicazione di tutte quelle clausole o norme che si fondano sul presupposto dell'iscrizione marittima.

In mancanza dell'espressa volontà di regolare come arruolamento il contratto di lavoro del personale civile, questo contratto resta soggetto alle norme generali, che sono quelle del codice civile sulla locazione d'opera, integrate dalle disposizioni sul contratto di impiego privato e dalle provvidenze sociali relative al lavoro industriale.

Si giunge così nel nostro diritto ad una conclusione diversa da quella che la più autorevole dottrina francese adotta in base a quel codice, che appunto, come abbiamo visto, è essenzialmente diverso dal nostro circa la nozione dell'arruolamento. Nulla si oppone in Francia a che, considerato il personale civile come facente parte dell'equipaggio, ad esso si applichino, anche senza espressa convenzione, quelle particolari clausole dell'arruolamento, che costituiscono la caratteristica ed eccezionale essenza di questo contratto (ad es. diritto alla cura gratuita, diritto di rimpatrio, ecc.).

Per la forma del contratto di arruolamento la Convenzione di Ginevra del 1926 non aggiunge nulla al nostro ordinamento, poichè si limita a prescrivere che esso sia firmato dall'armatore o dal suo rappresentante, e dal marittimo (per marittimo: ***marin***, le Convenzioni

di Ginevra intendono tutte le persone impiegate a bordo e portate sul ruolo d'equipaggio, ad eccezione dei capitani, dei piloti e degli allievi), e che deve esser data la possibilità al marittimo, od al suo eventuale consigliere, di esaminare il contratto prima di firmarlo. Le leggi nazionali fisseranno le condizioni necessarie ad assicurare il controllo della autorità pubblica competente e disporranno le condizioni necessarie ad assicurare che il marittimo comprenda il senso delle clausole del contratto, ed a proteggere gli interessi dell'armatore e dell'arruolato (art. 3). Ogni marittimo deve ricevere un documento contenente la menzione dei suoi servigi a bordo della nave, le leggi nazionali determineranno la forma ed il contenuto di questo documento (da noi: il libretto matricolare), che non deve però contenere alcun apprezzamento sulla qualità del lavoro, nè alcuna indicazione sui salarii.

5. — *Stato giuridico dell'arruolato.* La caratteristica generale più saliente del contratto di arruolamento è la sua forte *impronta pubblicistica* che si manifesta così nella forma del contratto, come nella maggior parte delle clausole che ne formano il contenuto, come infine nelle sanzioni che ne assicurano l'adempimento.

Il regime dell'arruolamento è così rigorosamente e precisamente regolato dalle leggi, che si può parlare di un vero e proprio *stato giuridico dell'arruolato*, e cioè di una situazione giuridica, che pur potendo in qualche punto essere modificata per patto privato, è per la massima parte preordinata ed inflessibile. Ad essa si sottomette l'iscritto marittimo mercè il suo consenso all'atto dell'arruolamento e con la sua iscrizione nel ruolo di una determinata nave, analogamente a quanto avviene per gli impiegati che entrano a far parte dell'amministrazione pubblica (stato giuridico degli impiegati). La temporaneità dei singoli arruolamenti non muta nulla a questo modo di considerare la cosa. Nel passare da una nave all'altra, con nuovi contratti di arruolamento,

l'iscritto marittimo non vede mutare che qualche elemento estrinseco del suo contratto o qualche particolare del suo servizio, ma su ogni nave egli ritrova il medesimo stato giuridico secondo la precisa categoria cui egli appartiene. Il servizio che egli compie su di una nave, l'anzianità di navigazione che egli acquista, gli gioveranno alla carriera nei gradi e negli assegni qualunque sia l'armatore che successivamente lo assuma alla sua dipendenza. I periodi di disoccupazione, se pure costituiscono temporanee sospensioni e interruzioni dello stato giuridico di arruolato, sono da considerarsi piuttosto come periodi di *aspettativa,* poichè il marittimo, che intende continuare l'esercizio della sua professione, si farà iscrivere nei turni di imbarco degli uffici di collocamento. Questi turni sono come dei ruoli di funzionarii in attesa di riprendere servizio.

Si intende che noi ci riferiamo alla navigazione a propulsione meccanica così come è ora organizzata, e sopratutto a quella che fa capo da una parte ai sindacati della gente di mare e dall'altra alle federazioni degli armatori. I contratti tipo di arruolamento, risultanti, come abbiamo visto, dall'accordo tra le associazioni degli interessati e dal riconoscimento dello Stato, ed i contratti collettivi stipulati secondo la legge 3 aprile 1926 vengono a completare in ogni parte lo stato giuridico degli equipaggi. Come già si è detto, queste nuove fonti del regolamento dell'arruolamento in parte modificano ed in parte completano le disposizioni dei codici, e rendono uniforme ed immutabile, per patto individuale, la situazione degli arruolati.

Il consenso dell'iscritto che si arruola è la pura e semplice accettazione di uno stato giuridico interamente preordinato in ogni suo particolare. Infatti il cosidetto *contratto-tipo* è redatto nella forma di un vero e proprio regolamento e nelle sue espressioni non ha nulla di contrattuale. I regolamenti collettivi, secondo il nuovo diritto del lavoro, hanno forza di legge, anche in senso materiale.

Il marittimo che vuole esercitare la sua professione,

anche se non appartiene ai sindacati della gente di mare, deve accettare le condizioni di arruolamento così come le trova prestabilite, e subirne le nuove condizioni che venissero legalmente formulate. È perfino discutibile se in questa situazione l'arruolamento possa considerarsi come un vero e proprio contratto, ma comunque è certo che la sua interpretazione dovrà farsi secondo i criterii propri dell'interpretazione delle norme obiettive.

Le disposizioni delle leggi, gli usi marittimi, e la libera esplicazione della volontà degli interessati, continuano tuttavia ad avere tutto il loro peso per la navigazione a vela, ed in ogni caso in cui non debba farsi applicazione degli accordi sindacali.

6. — *Forma del contratto di arruolamento.* Il contratto di arruolamento deve essere fatto per iscritto, alla presenza dell'amministratore locale di marina nel Regno, e dell'ufficiale consolare in paese estero, e deve essere iscritto nei registri di ufficio e trascritto nel giornale nautico (art. 522 cod. comm.). Ma occorre avvertire che, per evidenti ragioni di pratica necessità, queste formalità non sogliono essere adempiute alla lettera. Negli ufficii i contratti non vengono *trascritti in registri*, ma solo *annotati* in un indice, e poi raccolti in volume in originale; e nemmeno vengono *trascritti* sul giornale nautico, bensì allegati a questo in copie autentiche vidimate dall'ufficiale di porto.

Il contratto deve esser dunque fatto per *atto pubblico*, poichè vi interviene un pubblico ufficiale, che nel Regno sarà un ufficiale di porto, stabilmente delegato dal capo del compartimento a ricevere i contratti di arruolamento. Infatti secondo quanto dispone l'art. 467 reg. m. m., compiuto l'atto della convenzione di arruolamento, l'ufficiale di porto o consolare, che lo ha formato, deve darne lettura alle parti contraenti ed in caso di accettazione, deve farlo firmare da tutti gli intervenuti o da due testimoni, se taluno degli arruolati non sappia o non possa scrivere, dopo di che vi appone la propria firma. Questo

intervento dell'autorità marittima negli arruolamenti risponde a varie finalità: tutela della gente di mare inesperta o incolta, controllo dell'osservanza delle prescrizioni sui requisiti della gente di mare, nazionalità e composizione degli equipaggi, ecc.

Il contratto si fa invece per scrittura privata se è stipulato all'estero in luogo dove non risiede un ufficiale consolare, poichè in tal caso basta che sia iscritto nel giornale nautico.

Tutte queste forme non sono obbligatorie per le convenzioni di arruolamento riguardanti le navi ed i viaggi indicati dall'art. 501 c. comm., e cioè nei casi in cui non è obbligatoria nemmeno la tenuta del giornale nautico, nella navigazione dei laghi e dei fiumi, e nei viaggi con navi di portata inferiore alle 50 tonn. entro una determinata zona del Mediterraneo (esattamente indicata dall'art. 501). In questo caso le indicazioni del ruolo dell'equipaggio tengono luogo del contratto di arruolamento a tutti gli effetti (reg. cod. comm., art. 75). Per le navi sprovviste anche del ruolo di equipaggio mancano prescrizioni delle leggi, è perciò da ritenere che l'arruolamento possa farsi anche per contratto verbale.

Infine i salarii o la parte di utili dovuti all'arruolato devono essere indicati sul ruolo dell'equipaggio.

Il difetto delle forme prescritte porta la nullità assoluta del contratto. L'art. 522 così dice: « le convenzioni non rivestite di tali formalità non hanno effetto ». Questa espressione è piuttosto equivoca: ma è invece assai esplicita quella dell'art. 73 c. m. m. che prescrive la forma scritta *a pena di nullità.*

Anche le ricordate forme di pubblicità (compresa quella speciale riguardante i salarii) fanno parte della *scrittura,* e sono un elemento della validità del contratto. La legge infatti qui, a differenza di quanto dispone altrove circa la funzione delle pubblicazioni, non dice che queste sono richieste per l'efficacia del contratto verso i terzi; nè una tale funzione della pubblicazione avrebbe senso per i contratti di arruolamento che esauriscono ogni

loro effetto nei riguardi delle parti contraenti. Un'autorevole dottrina ritiene però che la mancanza dell'annotazione dei salarii sul ruolo d'equipaggio non rende nulla la convenzione, ma produce l'effetto più limitato della esclusione della prova testimoniale ai sensi dell'art. 53 cod. comm. Ma tale non sembra che possa essere stata l'intenzione del legislatore, se si considera che storicamente le disposizioni del nostro codice derivano da un ordinamento in cui il ruolo era l'unico documento contrattuale dell'arruolamento, e che il secondo comma dell'art. 521 dispone chiaramente che l'indicazione dei salarii debba o possa farsi solo nel ruolo, e possa perciò essere omessa nel contratto. Ora se questo contratto deve farsi in forma solenne, e se un elemento essenziale del suo contenuto, come la indicazione dei salarii, può risultare solo da un altro documento, è chiaro che la legge ha considerato l'annotazione in questo documento come requisito essenziale della validità del contratto.

Il contratto di arruolamento è dunque un contratto solenne o formale (come la compravendita immobiliare) e non esiste senza le prescritte forme, mentre naturalmente nessuna prova è ammissibile contro od in aggiunta alle risultanze del contratto regolarmente costituito.

L'art. 523 c. comm. regola il contenuto del contratto: questo deve enunciare in modo chiaro e preciso la durata dell'arruolamento e la navigazione per cui ha luogo. Come vedremo, la durata può anche essere indeterminata, ed allora è la legge che ne fissa il limite massimo. Quanto all'indicazione della navigazione, lo stesso articolo 523 ammette che per ragioni di speculazioni commerciali possono esser tenute segrete la destinazione e la navigazione, purchè l'equipaggio sia di ciò avvertito e consenta di arruolarsi a tale condizione. Il consenso dev'essere espresso in iscritto nella forma stabilita per la validità del contratto di arruolamento.

Queste disposizioni dell'art. 523 non hanno in verità alcuna pratica portata per la navigazione a propulsione meccanica, così come è ora organizzata. Secondo la mag-

gior parte dei vecchi contratti tipo l'arruolamento era a mese per un determinato numero di mesi, ma era dichiarato valido qualunque fosse il viaggio o la destinazione della nave (arruolamento 1919, transatlantico, sovvenzionato, adriatico). Altri contratti tipo lasciavano la scelta tra la durata a mese e la durata a viaggio (arruolamento del Tirreno), ovvero erano esclusivamente a viaggio (arruolamento libero triestino).

Nel primo contratto collettivo, stipulato secondo il nuovo diritto del lavoro (arruolamento per navi da carico, maggio 1929), era lasciata la scelta tra la durata a viaggio, a tempo determinato, ed a tempo indeterminato, ma si cercava di favorire quest'ultima come quella che giova alla stabilità del servizio dell'arruolato sulla nave, e si disponeva che il contratto a viaggio ed il contratto a tempo determinato, quando siano ripetuti anche tacitamente per tre viaggi o periodi consecutivi, e comunque per un certo periodo di tempo, si considerano *ipso iure* ed a tutti gli effetti contratti a tempo indeterminato.

Questo contratto collettivo ha poi introdotto anche un altro elemento nuovo per l'arruolamento della bassa forza (non nuovo invece per gli ufficiali) e cioè il *periodo di prova*, indicandone la durata (4 mesi per gli ufficiali, 78 giorni per i sottufficiali, 45 giorni per i subalterni), che deve esser uguale per qualsiasi forma di arruolamento; ed il contratto stabiliva che se il periodo di prova si esaurisce durante un viaggio, lo sbarco del marittimo non potrà avvenire che nel porto italiano di ultima destinazione, entro 48 ore dalla ultimazione della discarica, salvo all'armatore il diritto di sbarcare il marittimo in un altro porto italiano od estero, provvedendo a sue spese al rimpatrio fino al porto di arruolamento, in ogni caso.

Il contratto nazionale 1931 per navi da carico ha regolato con norme appropriate i tre tipi di arruolamento: a viaggio, a tempo determinato ed a tempo indeterminato, confermando in massima parte le clausole del contratto collettivo del 1929. Invece il più recente contratto

nazionale per navi passeggeri (28 giugno 1932) ha adottato esclusivamente il tipo di convenzione a tempo indeterminato, con un adeguato periodo di prova.

Nel contratto è indicata la nave per la quale il marittimo è arruolato, e dal tipo della nave si desume naturalmente la specie della navigazione (merci, passeggeri ecc.), ma nei contratti tipo è disposto l'obbligo dell'arruolato ad imbarcare su qualsiasi nave dell'armatore.

Non hanno poi alcuna pratica sanzione, e valgono perciò piuttosto come istruzioni o raccomandazioni rivolte agli ufficiali di porto, le norme dell'art. 466 reg. m. m., secondo le quali: *a*) gli atti di convenzione di arruolamento devono essere compilati così chiaramente da togliere qualunque dubbio sugli obblighi e sui diritti dell'equipaggio; *b*) deve esservi formalmente convenuta la durata dell'arruolamento, e indicati i mari nei quali il capitano avrà il diritto di navigare, i luoghi che si vogliono escludere, il vitto da somministrare all'equipaggio, le condizioni circa i mezzi di ritorno in patria, i patti relativi alle monete pei pagamenti all'equipaggio ecc.; *c*) l'autorità marittima o consolare deve avvertire gli equipaggi della convenienza di inserire nelle convenzioni di arruolamento una clausola che stabilisca i loro obblighi e diritti nel caso in cui, essendo prossima la scadenza dell'arruolamento, volessero i capitani imprendere viaggi che non potessero compiersi nel tempo ancora mancante alla detta scadenza.

Benchè non sia prescritto che il contratto indichi il salario, come si è visto, in genere il contratto indicherà il trattamento dell'arruolato e lo regolerà con norme precise e spesso assai complesse, come ad es. fanno i contratti tipo. Ma in ogni caso il salario dovrà pure essere indicato sul ruolo (insieme con la data del contratto, art. 325 reg. m. m.). Tale formalità è sempre essenziale, anche se essa in tal caso non abbia più la funzione di forma contrattuale, ma piuttosto quella di pubblicità, poichè la legge non distingue.

Nel nostro codice il contratto d'arruolamento è dun-

que considerato come un negozio giuridico staccato, di regola, dal ruolo d'equipaggio, con una propria forma solenne. Il ruolo rimane solo come un elemento integrativo o sostitutivo della forma, e come un elemento integrativo della pubblicità e della prova del contratto. A tale riguardo si tengano presenti i seguenti punti:

1° L'iscrizione sul ruolo, salvo patto contrario, serve a segnare la decorrenza del salario nel caso di arruolamento a mese, il che è logico ed opportuno dovendo il salario essere indicato sul ruolo (art. 528 c. comm.).

2° La chiusura del ruolo è l'elemento richiesto perchè l'arruolato abbia diritto all'indennità di un mese di salario che l'art. 542, 3° al. c. comm. accorda all'arruolato che sia congedato nel porto di arruolamento e prima della partenza.

Questa disposizione è un residuo del vecchio ordinamento, secondo il quale l'arruolamento si perfezionava con la formazione del ruolo. In sostanza infatti l'art. 542 ammette la revocabilità dell'arruolamento da parte del capitano, fino al momento della chiusura del ruolo.

3° Secondo il codice di commercio (art. 673, 677) il ruolo costituiva il documento necessario per la prova e la conservazione del privilegio accordato ai salarii ed altri emolumenti del capitano e delle altre persone dell'equipaggio. Queste disposizioni sono state modificate dalla recente riforma dei privilegi marittimi (decreto legge 5 luglio 1928, convertito in legge 31 dicembre 1928), la quale ha limitato il privilegio ai « crediti risultanti dal contratto di arruolamento del capitano, dell'equipaggio e delle altre persone arruolate a bordo », ed ha stabilito che i privilegi non sono sottoposti ad alcuna formalità nè ad alcuna speciale condizione di prova.

4° Il ruolo può supplire il contratto, ed allora deve indicare: *a*) il salario, *b*) il viaggio da compiere o la durata dell'arruolamento, *c*) nei viaggi a compartecipazione di utili, la parte che deve essere riservata al proprietario (armatore) (reg. m. m., art. 325).

Naturalmente nel caso in cui il ruolo debba supplire

il contratto formale, esso dovrà a sua volta esser munito delle forme prescritte per il contratto medesimo.

5° Invece nei casi in cui non è prescritto il contratto formale (art. 501 c. comm.) il ruolo vale come scrittura privata a prova del contratto.

Convenzione di Ginevra. Qualche ritocco verranno a subire queste nostre disposizioni (ma non i contratti tipo i quali già provvedono a tutto) a seguito dell'applicazione della Convenzione di Ginevra, la quale all'art. 6 stabilisce che:

1° il contratto di arruolamento può essere concluso sia con durata determinata, sia a viaggio, ed anche con durata indeterminata, se la legge nazionale lo consente;

2° deve indicare chiaramente i diritti e le obbligazioni rispettive delle parti;

3° deve contenere le seguenti indicazioni: *a*) nome, età e luogo di nascita del marittimo, *b*) luogo e data di conclusione del contratto, *c*) la nave o le navi sulle quali il marittimo deve prestare servizio, *d*) il viaggio da intraprendere, se può essere determinato al momento dell'arruolamento, *e*) il servizio al quale il marittimo è destinato, *f*) la data ed il luogo, se è possibile, in cui il marittimo deve presentarsi, *g*) i viveri che spettano al marittimo, se la legge nazionale non prevede un regime diverso, *h*) l'ammontare dei salarii, *i*) il termine del contratto, ed in mancanza le condizioni di rescissione del contratto, ed il termine di preavviso, che non può essere più breve per l'armatore che per il marittimo, *l*) il congedo annuale con paga, se la legge nazionale lo prevede, *m*) ogni altra menzione richiesta dalla legge nazionale;

4° quando la legge nazionale prevede che vi sia a bordo un ruolo dell'equipaggio, essa deve prescrivere che il contratto di arruolamento vi sia trascritto od allegato.

Estero. In Francia, a norma del codice del lavoro marittimo, che ha abrogato l'art. 250 del cod. comm., l'arruolamento deve esser fatto per iscritto, ma basta anche la semplice iscrizione nel ruolo d'equipaggio, onde più spesso che da noi la formazione dell'equipaggio di

una nave assume il carattere di un accordo collettivo, anzichè di un insieme di contratti singoli. Si spiega perciò come nel diritto francese il controllo amministrativo si abbia con la forma della *revue d'armement*. Gli arruolati vengono presentati dall'armatore o dal capitano all'amministratore dell'iscrizione marittima, il quale dà lettura delle condizioni di arruolamento e domanda all'equipaggio se ne ha compreso bene il senso. Egli può opporsi alla firma se il contratto contiene regole contrarie all'ordine pubblico. Il carattere collettivo di questa formalità permette a taluni autori francesi di vedervi una sanzione dell'autorità alla costituzione della pretesa associazione dell'equipaggio. In osservanza della Convenzione di Ginevra, la legge francese 13 dicembre 1926 ha introdotto un *libretto del marittimo*, analogo al nostro libretto matricolare.

In Germania è anche obbligatorio il ruolo, con la indicazione delle condizioni essenziali del contratto di arruolamento, ma questo può essere provato con ogni mezzo. L'equipaggio passa poi una rivista di imbarco (legge 7 giugno 1902, art. 13).

In Inghilterra il contratto deve essere fatto secondo una formola approvata dal Board of Trade, in presenza di un sopraintendente della marina (Merchant Shipping act 1894, art. 113 e 115). Il ruolo costituisce una prova del contratto così in Inghilterra come in Belgio, in Olanda e nei paesi scandinavi.

In Spagna (decreto 26 marzo 1925) per la validità del contratto di arruolamento è richiesto un atto scritto che deve essere sottoposto all'esame dell'autorità, oppure redatto secondo un modulo rilasciato dall'Amministrazione della marina.

Solo i codici romeno e portoghese, sull'esempio del codice italiano, prescrivono la forma solenne, come elemento di validità del contratto di arruolamento.

7. — *Capacità*. Come abbiamo visto a proposito dell'ordinamento della gente di mare, la maggior età ma-

rittima si acquista a 18 anni. Conformemente l'art. 73 c. m. m. dispone che nel contratto di arruolamento i minori di età, che abbiano compiuti gli anni 18, si considerano come emancipati e possono firmare senza intervento di genitori o di tutori.

Invece l'arruolamento degli iscritti di età inferiore a 18 anni deve esser fatto dai rispettivi genitori o tutori, sia col loro intervento personale all'atto di arruolamento, sia mediante autorizzazione da depositarsi all'ufficio di porto e risultante da atto ricevuto da notaio, o in carta libera, dal sindaco (podestà) del Comune (art. 73 c.m.m.). Questa autorizzazione può estendersi a tutti i contratti di arruolamento da stipularsi dai minori prima che abbiano raggiunto i diciotto anni, oppure può invece riguardare uno o più contratti soltanto od infine essere limitata ad un determinato tempo (art. 470 reg. m. m.). I genitori o tutori possono: *a*) stabilire tutte le condizioni che stimano convenienti nell'interesse dei loro rappresentati, *b*) vietare una certa classe di viaggi, *c*) restringere o revocare in ogni tempo la già data autorizzazione: il contratto in corso però continuerà ad avere il suo effetto, e potrà anche, in caso di bisogno e a norma delle leggi commerciali, essere prorogato o rinnovato (art. 471, 472 reg. m. m.).

Per l'arruolamento dei giovanetti senza famiglia, ricoverati negli ospizi, occorre il consenso dell'amministrazione dell'ospizio (art. 73 c. m. m., art. 474 reg.).

Come la capacità, così anche i requisiti prescritti perchè i marittimi possano essere arruolati secondo determinati gradi e qualifiche, sono quelli fondamentalmente indicati e regolati dall'ordinamento della gente di mare.

Praticamente però queste disposizioni risultano in vari punti modificate o almeno completate dalle norme del Regolamento per l'ufficio di collocamento (approvato dalla Commissione reale del 1919), norme che si applicano a tutti coloro che si arruolano in base ai turni di imbarco degli uffici di collocamento.

Secondo questo regolamento: *a*) non possono essere

iscritti nei turni come mozzi i minori di 13 anni (invece che di 10), *b*) si riconosce una classe intermedia tra il mozzo ed il marinaio: il giovanotto (di 15 anni di età e un anno di navigazione), *c*) la qualifica di marinaio richiede 18 anni (a norma dell'art. 21 c. m. m.) e 12 mesi di navigazione *come giovanotto, d*) si stabiliscono i requisiti di numerose altre qualifiche: camerieri, fuochisti, cuochi ecc. Notevole è il criterio nuovo, introdotto da questo Regolamento, che cioè non si possa ottenere una qualifica superiore se non si è prestato un certo periodo di servizio nella qualifica inferiore. Il codice invece richiede in genere determinati periodi di navigazione, senza dare importanza alla qualifica con la quale essi sono compiuti.

Vanno anche ricordate qui le norme della Convenzione di Genova 1920 che ha fissato a 14 anni l'età minima per il lavoro marittimo, e quelle della Convenzione di Ginevra 1921 (resa esecutiva con decreto 27 dicembre 1925), che fissano a 18 anni l'età minima per l'ammissione dei giovani al lavoro di bordo come carbonai o fuochisti, e per il controllo di questa prescrizione stabiliscono che il capitano dovrà indicare in un registro od in un allegato al ruolo di equipaggio tutte le persone di età inferiore ai 18 anni occupate a bordo.

8. — *Tipi o forme di arruolamento.* L'Ordinanza del 1681 (tit. IV, art. 1) enumerava e distingueva quattro tipi di arruolamento, secondo il modo della retribuzione: a mese, a viaggio, con partecipazione sul profitto o sul nolo. Il codice francese e poi l'italiano non hanno riprodotto questa iniziale distinzione, la quale però è ugualmente rimasta e riappare in numerose disposizioni che regolano diversamente taluni punti dello stato giuridico dell'arruolato a seconda del modo della retribuzione.

L'importanza e la frequenza rispettiva delle varie forme è andata però via via mutando con l'evolversi della tecnica della navigazione.

a) L'arruolamento a viaggio (e cioè a tempo limitato ma indeterminato) si ha quando il salario è pattuito

in una determinata somma per tutto il viaggio, senza riguardo alla durata di questo. Questo tipo di contratto ormai poco usato, ha una ragione d'essere sopratutto nella lunga navigazione a vela, in cui non può prevedersi con certezza la durata della spedizione.

b) L'arruolamento a mese si ha quando il salario è fissato in rapporto alla durata dell'impegno, e questo è limitato ad un certo periodo ovvero alla durata della spedizione, ovvero è anche indeterminato.

Infatti il codice, benchè prescriva tra i requisiti del contratto la indicazione della durata (art. 525), prevede che non sia convenuta la durata o che l'arruolamento sia fatto a tempo indeterminato, e dispone che in ambedue i casi il marinaio può chiedere il suo congedo dopo due anni dall'entrata in servizio (art. 525 c. comm.).

Per l'arruolamento a durata indeterminata la Convenzione di Ginevra dispone (art. 6) che il contratto deve indicare le condizioni nelle quali ciascuna delle parti può denunciarlo, ed il termine di preavviso, il quale non deve esser più breve per l'armatore che per il marittimo. In esecuzione di questa prescrizione, il nostro contratto collettivo 1929 stabilisce che nel contratto a tempo indeterminato vige l'istituto del preavviso, che, in caso di licenziamento intimato durante la navigazione, decorre dal momento dell'approdo della nave in territorio nazionale al porto di arruolamento. Secondo i contratti nazionali 1931 e 1932 il preavviso in servizio (7 giorni per lo stato maggiore, 2 giorni per la bassa forza) può esser dato nei porti di arruolamento o d'ultima destinazione. Negli altri casi sarà corrisposta l'indennità equivalente in altrettante giornate di paga, panatica ed eventuali indennità fisse.

L'arruolamento a mese è il più frequente. La maggior parte dei contratti tipo italiani è per un numero determinato di mesi. Ma il recente contratto nazionale per navi da passeggeri 28 giugno 1932 ha adottato esclusivamente l'arruolamento a tempo indeterminato con paga mensile.

c) Nell'arruolamento con partecipazione al nolo l'arruolato viene retribuito mediante una quota del nolo che la nave ha guadagnato nei viaggi o nel periodo previsto. Secondo gli autori francesi questa forma è in uso per il piccolo cabotaggio, giovando a suscitare l'interesse dell'equipaggio ad un lavoro intenso nei viaggi brevi con numerosi noleggi.

d) Nell'arruolamento con partecipazione ai profitti la retribuzione è rappresentata da una quota del guadagno realizzato dall'armatore. Questa forma è ancora abbastanza usata nella pesca (ad es. nella piccola pesca nel golfo di Napoli).

A proposito di queste due ultime forme di arruolamento, che sono assai antiche, poichè le troviamo già nel diritto bizantino, è bene avvertire subito che la forma associativa ed il rischio assunto dall'equipaggio, circa la misura e la esistenza stessa di una retribuzione, non valgono, nel diritto moderno, a mutare la natura del contratto. Questo conserva il suo carattere essenziale di locazione d'opera, la retribuzione del marittimo va perciò considerata sempre come un salario.

Quando le parti non vogliono di proposito costituire una società tra i partecipanti ad una impresa marittima, e intendono invece stipulare contratti di arruolamento, la clausola circa la retribuzione costituisce bensì una associazione in partecipazione, ma quale elemento accessorio del contratto principale, e limitatamente alla misura del salario.

Da questi concetti, ormai non più seriamente discussi, discendono notevoli conseguenze, come corollari dei principî di base: *a*) l'arruolamento a compartecipazione è tuttavia una locazione d'opera (contratto di lavoro); *b*) la compartecipazione crea un rapporto di associazione, accessorio in quanto riguarda solo la prestazione della retribuzione, ma tuttavia soggetto alle regole proprie dell'associazione; *c*) la compartecipazione resta soggetta al regime generale dei salarî, salve le regole speciali inspirate all'essenza dell'associazione in partecipazione. Così l'ar-

ruolato a partecipazione gode del diritto all'assistenza, del privilegio dell'insequestrabilità, del privilegio di garanzia ecc., e così anche si applicano a questa forma di contratto gli art. 593, 607, 578, 924 c. comm. ecc.

9. — *Contenuto del contratto. Obblighi e prestazioni dell'arruolato.* A seguito del contratto di arruolamento e della relativa iscrizione sul ruolo incombono all'arruolato una serie di prestazioni e di obblighi, di cui una parte forma il contenuto privatistico del contratto di lavoro, ed una parte consiste in obblighi legali, che il codice fa discendere dall'arruolamento, e che insieme con le sanzioni penali, previste per la violazione del contratto, rientrano nello schema pubblicistico dello stato giuridico di arruolato.

La fondamentale obbligazione contrattuale dell'arruolato è quella di prestare il suo lavoro al servizio della nave, secondo la qualifica che gli è assegnata e conformemente al regolamento di bordo, alle speciali condizioni del contratto ed agli usi del mare. Anche il tipo della nave, la specie della navigazione e la destinazione del viaggio costituiscono elementi per definire in ogni particolare il lavoro che l'arruolato deve prestare.

Sulle grandi navi l'equipaggio è diviso in tre categorie, secondo le mansioni che deve esercitare: personale di coperta, di macchina e di camera. La divisione del lavoro è spinta al massimo grado e quindi le qualifiche sono molto numerose e le mansioni di ciascun arruolato molto precisamente limitate. I contratti tipo e gli annessi regolamenti di bordo disciplinano in ogni particolare il lavoro dell'equipaggio e distribuiscono le varie mansioni tra il personale delle varie qualifiche. Così ad es. tutti i contratti tipo stabiliscono che di regola il servizio merci è fatto dai lavoratori di terra e, solo in mancanza di questi, dal personale di bordo (da pagarsi in base alle tariffe del porto, con deduzione della paga oraria, ovvero in base ad una speciale tariffa convenuta). Secondo il codice invece le operazioni di carico e scarico fanno parte

dei servizi di bordo: infatti l'art. 282 c. m. m. considera come disobbedienza e punisce con multa il rifiuto delle persone dell'equipaggio a prestare servizio pel carico e scarico della nave « eccettochè esista convenzione contraria ». I contratti nazionali 1931 e 1932 stabiliscono inoltre che gli arruolati dovranno eseguire ogni lavoro loro richiesto, anche se non compreso nelle loro ordinarie mansioni, salvo il diritto agli eventuali compensi speciali previsti dal contratto.

Con disposizioni generali, che suppliscono alla mancanza di norme legislative, i contratti tipo fissano le ore di lavoro, che sono di regola otto, salvo che per il personale di camera durante la navigazione (dieci ore), e regolano i riposi festivi, disponendo che alla fine di ogni viaggio tutto l'equipaggio ha diritto a tanti giorni di riposo quante sono state le domeniche ed i giorni festivi passati in navigazione. Qualche contratto tipo aggiunge qui alle domeniche alcuni altri giorni festivi (arruolamento sovvenzionato); altri contratti (arr. pel Tirreno ed arr. per l'Adriatico) concedono il riposo in ragione di un giorno e mezzo per ogni mese di servizio attivo. L'arruolamento libero Triestino stabilisce inoltre che l'armatore ha facoltà di « *forfaitizzare* » il riposo domenicale corrispondendo il 6 % sulla paga base mensile.

Il contratto collettivo 1929 ed i contratti nazionali 1931 e 1932 concedono il riposo festivo nella misura di un giorno e mezzo al mese, ed in caso che le esigenze del servizio impediscano il riposo accorda una proporzionale indennità. È inoltre stabilito un periodo feriale semestrale od annuale proporzionato alla durata del servizio prestato.

All'adempimento del suo obbligo di lavoro l'arruolato può essere costretto con la forza, mediante il potere che la legge accorda al capitano per ottenere l'obbedienza e la disciplina dell'equipaggio. L'art. 452 c. m. m. considera infatti come mancanze da reprimersi con punizioni disciplinari: la negligenza nel prendere il suo posto, la mancanza o negligenza nel servizio nautico detto di

quarto, ecc.. E l'art. 427 c. m. m. autorizza l'uso della forza da parte dell'autorità marittima o consolare per costringere le persone degli equipaggi ad uniformarsi agli obblighi loro in quanto concerne gli sbarchi e gli imbarchi.

I contratti tipo così riassumono i *doveri* dell'equipaggio: oltre i necessari servizi di navigazione e di porto, l'equipaggio dovrà eseguire tutti i lavori usuali di pulizia e manutenzione della nave che venissero ordinati nei modi e termini stabiliti dal presente contratto. L'equipaggio ha il dovere di mantenere a bordo condotta disciplinata, di uniformarsi alle prescrizioni governative nel Regno ed agli ordini delle autorità consolari e locali all'estero, di obbedire ad ogni legittimo comando del capitano, e di ogni altro superiore, in ogni disposizione che rifletta il servizio e la sicurezza della nave, del suo carico e delle sue provviste. Nessuna persona dell'equipaggio, anche se franca di servizio, può assentarsi da bordo senza il permesso del capitano o di chi lo rappresenta.

In queste clausole sono dunque richiamati in parte anche gli *obblighi legali* dell'arruolato:

a) obbligo dell'obbedienza al capitano o a chi ne fa le veci. La violazione di questo dovere dà luogo a varie figure di reato: disobbedienza (art. 281 c. m. m.), insubordinazione (283), complotto (293), ammutinamento (294), rivolta (297);

b) obbligo di non assentarsi da bordo senza autorizzazione, e di non abbandonare il servizio, cui corrisponde anche l'obbligo di recarsi a bordo al momento stabilito nel contratto di arruolamento. Il rifiuto di recarsi a bordo, e l'abbandonare la nave senza autorizzazione dell'autorità marittima o consolare, dànno luogo al reato di diserzione (art. 264 c. m. m.). Per il caso di arruolamento fatto in un porto dove non si trova la nave, i contratti tipo accordano all'arruolato le spese di viaggio per recarsi a bordo e la paga e panatica dal giorno dell'arruolamento.

Vi sono poi obblighi legali di carattere privatistico

e che ammettono perciò deroga per espresso patto contrattuale:

a) Divieto al capitano ed alle persone dell'equipaggio di caricare sulla nave alcuna merce per loro conto senza il permesso dei proprietari e senza pagare il nolo se non vi sono autorizzati dalle condizioni di arruolamento (art. 527 c. comm.). Alla merce clandestinamente caricata da persone dell'equipaggio si applica l'art. 566 c. comm., pel quale il capitano può far mettere a terra nel luogo del caricamento le cose trovate nella nave che non gli sono state dichiarate, ovvero esigerne il nolo al prezzo massimo che si paga nel medesimo luogo per le cose di simile natura.

Questo divieto, confermato nei contratti tipo, ha una ragione storica: le antiche consuetudini, come residuo tradizionale della forma associativa dell'impresa marittima medievale, riconoscevano all'equipaggio il diritto di caricare gratuitamente per proprio conto una certa quantità di merci, e questa facoltà, chiamata *diritto di portata*, era considerata come un vantaggio inerente alla retribuzione del personale, essendo proporzionata alla entità del salario (Consolato del mare, cap. 128 e segg.). Quando l'arruolato si serviva del proprio diritto di portata per caricare e poi commerciare merce affidatagli da altri si aveva il *contratto di paccottiglia.*

Il divieto è rafforzato nei riguardi del capitano, qualora questi navighi a profitto comune sul carico, dalla proibizione di fare alcun commercio per suo conto particolare, se non vi è convenzione contraria per iscritto. In caso di contravvenzione le cose caricate dal capitano per suo conto particolare sono devolute a profitto degli altri interessati (art. 515 c. comm.). Ed anche nel caso in cui la nave è noleggiata per intero ed il noleggiatore non dà tutto il carico, il capitano non può caricare altre cose senza il consenso del noleggiatore. Questi profitta del nolo delle cose che compiono il carico (art. 563 c. comm.).

b) Obbligo di continuare il servizio anche dopo scaduto il termine dell'arruolamento sino al ritorno della

nave nel Regno al luogo di sua destinazione, purchè il ritorno si faccia direttamente, con gli scali soltanto che possano occorrere (art. 524 c.comm.). E l'art. 544 ribadisce: « se non vi è convenzione contraria, le persone dell'equipaggio, terminato l'arruolamento, devono continuare a prestare il loro servizio finchè la nave sia posta al sicuro, scaricata ed ammessa a libera pratica ».

Queste norme, inspirate all'interesse della navigazione, sono sostanzialmente confermate dai contratti tipo a tempo determinato: se il contratto viene a scadere in corso di viaggio esso si intenderà prorogato fino all'arrivo della nave nel porto di ultima destinazione. Dopo l'arrivo in tale porto, se questo è italiano, l'arruolato avrà diritto allo sbarco; se è estero, l'arruolato dovrà restare a bordo alle stesse condizioni, quando la nave intraprenda un viaggio per l'Italia o in via di rimpatrio. Se invece la nave intraprenda un viaggio diverso, la maggior parte dei contratti tipo determina che l'arruolato avrà diritto al rimpatrio fino al porto di arruolamento; e nel caso che egli stabilisse d'accordo col comandante di continuare l'arruolamento, avrà diritto ad un supplemento paga per la maggior durata della permanenza e fino a rimpatrio compiuto. L'arruolamento libero Triestino e l'arruolamento Adriatico lasciano all'armatore la facoltà di scegliere tra il rimpatrio e la proroga con supplemento paga. Ed in questo senso dispone anche il contratto nazionale 1931 per l'arruolamento a tempo determinato sulle navi da carico.

10. — *Diritti dell'arruolato.* I diritti dell'arruolato corrispondono naturalmente alle obbligazioni dell'armatore, e anche qui alle fondamentali prestazioni contrattuali si aggiungono numerosi obblighi legali, che costituiscono il lato attivo dello stato giuridico dell'arruolato.

Taluni di questi obblighi legali fanno parte del contenuto del contratto di arruolamento e servono anzi a fare di questo una sottospecie tipica della locazione d'opera; altri invece fanno piuttosto capo al rischio indu-

striale o professionale addossato all'armatore, assumono il carattere di provvidenze sociali, e sono in parte regolati da leggi speciali.

I contratti tipo hanno notevolmente accresciuti e rafforzati i diritti degli equipaggi, aggravando di altrettanto gli oneri dell'armamento. Le condizioni contrattuali nel loro contenuto economico variano spesso col variare del costo della vita e del movimento generale dei salarii.

I diritti dell'arruolato sono:

a) diritto alla retribuzione e cioè *salario* nella misura e con le modalità fissate dal contratto, ed *indennità* varie per risoluzione del contratto a seguito di incidenti che colpiscono l'impresa di navigazione,

b) diritto al mantenimento a bordo,

c) diritto all'assistenza per eventi personali,

d) diritto al congedo scritto.

11. — *Regime dei salarii.* Fra i varii diritti dell'arruolato quello che ha più chiaro carattere contrattuale è il diritto al salario, che nelle più complesse formule di contratto di arruolamento è minutamente regolato. Tuttavia anche la legge provvede a disciplinarlo con numerose disposizioni intese alla protezione dell'arruolato, e che l'art. 546 c. comm. estende espressamente, insieme con quelle sulla cura, « al capitano o padrone, agli ufficiali ed a qualunque altra persona dell'equipaggio ».

La formola estensiva di questa disposizione può far pensare che qui la parola *equipaggio* vada intesa in senso lato, per comprendere anche il personale civile. E così è infatti, ma non diversamente di quanto deve dirsi per ogni altra disposizione sull'arruolamento che non riguardi espressamente o implicitamente i soli iscritti marittimi.

Infatti ciò non significa, come qualche autore mostra di ritenere, che il personale civile imbarcato abbia senz'altro diritto all'applicazione del regime dei salarii dell'equipaggio. Questo regime fa sempre parte dello *stato giuridico dell'arruolato* e si applica perciò esclusivamente a coloro (iscritti marittimi o personale civile) che siano

ingaggiati con regolare contratto di arruolamento. Pertanto il personale civile assunto con ordinario contratto di lavoro, non gode dei privilegi che le norme delle leggi marittime riconnettono al contratto di arruolamento.

Abbiamo visto che la retribuzione dell'arruolato può assumere varie forme: salario fisso a mese o a viaggio, partecipazione al nolo o partecipazione ai profitti. Il codice tiene conto di queste diverse forme per adattare talune disposizioni alla diversità dei casi.

Ma poi gli usi e la volontà delle parti creano anche forme intermedie o miste di retribuzione. Così al salario fisso può essere aggiunta una quota di partecipazione al nolo, così gli usi riconoscevano una volta all'equipaggio il diritto di *cappa*, speciale supplemento al salario, che ora nella pratica italiana è solo attribuito al capitano in certi casi. Nei contratti tipo è previsto uno speciale supplemento di salario (indennità per rischi epidemici), in caso che la nave tocchi porti dichiarati infetti e nel caso che a bordo si manifestino malattie infettive; ed è stabilito il compenso per le ore di lavoro straordinario, per le guardie notturne, per il servizio merci, nonchè il supplemento pel vitto nel caso di arruolamento alla scarsa (e cioè col vitto in contanti). L'arruolamento alla scarsa, forma diffusa nella piccola navigazione, è regolato anche dal contratto nazionale 1931 per navi da carico, ma non nel contratto 1932 per navi passeggeri.

12. — *Pagamento dei salari.* Nel nostro codice, a differenza del francese e di altri, non esistono particolari norme circa la data, i controlli e le altre modalità relative al pagamento dei salari. Questi punti sono regolati dal contratto o dagli usi, i quali ad es. stabiliscono che i salarii siano normalmente pagati alla fine del viaggio, salvo le anticipazioni richieste dall'equipaggio, e consentite dal capitano. Alle anticipazioni fanno cenno alcuni articoli del codice, come appunto a cosa che si verifica in pratica; gli art. 529, 535 c. comm. fissano il principio, conforme alle esigenze pratiche, che gli anticipi non de-

vono essere restituiti, nemmeno nel caso in cui la rottura del contratto non dia diritto a salario nè ad indennità.

Il momento dello sbarco è indicato dal reg. m. m. come il momento ultimo pel pagamento del salario (art. 478), tanto che se il bastimento fosse ancorato all'estero od in un porto dello Stato dove non risiedono i proprietarii o l'armatore, il capitano dovrà contrarre un prestito a cambio marittimo, quando non possa altrimenti soddisfare del suo avere la persona sbarcata.

Nel caso dell'art. 537 c. comm., e cioè quando il marinaio malato o ferito venga sbarcato, i salarii che gli spettano, insieme alle spese di cura e di rimpatrio, devono essere depositati nelle mani degli ufficiali di porto o consolari (reg. m. m., art. 478).

Una disposizione che riguarda le modalità di pagamento è quella dell'art. 466 reg. m. m., il quale prevede tra le clausole del contratto d'arruolamento i patti relativi alle monete con le quali dovranno essere saldate all'estero le competenze dell'equipaggio. In applicazione di questa prescrizione, il contratto tipo del 1919 e quelli del 1931 e 1932 stabiliscono che i pagamenti fatti all'estero ed in moneta estera saranno ragguagliati al cambio del listino ufficiale del Regno nel giorno del pagamento.

Circa la data del pagamento tutti i contratti tipo stabiliscono che il salario sarà corrisposto alla fine di ogni mese o di ogni viaggio, quando la durata di esso supera un mese, in ragione del mese commerciale, dentro tre giorni, esclusi i festivi; ma consentono che il comandante corrisponda acconti sulle paghe maturate.

Come si è detto, le leggi di altri paesi dettano precise norme circa il pagamento dei salarii. In Francia le anticipazioni devono essere fatte in presenza dell'autorità marittima o consolare, e menzionate sul ruolo d'equipaggio. In Inghilterra il salario non può essere pagato che alla fine del viaggio ed in due rate (affinchè il marinaio non si affretti e beverselo tutto), alla presenza dell'autorità marittima; le anticipazioni non possono oltrepassare un mese di salario. Anche in Olanda e nei

paesi scandinavi è fissato un massimo per le anticipazioni. Queste sono invece vietate negli Stati Uniti.

13. — *Norme protettive dei salarii* sono:

1° quelle dell'art. 545 c. comm. per cui i salarii e gli emolumenti delle persone dell'equipaggio non possono essere ceduti nè sequestrati, se non per causa di alimenti dovuti per legge, e per debiti verso la nave dipendenti dal servizio della nave stessa. Nel primo di questi casi la ritenzione per sequestro sui salarii non può eccedere il terzo del loro ammontare.

La cessione (o delegazione di riscossione) di una parte dei salarii, a favore di persone di famiglia, risponde ad una pratica necessità dell'arruolato trattenuto a lungo lontano dalla sua casa, e viene perciò largamente attuata. I contratti tipo al riguardo stabiliscono che l'armatore, su domanda dell'arruolato, può consentire che parte dei salarii, entro i limiti che l'armatore stesso crederà di stabilire, sia ceduta dall'arruolato alla famiglia, per alimenti, agli effetti dell'art. 545 c. comm.; il pagamento delle somme cedute vien fatto al cessionario per mezzo dell'autorità marittima, o direttamente dall'armatore.

Dell'art. 545, il contratto tipo nel suo testo del 1919 aveva fatto una curiosa applicazione per avvantaggiare la Federazione della gente di mare, pur rispettando formalmente il divieto di cessione dei salarii.

L'altra eccezione, oltre quella relativa agli alimenti, che l'art. 545 ammette è per i debiti verso la nave dipendenti dal servizio della stessa. È quindi ammissibile che vengano fatte ritenute sui salarii per costituire un fondo di garanzia per le eventuali responsabilità dell'arruolato verso l'armatore. E appunto il contratto tipo (1919) prescriveva che l'arruolato rilasciasse il 2% di tutte le sue competenze all'armatore quale garanzia degli obblighi assunti; ma soggiungeva poi, in frode evidente dell'art. 545: «alla fine di ogni trimestre detto 2%, fatte le eventuali detrazioni per il soddisfacimento dei debiti per la cui garanzia venne trattenuto, sarà dall'armatore versato

alla Federazione nazionale e per essa al suo segretario responsabile » (il noto capitano Giulietti). Con i mutamenti sopravvenuti nelle organizzazioni dei marittimi e nel loro indirizzo politico, queste ritenute e questi versamenti furono senz'altro soppressi.

Anche secondo le leggi estere i salarii sono di regola incedibili, ed è ammessa eccezione per gli alimenti alla famiglia. In Francia la cessione deve esser fatta al momento della partenza e davanti all'autorità marittima. Il capitano può fare una cessione totale, gli ufficiali non possono cedere più della metà dei salarii, ed i marinai solo il terzo, salvo autorizzazione dell'armatore. In Germania (legge 2 giugno 1902) le cessioni sono fatte dall'ufficio della gente di mare, e possono essere al portatore e pagabili a vista.

2° Una seconda garanzia dei salarii è costituita dal diritto concesso alle persone dell'equipaggio di essere mantenute a bordo, finchè siano interamente pagate dei loro salarii o della parte del profitto ad esse dovuta (articolo 543 c. comm.). Questa disposizione, che non trova riscontro nelle altre legislazioni, viene in genere considerata come una superflua anomalia.

3° Infine i salarii sono garantiti dal privilegio sul nolo e sulla nave. Questa disposizione, che nel nostro diritto fa parte del complesso sistema dei privilegi, è conforme al diritto comune internazionale. Nel codice francese è molto nettamente formulata in un articolo apposito: art. 271 « Le navire et le frêt sont specialement affectés aux loyers des matelots », identico all'art. XIX, tit. IV dell'Ordinanza del 1681.

Nel nostro sistema dei privilegi, secondo il codice, quello dei salari ***sul nolo*** era collocato al terzo posto (articolo 673), e quello ***sulla nave*** al settimo posto (art. 675), ed i crediti così privilegiati erano indicati con espressioni comprensive: i salarii, gli emolumenti, e le indennità dovute, secondo le disposizioni del tit. III lib. II cod. comm., al capitano ed alle altre persone dell'equipaggio per il viaggio nel quale è guadagnato il nolo (per ciò che riguarda il nolo) e per l'ultimo viaggio (per ciò che ri-

guarda la nave), nonchè le contribuzioni dovute alla Cassa invalidi per lo stesso viaggio.

Questi privilegi non potevano essere esercitati se non erano provati nel modo prescritto dalla legge (art. 677 c. comm.) e cioè: i salarii e gli emolumenti coi ruoli di armamento e di disarmamento estratti dagli uffici dell'amministrazione della marina; e le altre indennità colla relazione del capitano e con altre prove degli avvenimenti che ne attribuiscono il diritto.

Con la recente riforma (decreto 5 luglio 1928, convertito in legge 31 dicembre 1928) il privilegio è concesso solo ai « crediti risultanti dal contratto di arruolamento del capitano, dell'equipaggio e delle altre persone arruolate a bordo », è collocato al secondo posto e colpisce tanto la nave, quanto il nolo del viaggio, e gli accessorii della nave e del nolo guadagnato dopo l'inizio del viaggio. È poi collocato al quarto posto, insieme con altri crediti, il credito degli equipaggi per indennità per lesioni corporali. I crediti derivanti da un unico contratto di arruolamento comprendente più viaggi concorrono tutti nello stesso grado con i crediti dell'ultimo viaggio. Infine non è ora più richiesta alcuna formalità nè alcuna speciale condizione di prova.

4° Va annoverata tra le garanzie dei salarii l'esenzione dalla limitazione della responsabilità dell'armatore. L'abbandono della nave non vale a liberar questi dalle obbligazioni « per i salarii e gli emolumenti delle persone dell'equipaggio » (art. 491 c. comm.).

14. — *Prescrizione.* Il salario e tutti gli altri crediti derivanti dal contratto di arruolamento si prescrivono « col decorso di un anno dalla scadenza del termine convenuto o dalla fine dell'ultimo viaggio se il contratto è stato prorogato » (art. 924 c. comm., cfr. art. 925, n. 2).

Nell'arruolamento a tempo indeterminato la *scadenza del termine* corrisponde alla data del congedo dell'arruolato.

Per fine del viaggio, secondo una autorevole giuri-

sprudenza, non deve ritenersi la fine del viaggio della nave, bensì la fine del servizio prestato dall'arruolato.

A differenza del codice francese (art. 433), che ha riprodotto l'analoga disposizione dell'Ordinanza del 1681, il nostro codice stabilisce la speciale prescrizione non per i salarii ed altri crediti dell'equipaggio, in genere, ma per le azioni derivanti dal contratto di arruolamento. Quindi l'art. 924 non si applica ai crediti del personale civile imbarcato con diverso contratto.

15. — *Norme sui salarii in caso di modificazione o risoluzione dell'arruolamento.* Esponiamo anzitutto schematicamente le complesse norme, con le quali la legge marittima regola questa materia, inspirandosi a ragioni di equità ed a considerazioni particolari, e perciò allontanandosi in parte dal diritto comune.

Il codice considera distintamente queste varie ipotesi:

1° Rottura del viaggio per fatto dell'armatore, del capitano o dei noleggiatori (art. 529 c. comm.),

a) prima della partenza.

b) dopo della partenza.

2° Interdizione del commercio, od arresto della nave per ordine del Governo,

a) prima dell'inizio del viaggio (art. 530).

b) durante il corso del viaggio (art. 531).

3° Prolungamento volontario del viaggio (art. 532).

4° Abbreviazione volontaria del viaggio (art. 533).

5° Preda, rottura o naufragio con perdita intera della nave e del carico (art. 535, 536).

6° Vendita della nave (art. 541).

In tutte queste ipotesi le soluzioni sono in parte diverse per le differenti forme di salario.

A — *Rottura del viaggio per fatto dell'armatore, del capitano o dei noleggiatori, prima della partenza.*

a) Gli arruolati a viaggio od a mese hanno diritto al pagamento delle giornate impiegate nell'allestire la nave, ed a trattenere le anticipazioni, a titolo di indennità;

b) se le anticipazioni non sono ancora state pa-

gate, l'indennità sarà di una mesata del salario per gli arruolati a mese; e per quelli a viaggio di una somma corrispondente ad una mesata, fatto calcolo della durata presunta del viaggio, e se questa non eccede un mese, sarà uguale allo intero salario.

B — *Rottura dopo la partenza.*

a) Gli arruolati a viaggio hanno diritto all'intero salario;

b) gli arruolati a mese hanno diritto al salario relativo al periodo di servizio fatto, ed inoltre ad una equa indennità proporzionata al salario relativo al resto della durata presunta del viaggio rimasto interrotto;

c) gli uni e gli altri hanno poi diritto alle spese di ritorno fino al luogo di partenza della nave, se il capitano o altro interessato o l'autorità non procuri ad essi un imbarco su altra nave diretta al detto luogo.

C — *Interdizione del commercio od arresto della nave.*

Se questi eventi si verificano *prima dell'inizio del viaggio* gli arruolati hanno diritto solo al pagamento delle giornate impiegate ad allestire la nave.

Se questi eventi si verificano *durante il corso del viaggio:*

a) in caso di interdizione il salario è pagato in proporzione del tempo del servizio prestato;

b) in caso di arresto, gli arruolati a mese hanno diritto a metà del salario durante il tempo dell'arresto; e gli arruolati a viaggio hanno diritto al salario convenuto;

c) se per l'interdizione o per l'arresto viene accordata una indennità, gli arruolati a mese ricevono il complemento del salario, e gli arruolati a viaggio ricevono un supplemento proporzionato al tempo dell'arresto, ma la indennità dovuta a tutto l'equipaggio non può eccedere il terzo dell'indennità accordata alla nave.

D — *Prolungamento volontario del viaggio.*

Il salario degli arruolati a viaggio è aumentato in proporzione del prolungamento. Per gli arruolati a mese non si fa naturalmente luogo ad alcuna speciale disposizione.

E — Si ha *abbreviazione volontaria del viaggio* quando lo scaricamento della nave si fa in un luogo più vicino di quello indicato nel contratto di noleggio. I salarii non subiscono alcuna riduzione.

F — *Perdita intera della nave per preda, rottura o naufragio.*

a) I marinai non hanno diritto ad alcun salario, ma trattengono le anticipazioni che avessero ricevuto;

b) se qualche parte della nave è ricuperata, gli arruolati a mese od a viaggio sono pagati dei salarii scaduti sugli avanzi della nave. Se le cose salvate o ricuperate non bastano, oppure se si è salvato solo il carico, essi sono pagati sussidiariamente sul nolo. I marinai in qualunque modo arruolati hanno diritto al pagamento delle giornate da essi impiegate per salvare gli avanzi della nave e le cose naufragate.

G — *Vendita della nave.*

Se la nave è venduta durante il tempo dell'arruolamento le persone dell'equipaggio hanno diritto ad essere ricondotte in patria a spese della nave e ad essere pagate dei loro salarii. La vendita della nave non è in sostanza che un caso di rottura del viaggio.

In modo analogo è regolato il caso del sequestro, il quale può o meno condurre alla vendita giudiziale della nave (art. 457-460 reg. m. m.).

H — *Norme speciali per gli arruolati con partecipazione al nolo od al profitto.*

a) Se il viaggio è rotto, ritardato o prolungato per caso fortuito o per forza maggiore (e quindi anche per interdizione od arresto) essi non hanno diritto nè a pagamento di giornate nè ad indennità;

b) se l'evento dipende dal fatto dei caricatori gli arruolati a partecipazione hanno parte alle indennità che sono aggiudicate alla nave. Queste indennità sono divise tra i proprietari della nave e le persone dell'equipaggio nella stessa proporzione in cui sarebbe stato diviso tra essi il nolo;

c) se l'evento procede da fatto del capitano o dei

proprietari, questi sono tenuti alle indennità dovute alle persone dell'equipaggio, da stabilirsi dall'autorità giudiziaria, in mancanza di accordo;

d) nel caso di parziale salvamento della nave, o di salvamento del carico, gli arruolati con partecipazione al nolo sono pagati in proporzione del nolo guadagnato, oltre al salario delle giornate impiegate pel salvataggio.

16. — *Questioni sulla risoluzione dell'arruolamento.* Dobbiamo ora esporre le principali difficoltà, le critiche e le questioni, alle quali dà luogo questo complesso di disposizioni; e le esamineremo nell'ordine degli articoli del codice.

1° - Art. 529 — Per rottura del viaggio si intende la rinunzia volontaria per decisione dell'armatore, del capitano (come rappresentante dell'armatore) o dei noleggiatori, al viaggio per il quale erano stati fatti gli arruolamenti (il cosidetto armamento del ruolo).

Se la nave che doveva partire non parte più e viene disarmata vi è senza dubbio rottura del viaggio. Se la nave invece parte per altra destinazione, si ha rottura solo nel caso in cui il nuovo viaggio sia certamente diverso da quello in primo tempo progettato. Una modificazione parziale dell'itinerario non può invece costituire rottura: la questione va decisa caso per caso in base alle diverse circostanze ed alle condizioni contrattuali.

Un caso di rottura per fatto del capitano è costituito dall'abbandono della nave in pericolo, legittimamente deliberato.

Circa il mutamento di modalità della spedizione, pur trattandosi di questione di fatto, da esaminarsi caso per caso, può dirsi in massima, col Brunetti, che non si ha rottura del viaggio: *a*) in caso di semplice ritardo della partenza, purchè non si prolunghi oltre un certo tempo; *b*) in caso di cambiamento del capitano o di sostituzione della nave.

Il contratto tipo del 1919 stabiliva che il cambiamento del capitano non costituisce motivo di scioglimento

del contratto, quando il nuovo capitano fa parte del personale dell'armatore; negli altri casi la scelta, ove non concorra l'assenso del personale di bordo, deve essere approvata dal capitano di porto o dal console.

Ma questa disposizione di sapore piuttosto bolscevico è stata soppressa, e tutti i contratti tipo ora in vigore stabiliscono espressamente od implicitamente che il contratto di arruolamento è valido « qualunque sia il viaggio o la destinazione della nave e *qualunque sia il capitano al comando* ».

Circa il cambiamento della nave, i contratti tipo dispongono che il personale è obbligato a imbarcare su qualsiasi nave dell'armatore. Al riguardo la formola più completa e precisa è quella del contratto nazionale 1932 per navi passeggeri, la quale suona così: « il personale sarà tenuto, a richiesta dell'armatore, ad imbarcare o trasbordare, in qualunque tempo e luogo, sopra qualsiasi nave da passeggeri dell' armatore o noleggiata dall'armatore ».

Del resto adesso è raro il caso che un contratto di arruolamento sia fatto per una nave determinata, se l'armatore ne ha più di una, e quindi le norme circa la rottura del viaggio hanno perduta gran parte della loro importanza nella grande navigazione.

2° - L'art. 529 parla di rottura volontaria, e non anche di rottura per forza maggiore (innavigabilità della nave ecc.). A questo proposito, ed in genere per tutti i casi non espressamente considerati dalle speciali disposizioni sull'arruolamento, si deve ricorrere all'applicazione delle norme di diritto comune, ove non possa applicarsi estensivamente una norma speciale analoga. Così per es. in caso di rottura per forza maggiore, in mancanza di disposizione che voglia favorire l'equipaggio, questo avrà diritto solo al salario già scaduto ed alle spese di rimpatrio (in base al diritto di rimpatrio, di cui parleremo tra breve).

3° - Del resto le disposizioni dell'art. 529 non sono di ordine pubblico, e perciò nulla si oppone a che le

indennità per rottura siano regolate liberamente nel contratto di arruolamento.

Il contratto tipo si rimette però in genere alle disposizioni del codice di commercio per tutto ciò che riguarda la rescissione anticipata del contratto. I contratti nazionali 1931 e 1932 prevedono e regolano distintamente la risoluzione per fatto dell'armatore e la risoluzione per giusta causa (tra cui il disarmo per mancanza di traffico o per riparazioni della nave), e prevedono i termini di preavviso e le indennità dovute in ciascun caso. Quando la risoluzione avviene durante il periodo di prova non è dovuta alcuna indennità, ma solo la paga e panatica fino al giorno dello sbarco. Per l'arruolamento a viaggio il contratto nazionale 1931 richiama l'art. 529.

4° - Art. 530-531 — Come dice il Brunetti, si ha interdizione di commercio quando, per fatto di un'autorità governativa, sia proibito alla nave di raggiungere la sua destinazione, o perchè esista stato di guerra tra i due paesi, o perchè sia stato dichiarato il blocco marittimo o per qualunque altra causa (rappresaglie, malattie contagiose). Qui la interpretazione estensiva è ammessa, perchè il codice considera l'interdizione, come potrebbe considerare un qualunque caso di forza maggiore, e perchè le conseguenze che ne fa discendere sono conformi al diritto comune.

L'interdizione è considerata dalla legge come un impedimento duraturo e quindi definitivo del viaggio. L'*arresto* è invece un impedimento temporaneo, e perciò il codice lo considera come causa di ritardo o prolungamento, e detta al riguardo norme equitative, per salvaguardare nello stesso tempo gli interessi dell'armatore e quelli dell'equipaggio. Naturalmente l'armatore che, a causa dell'arresto durante il corso del viaggio, vuol rinunziare al viaggio e disarmare la nave (il che gli può convenire in caso di previsione di una lunga sospensione), dovrà subire l'applicazione delle norme sulla rottura ovvero di quelle circa il congedamento dell'equipaggio. Lo arresto può assumere varie forme: *arresto semplice,* e

cioè divieto di uscire dai porti di uno Stato; *embargo*, sequestro per rappresaglia; *angaria*, e cioè requisizione della nave e suo esercizio per conto dello Stato.

5° - Art. 532 — Il codice parla di prolungamento del viaggio senza distinguere tra il prolungamento volontario ed il caso di forza maggiore, ed in generale si ritiene che la disposizione si applichi in ambedue i casi. Si avrebbe perciò una deviazione dal diritto comune pel caso di forza maggiore, perchè l'arruolato a viaggio dovendo per la natura del contratto correre l'alea della durata del viaggio, avrebbe invece un supplemento di salario, senza colpa nè responsabilità dell'armatore.

A nostro avviso, questa opinione è infondata, perchè una così netta deviazione dai principi generali e dalle conseguenze logiche del contratto dovrebbe essere espressamente formulata. Tanto più che nel caso analogo dello arresto (prolungamento del viaggio per forza maggiore) il codice detta invece una regola perfettamente conforme alla natura dell'arruolamento a viaggio.

La disposizione dell'art. 532 riguarda soltanto gli arruolati a viaggio. Per gli arruolati a mese il prolungamento non ha importanza, finchè si è nei termini di scadenza del contratto. Se a causa del prolungamento questi termini vengono oltrepassati, si applica il diritto comune, e cioè: *a*) gli arruolati devono subire il prolungamento del loro contratto se si tratta di forza maggiore, anche in considerazione della disposizione dello art. 544; *b*) in caso di prolungamento volontario, essi possono sbarcare, se non intendono di prorogare il loro arruolamento.

6° - Art. 533 — Questo articolo disponendo che l'abbreviazione volontaria del viaggio non porta diminuzione dei salarii, non si riferisce espressamente agli arruolati a viaggio, come invece fa il precedente art. 532, e come faceva l'art. VI tit. IV dell'Ordinanza del 1681, dal quale sono tratti i due art. 532 e 533 del nostro codice, attraverso l'art. 356 codice francese, che indubbiamente si riferisce solo agli arruolati a viaggio.

Ed infatti non si vede perchè la volontaria abbreviazione del viaggio, e cioè lo scaricamento in un porto più vicino, dovrebbe influire sugli arruolamenti a mese, ogni qualvolta naturalmente la durata dell'arruolamento non sia messa espressamente in rapporto con il compimento di un determinato viaggio.

L'art. 533 parla di scaricamento volontario. La stessa regola si applica tuttavia in caso di scaricamento per forza maggiore, perchè è conforme alla natura del contratto che la durata del viaggio non influisca sul salario, quando questo è convenuto a viaggio.

7° - Art. 534 — Questo articolo non contiene che applicazione di norme del diritto comune al caso degli arruolamenti con partecipazione. Qui l'arruolato, per quanto riguarda la esistenza e la misura del suo salario, partecipa ai rischi dell'impresa, e quindi è naturale che non abbia diritto a nulla in caso di forza maggiore; che invece abbia diritto a partecipare alle indennità che possano essere assegnate alla nave; e che infine debba essere indennizzato dal capitano o dall'armatore se è proceduto da questi l'evento che ha impedito o pregiudicato il viaggio. Circa questa indennità il codice non detta alcuna speciale norma; si deve quindi applicare il diritto comune, per il quale l'arruolato dovrà essere risarcito del danno effettivamente risentito, che potrà essere rilevante, e potrà essere quasi nullo, come nel caso che egli abbia subito trovato un nuovo arruolamento. In questo senso ha disposto il nuovo codice francese del lavoro marittimo, art. 40.

8° - Art. 535 — Per *preda* qui il codice intende perdita della nave per cattura o confisca (preda bellica o piratesca, confisca in senso proprio). Dal punto di vista del diritto privato, come abbiamo detto a suo luogo, le varie ipotesi di confisca (come sanzione penale) si equivalgono: sono espropriazioni della nave. Ma resta impregiudicato il diritto dell'arruolato se la confisca è dovuta a dolo o colpa dell'armatore o del capitano.

La perdita del salario da parte degli arruolati si ha

solo a seguito della perdita totale della nave e del carico. Questa disposizione è molto criticata. Essa ha origini antiche ma incerte, non ve n'è traccia negli statuti adriatici, nè nella Tavola di Amalfi. La si trova nel Consolato del mare, ma in quanto il diritto al salario è connesso all'esistenza ed alla riscossione dei noli. Secondo il Pardessus essa deriva dai Ruoli di Oléron, e qualche storico la pone in rapporto con le forme associative dell'impresa marittima. Il codice francese l'ha attinta dall'Ordinanza del 1681, ed i commentatori di questa la giustificavano con la speciosa ragione dell'opportunità di interessare gli arruolati alle sorti della nave, perchè non abbiano ad abbandonarla nel momento del pericolo. Per analoghi motivi si è voluta vietare l'assicurazione dei salarii (art. 607 c. comm.).

L'una e l'altra disposizione non sono accolte nelle legislazioni più moderne: Inghilterra, Stati Uniti, Belgio, Scandinavia, Germania; come non erano state accolte dal mirabile Codice della veneta mercantile marina del 1786. Anche in Francia esse sono state abolite con la legge 12 agosto 1885 (e cfr. ora l'art. 42 codice del lavoro marittimo). È logico e giusto che i salarii siano pagati fino al giorno della perdita della nave, salvo il caso che questo evento sia dovuto alla colpa o negligenza dell'equipaggio, che non abbia compiuto tutto intero il suo dovere.

L'iniquità dell'art. 535 può essere corretta con espressa clausola del contratto di arruolamento. Infatti tutti i contratti tipo hanno sempre stabilito, in deroga anche all'art. 531, che in caso di interdizione del commercio od arresto della nave, di preda, rottura, naufragio o di altro sinistro, l'arruolato avrà diritto ad essere rimpatriato con paghe e panatiche fino al giorno di arrivo nel porto di arruolamento. I contratti nazionali 1931 e 1932 per ogni caso di risoluzione per forza maggiore accordano inoltre una indennità proporzionata all'anzianità di servizio, escludendo però pel caso di naufragio il cumulo dell'eventuale indennità di naufragio con la indennità di licenziamento.

Queste clausole, come si vede, vanno molto al di là di quanto stabiliscono anche le più favorevoli leggi estere, e pongono a totale carico dell'armatore il caso fortuito che colpisce la nave, anche per ciò che concerne la risoluzione dei contratti di arruolamento.

17. — *Diritto al mantenimento a bordo.* Questo diritto dell'arruolato, che non ha normalmente riscontro in altri tipi di contratto di lavoro, deriva direttamente dalle condizioni di fatto nelle quali si svolge il lavoro marittimo, viene quindi a costituire un elemento naturale ed essenziale della retribuzione dell'arruolato. Il contratto, ove manchino disposizioni di carattere sociale a protezione degli equipaggi, non può fare altro che regolare le modalità dell'alloggio e del vitto che l'armatore deve fornire al personale imbarcato.

Il diritto al mantenimento a bordo è espressamente sancito dall'art. 543, il quale, a garanzia del credito del salario, prolunga questo diritto fino al momento in cui l'arruolato sia stato interamente pagato.

Il seguente art. 544 poi conferma il diritto al mantenimento pel periodo in cui l'equipaggio sia trattenuto pel servizio della nave anche dopo la scadenza dell'arruolamento, e nel caso in cui la libera pratica sia tardata da quarantena, lo stesso articolo dispone che, se la nave durante la quarantena deve ripartire per un nuovo viaggio, la persona che non vuole arruolarsi per esso, ha diritto di essere sbarcata in lazzaretto e pagata sino a libera pratica. Le spese di mantenimento, di quarantena e di lazzaretto sono a carico della nave. È questo dunque un caso in cui, anche in forza del diritto dell'arruolato all'assistenza, è sostituito al mantenimento a bordo il mantenimento a terra, nel luogo destinato dalle norme sanitarie.

Il mantenimento consiste nell'alloggio e nel vitto (o panatica).

Quanto all'alloggio mancano nelle nostre leggi sufficienti disposizioni di protezione degli equipaggi; ma la

lacuna è largamente colmata da una spontanea azione di tutela della pubblica amministrazione, mediante apposite commissioni di controllo, e dalle minute e rigorose clausole dei contratti tipo e dei contratti collettivi. Il Regolamento 23 maggio 1932 per la sicurezza delle navi mercantili contiene a riguardo degli alloggi dell'equipaggio una disposizione che si potrebbe considerare un vano ammonimento, se non potesse autorizzare provvedimenti concreti dell'autorità a seguito delle visite alla nave. Dice il citato Regolamento all'art. 126: « in tutte le navi gli alloggi dell'equipaggio devono essere tali da permettere condizioni di vita igienica comoda e decorosa in relazione al grado ed alle mansioni di ciascuna persona d'equipaggio ».

All'estero leggi recenti regolano i requisiti dell'alloggio che deve esser fornito all'equipaggio secondo il tipo della nave e secondo il grado degli arruolati (Germania, decreto 2 luglio 1905; Francia, legge 17 aprile 1907, e decreto 20 settembre 1908).

Quanto al vitto non mancano opportune disposizioni nelle nostre leggi marittime.

L'art. 599 r. m. m. prescrive, che in mancanza di specifiche clausole del contratto di arruolamento, la razione da somministrarsi all'equipaggio non può essere inferiore a quella fissata per gli equipaggi della marina militare. E l'art. 95 c. m. m. dispone che, se l'arruolato non riceve la intera razione convenuta o regolamentare, mentre esistono a bordo sufficienti provviste, o la possibilità di rifornirle, egli ha diritto ad una indennità, mentre in caso di riduzione per forza maggiore l'arruolato avrà diritto all'equivalente in denaro, e il caso di forza maggiore dovrà risultare da un processo verbale sul giornale, sottoscritto dagli ufficiali di bordo. L'art. 96 regola il diritto di reclamo dell'equipaggio per la qualità e l'insufficienza dei viveri. Ed infine l'art. 360 c. m. m. qualifica e punisce come reato la colpa del capitano circa la somministrazione dei viveri.

Vi sono dei casi in cui l'autorità marittima o conso-

lare interviene direttamente ad assicurare la somministrazione dei viveri: *a*) quando, a seguito del reclamo dell'equipaggio, il capitano non ottemperi all'ingiunzione di provvedere all'aumento od al miglioramento delle razioni (art. 96 c. m. m.); *b*) quando, essendo la nave sequestrata all'estero, venisse a mancare il vitto giornaliero ed il capitano o chi per esso non fosse in grado di somministrarlo (art. 458 r. m. m.).

Quanto al regime giuridico, il diritto al vitto od alla corrispondente indennità (panatica) costituisce un supplemento del salario ed è quindi regolato nello stesso modo di questo (così per la durata, la insequestrabilità, ecc.).

I contratti tipo contengono minute disposizioni intorno al vitto in natura ed alle indennità corrispondenti. Ma solo il contratto d'arruolamento per navi da carico del Tirreno, ed i contratti dell'Adriatico regolano l'arruolamento *alla scarsa* (e cioè col vitto convenuto in contanti) e stabiliscono che il capitano anticiperà all'equipaggio, rappresentato dal *capo scarsa*, il denaro per l'acquisto della provvista necessaria, che sarà scontato con una ritenuta alla fine di ogni mese, in proporzione della quantità consumata. Queste condizioni sono riprodotte nel contratto nazionale 1931 per navi da carico, ma limitatamente, di regola, alle navi adibite ai traffici mediterranei.

La gestione viveri può essere organizzata in vario modo, o in economia dell'armatore (e questa è la forma prevalente nella grande navigazione), o mediante appalto ad una impresa, ovvero con *forfait* assunto dal capitano. Quest'ultima forma è vietata da talune legislazioni, cfr. legge francese 17 aprile 1907, e codice francese del lavoro marittimo, il quale poi, riprendendo una antica tradizione del diritto della navigazione, ha regolato con norme assai minute il vitto degli equipaggi (art. 72-77).

18. — *Diritto all'assistenza.* Le leggi marittime da gran tempo hanno accolto il principio di porre a carico dell'armatore i rischi che, anche per caso fortuito, ven-

gono corsi dagli equipaggi per i pericoli e i disagi della navigazione. Questo principio, assai più recentemente esteso anche ad altre categorie di locatori d'opera, ha costituito la base delle leggi sociali di protezione dei lavoratori (infortuni sul lavoro, malattie, invalidità, disoccupazione ecc.). È il cosidetto principio del *rischio industriale* o *professionale*.

Il dovere dell'assistenza che le leggi marittime impongono agli armatori dà luogo ai seguenti diritti dell'arruolato: *a*) diritto alle cure mediche, *b*) diritto al salario in caso di prigionia, *c*) diritto al rimpatrio, *d*) diritto all'assicurazione contro gli infortuni, *e*) diritto al contributo dell'armatore per la Cassa invalidi della marina mercantile, e per altri istituti di previdenza.

I contratti tipo, come vedremo, aggiungono anche altre provvidenze.

19. — *Cure mediche.* L'art. 537 c. comm. stabilisce che il *marinaio* (e per l'art. 546 deve dirsi qualunque persona dell'equipaggio), che contrae malattia *durante il viaggio* o che è ferito pel servizio della nave, è pagato dei salarii ed è curato e medicato a spese della nave. « Durante il viaggio » non è una formola molto precisa. Si deve intenderla con larghezza, secondo lo spirito della norma, e perciò giustamente si ritiene che le cure mediche siano dovute per tutto il tempo del servizio o dell'arruolamento. Qualche autore vi comprende anche il periodo del viaggio di rimpatrio, ma ciò sembra eccessivo.

Se è ferito nell'eseguire un servizio nell'interesse della nave e del carico, il marinaio è curato a spese della nave e del carico. Allorchè la cura richieda che l'arruolato sia sbarcato, il capitano deve depositare nelle mani dell'ufficiale consolare la somma giudicata necessaria per la cura ed il ritorno in patria. Dove non si trova ufficiale consolare, il capitano deve far ricoverare l'arruolato in un ospedale od altro luogo in cui possa essere curato, depositando la somma indicata (la violazione di questo obbligo costituisce reato, art. 373 c.m. m.).

Il diritto dell'arruolato sbarcato alle spese ed al salario è limitato a quattro mesi dallo sbarco.

L'ipotesi che la legge fa in queste disposizioni è che l'evento che colpisce l'arruolato derivi da caso fortuito. Se invece v'è colpa del capitano o di altri, il responsabile sarà soggetto alle norme del diritto comune.

Se v'è colpa dello stesso arruolato provvede l'art. 538, disponendo che se l'arruolato è ferito o contrae malattia per sua colpa, o mentre si trova a terra senza autorizzazione, le spese della cura sono a suo carico. Tuttavia interviene anche qui il dovere dell'assistenza, nel senso che il capitano è obbligato ad anticipare tali spese (e sovente anticiparle vuol dire sopportarle). E così del pari, se il marinaio deve essere sbarcato, il capitano provvede per la cura e per il rimpatrio nel modo indicato dall'articolo 537, salvo il diritto al rimborso. Il salario non è pagato che per il tempo in cui l'arruolato ha servito.

Queste particolari disposizioni non sono sostituite, bensì integrate da quelle della legge per l'assicurazione sugli infortuni del lavoro. Questa legge all'art. 22 provvede al proprio coordinamento con le disposizioni degli articoli 537 e 539 c. comm.: « l'obbligo dell'assicurazione imposto dalla presente legge non dispensa dalla prestazione delle cure e dal pagamento dei salarii nei casi e modi stabiliti dagli art. 537 e 539 c. comm. L'indennità giornaliera, di cui all'art. 9 n. 3 e 4, decorre, nei casi di cui all'art. 537 c. comm., dal giorno in cui cessa il pagamento dei salarii dovuti a norma di questo articolo ». Abbiamo visto in quali limiti la gente di mare abbia diritto all'assicurazione obbligatoria. Un esame particolareggiato di questo punto sarebbe qui fuori di luogo. In pratica tutto il personale imbarcato al servizio della nave viene assicurato dall'armatore contro gli infortuni, anche quello non iscritto alla gente di mare, e non assunto con contratto di arruolamento. Al riguardo i contratti tipo dispongono che tutte le persone dell'equipaggio compreso il capitano, qualunque sia la loro età ed il loro stipendio, devono esser assicurate contro gli infortuni

sul lavoro. Per la parte dell'equipaggio, cui si applica la legge sugli infortuni, sarà provveduto a termini di legge. Per la rimanente parte provvederà l'armatore mediante indennità determinate pei vari casi.

A riguardo dell'applicazione dell'art. 537 c. comm., i contratti tipo in genere stabiliscono che, in caso di sbarco per malattia o per infortunio, ai componenti dell'equipaggio verrà corrisposta, per la durata massima di quattro mesi, la paga e la panatica in contanti nella misura giornaliera stabilita dal contratto, salvo, per quanto riguarda la panatica, il caso che l'arruolato sia stato ricoverato in un luogo di cura a spese dell'armatore. Questa clausola è notevole in quanto prescinde da ogni distinzione circa la causa della malattia o dell'infortunio. Il che è reso anche più evidente da una successiva clausola (dell'arr. 1919, dell'arr. transatlantico, dell'arr. sovvenzionato e del contratto nazionale 1932), la quale stabilisce che per gli infortuni dipendenti da cause di servizio deve essere corrisposta inoltre, per un massimo di altri 6 mesi, una indennità pari a metà della paga e panatica. Ed il contratto delle Compagnie sovvenzionate aggiunge che nel caso di malattia per causa di servizio che si prolunghi oltre i 4 mesi dal giorno dello sbarco, sarà corrisposta per il successivo decorso della malattia stessa con un massimo di tre mesi, una indennità pari a metà della paga e della panatica.

Le provvidenze di cui agli art. 537, 538 e 539 cod. comm., e quelle analoghe previste da regolamenti organici o da contratti collettivi di lavoro, saranno ormai applicate attraverso l'assicurazione obbligatoria, istituita con la legge 10 gennaio 1929, la quale appunto ha stabilito che la « Cassa d'assicurazione per le malattie e per l'assistenza sociale della gente del mare e dell'aria » (sostituita poi dai Sindacati obbligatori per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro), per quanto riguarda l'adempimento degli obblighi di cui agli art. 537, 538 e 539 cod. comm., sia finanziata esclusivamente da contributi a carico degli armatori. Per altre notizie su questo

nuovo istituto di previdenza, si veda quanto è detto a pag. 212.

20. — La *prigionia* dell'arruolato, come vedremo, scioglie l'arruolamento. Tuttavia nel caso in cui il marinaio è preso e fatto prigioniero mentre è spedito in mare o a terra per servizio della nave, interviene il diritto dell'assistenza, in base al quale egli ha diritto all'intero salario sino al giorno in cui sarebbe cessato il suo servizio. Al pagamento concorre il carico, se la spedizione ha avuto luogo anche per interesse di questo (art. 540 c. comm.).

21. — *Rimpatrio.* Il componente dell'equipaggio, sbarcato dalla nave in un porto diverso da quello ove fu arruolato, per un qualsiasi motivo, ha il diritto di essere rimpatriato.

Nella maggior parte dei casi il rimpatrio deve esser fatto a cura e spese dell'armatore. Questa è un'obbligazione legale inderogabile che incombe all'armatore, e che perciò fa parte dello schema pubblicistico dello stato giuridico dell'arruolato. Essa è posta da un lato a protezione dei salariati marittimi, e d'altro lato per l'interesse dello Stato a che gli iscritti marittimi non si disperdano facilmente all'estero; ma questo secondo fine, predominante in altre legislazioni (ad es. in Francia), è invece secondario da noi. Infatti il nostro codice non si preoccupa tanto di assicurare l'effettivo ritorno in patria dell'arruolato, quanto che gli siano corrisposte le spese occorrenti; e le stesse disposizioni si applicano per lo sbarco in un porto nazionale diverso da quello in cui fu fatto l'arruolamento.

Rimpatrio significa dunque ritorno al porto di arruolamento, e non si fa luogo da noi alla distinzione francese tra *rapatriement* (ritorno in Francia) e *conduite de retour* (ritorno al quartiere di iscrizione). Infatti, secondo quanto dispone l'art. 480 r. m. m., il diritto al rimpatrio, sia che avvenga da uno ad altro punto del Regno o dall'estero nello Stato, o da uno ad altro porto

estero, non si riferisce che al porto di arruolamento. Tuttavia le persone da rimpatriarsi potranno essere dirette al luogo di domicilio o in altro di loro scelta, quando la spesa necessaria fosse minore od eguale a quella che abbisognerebbe per inviarle al porto di arruolamento.

I — Secondo le nostre leggi, il rimpatrio è *a spese dell'armatore* (o della nave, come dice talvolta il codice) nei seguenti casi:

1° Quando l'arruolato sbarca all'estero per fine di arruolamento, se il capitano non gli procura un altro imbarco (art. 525 c. comm.), e non ricorrono gli estremi per la proroga obbligatoria del contratto (art. 524).

2° Se il viaggio è rotto dopo la partenza della nave, gli arruolati a viaggio od a mese hanno diritto alle spese di ritorno (ma fino al luogo di partenza della nave), se ad essi non sia procurato un imbarco su altra nave diretta al detto luogo (art. 529).

3° Quando l'arruolato è sbarcato per malattia o per ferita. Le spese spettano in parte al carico quando la ferita è avvenuta nell'esecuzione di un servizio comandato nell'interesse della nave e del carico (art. 537).

4° Quando la nave è venduta (art. 541). Se la vendita all'estero importa dismissione della bandiera, o quando la nave è sequestrata in porto estero, interviene l'autorità consolare a tutelare gli interessi degli equipaggi, e a curarne il rimpatrio. Questo avviene di uffizio, quando non sia possibile di farvi provvedere a cura dell'armatore o degli altri interessati (reg. m. m., art. 456-459).

5° Quando l'arruolato sia congedato dal capitano con o senza giusto motivo. Il capitano deve provvedergli i mezzi per il ritorno in patria o procurarne l'imbarco sopra un'altra nave diretta al detto luogo (art. 542 c. comm.).

6° Quando lo sbarco sia conseguenza di naufragio o di altra forza maggiore. Le spese in tal caso saranno pagate sul prodotto degli avanzi, se ve ne ha, della nave e dei suoi attrezzi, e sui noli delle mercanzie salvate.

II — Il rimpatrio è invece *a spese dell'arruolato* nei seguenti casi:

1° Quando lo sbarco avviene per congedo per causa procedente dal fatto o dalla volontà dell'arruolato (articolo 75 c. m. m.). Questa disposizione si accorda con quella, che abbiamo ora vista, dell'art. 542 c. comm., nel senso che l'armatore avrà diritto al rimborso delle spese, analogamente a quanto dispone l'art. 538.

2° Quando l'arruolato è sbarcato per ferita o malattia contratta per sua colpa. Il capitano provvede ad anticipare le spese, che devono poi essere rimborsate all'armatore (art. 75 c. m. m.).

Norme generali e particolareggiate sul rimpatrio sono nel codice e nel regolamento della marina mercantile. Una norma non ispirata allo scopo di protezione degli equipaggi, ma da fini pubblici, è quella dell'art. 74 c. m. m., per cui le persone dell'equipaggio tuttavia soggette allo obbligo della leva, non potranno essere sbarcate in paese estero, ancorchè fosse finito l'arruolamento o vi fosse il consenso delle parti.

L'art. 75 c. m. m. prescrive che i capitani e gli armatori, meno i casi di sbarco per causa di reato, saranno responsabili verso lo Stato delle spese occorse pel ritorno in patria delle persone dell'equipaggio, salvo il loro regresso verso chi di diritto.

Il regolamento della marina (art. 475-480) stabilisce le indennità di via che devono essere anticipate dal capitano alle persone congedate. Negli altri casi sarà provveduto al ritorno della gente di mare per cura dell'ufficiale consolare o dell'autorità marittima (art. 76 c. m. m.). Il regolamento disciplina poi i rimpatri fatti di uffizio (art. 481-490) e la liquidazione e rimborso delle spese relative (art. 491).

In definitiva, come si è visto, rimangono a carico dello Stato solo le spese di rimpatrio in caso di sbarco per reato. Ai crediti dello Stato verso gli armatori per anticipo di spese di mantenimento e di rimpatrio è stato concesso privilegio sulla nave dal decreto 18 giugno 1931 (in modificazione del decreto legge 5 luglio 1928).

I contratti tipo contengono qualche notevole clausola

circa il rimpatrio a maggior vantaggio degli arruolati. Così ad esempio, nel caso di sbarco per fine di arruolamento, salvo i casi di proroga obbligatoria, l'arruolato ha diritto al rimpatrio con paga e panatica fino all'arrivo nel porto di arruolamento, e, come abbiamo già visto, nel caso che egli stabilisse, d'accordo col capitano, di continuare invece l'arruolamento, avrà diritto ad un supplemento paga per tutta la maggior durata della sua permanenza a bordo e fino a rimpatrio compiuto. Se il porto di sbarco non è quello di arruolamento, l'arruolato avrà diritto al rimpatrio a spese dell'armatore, calcolando la paga e la panatica fino al giorno di arrivo in detto porto. Le persone dell'equipaggio arruolate fuori d'Italia, qualora venissero sbarcate in un porto diverso da quello del loro arruolamento, avranno diritto al rimpatrio nello stesso loro porto d'arruolamento con paga e panatica sino a rimpatrio compiuto.

E così anche in altri casi (per es. in quelli di cui agli art. 531 e 535 c. comm.) tutti i contratti tipo aggiungono al diritto alle spese di rimpatrio, anche la continuazione del diritto al salario ed al vitto fino all'arrivo al porto di arruolamento.

Le leggi straniere concedono in genere il diritto di rimpatrio, ma con modalità ed entro limiti diversi: Francia, legge 12 agosto 1885, decreto 22 settembre 1891 (modificato con decreto 25 gennaio 1919), codice del lavoro marittimo, art. 87-90; Belgio, legge 10 febbraio 1908; Germania, legge 7 giugno 1902. L'Inghilterra limita l'onere degli armatori: la spesa è a carico dello Stato quando lo sbarco è dovuto a caso fortuito.

Le disposizioni della Convenzione di Ginevra (23 giugno 1926, approvata con legge 14 gennaio 1929) sul rimpatrio dei marinai si accordano per la massima parte con le disposizioni della legge italiana, la quale è infatti assai equa ed umana, ed avrà bisogno solo di piccoli ritocchi. La Convenzione stabilisce che ogni marinaio sbarcato alla fine o nel corso del contratto ha diritto di essere ricondotto nel suo paese, o al suo porto d'arruolamento,

ovvero al porto di partenza della nave, secondo le prescrizioni della legge nazionale, che deve prevedere le disposizioni necessarie e stabilire a chi spetti la spesa del rimpatrio. Il rimpatrio è considerato come garantito quando viene procurato al marinaio un impiego conveniente a bordo di una nave che si reca ad una delle destinazioni suddette. La legge nazionale o, in mancanza, il contratto di arruolamento determinerà le condizioni nelle quali ha diritto di essere rimpatriato il marinaio straniero sbarcato in paese non suo. Le spese di rimpatrio non possono essere messe a carico del marinaio che sia sbarcato a seguito di accidente avvenuto in servizio, di naufragio, di malattia contratta senza sua colpa, o di congedo per causa non a lui imputabile. Le spese di rimpatrio devono comprendere il trasporto, l'alloggio ed il vitto durante il viaggio ed il mantenimento fino al momento della partenza. L'autorità pubblica del paese in cui la nave è immatricolata è tenuta a sorvegliare il rimpatrio di tutti i marinai senza distinzione di nazionalità, ed a fare l'anticipo delle spese di rimpatrio, ove sia necessario.

22. — *Assicurazioni obbligatorie e convenzionali.* Ulteriori manifestazioni del diritto dell'arruolato all'assistenza consistono nell'obbligo dell'armatore di *assicurare* l'equipaggio contro gli infortuni sul lavoro e di versare i prescritti contributi alla Cassa invalidi per la marina mercantile ed alla Cassa di assicurazione per le malattie e per l'assistenza sociale. Di questi istituti abbiamo già parlato a suo tempo. Qui basta ricordare che il presupposto di queste obbligazioni legali dell'armatore è precisamente l'esistenza di un regolare contratto di arruolamento. Il ruolo di equipaggio è costituito come documento di contabilità e di controllo dei versamenti dovuti alla Cassa invalidi.

Sotto la forma assicurativa i contratti tipo impongono agli armatori nuove provvidenze a favore degli arruolati. Questi hanno diritto, secondo alcuni contratti,

ad una speciale assicurazione per morte per infortunio derivante da fatto di guerra (indennità a totale carico dell'armatore), e ad altra indennità per perdita degli effetti personali, chiamata assicurazione corredo personale, e regolata da apposita tabella. Infine ad integrazione dei diritti derivanti dall'iscrizione presso la Cassa invalidi, tutti i contratti tipo (salvo quello per navi da carico nel Tirreno) obbligano l'armatore a provvedere ad una assicurazione collettiva in caso di morte per malattia, a favore della bassa forza, per i casi in cui non sia liquidata pensione a favore degli eredi dalla Cassa invalidi. I contratti nazionali 1931 e 1932 concedono l'assicurazione per morte tanto alla bassa forza quanto allo stato maggiore (cui non sia applicabile un regolamento impiegatizio) e non la condizionano alla mancanza di pensione della Cassa invalidi.

23. — *Il diritto al congedo scritto*, ultimo dei diritti dell'arruolato, secondo la classificazione che ne è stata fatta più sopra, ha grande importanza, perchè il congedo è il documento che deve certificare la regolare cessazione o sospensione dello stato giuridico di arruolato.

Come è stato giustamente rilevato, il congedo per fine di arruolamento ha una duplice funzione: una funzione privata, come *benservito*, in quanto agevola al marittimo i successivi arruolamenti; ed una funzione d'ordine pubblico, in quanto giustifica la situazione del marittimo, legittimando il suo sbarco dalla nave, e certifica la durata del periodo di navigazione compiuto.

Secondo l'art. 526 c. comm., terminato il tempo dell'arruolamento, il capitano deve rilasciare il congedo scritto a ciascuna persona dell'equipaggio. Il congedo deve indicare il nome e la qualità della nave, il nome e cognome del capitano e il tempo dell'imbarco, e deve essere annotato nel giornale nautico. Quando per qualunque causa il capitano sia nella impossibilità di scrivere il congedo, questo deve essere scritto in sua presenza dal secondo della nave e sottoscritto da questi e da due testimoni.

Questo documento deve essere rilasciato all'arruolato anche quando egli sia stato congedato dal capitano prima del termine dell'arruolamento (art. 542 c. comm.).

Circa il diritto al congedo scritto, la Convenzione di Ginevra (art. 14) stabilisce che, qualunque sia la causa della cessazione o rescissione del contratto, la liberazione da ogni impegno deve essere constatata sul documento che viene rimesso all'arruolato, e sul ruolo di equipaggio, con una menzione speciale, che a richiesta dell'una o dell'altra delle parti deve essere munita del visto dell'autorità pubblica competente. Inoltre il marittimo ha il diritto di farsi rilasciare dal capitano un certificato separato, in cui sia apprezzata la qualità del suo lavoro, o sia almeno indicato se egli ha interamente adempiuto agli obblighi del suo contratto.

24. — *Fine e scioglimento del contratto di arruolamento.* Il nostro codice, seguendo il modello francese, considera per lo più la risoluzione dell'arruolamento in rapporto al regolamento dei salarii, e perciò noi trattando di questo ultimo argomento abbiamo già detto quanto occorreva intorno ai vari casi di scioglimento.

E così anche discorrendo dei doveri dell'equipaggio abbiamo esaminato le disposizioni del codice intorno ai limiti legali della fine del contratto per scadenza del termine (prolungamento, abbreviazione dell'arruolamento).

Per non ripeterci, ci limiteremo qui ad enumerare e classificare tutti i vari casi di fine o di scioglimento del contratto, e ad esporre quelle regole che non hanno trovato posto altrove.

Il contratto di arruolamento può finire: 1° per cause naturali o pacifiche; 2° per cause violente od imposte.

Rientrano nella prima categoria: *A*) la scadenza del termine; *B*) il congedo dato dal capitano, o *C*) chiesto dall'arruolato, nel contratto senza termine; *D*) l'accordo delle parti.

Rientrano nella seconda categoria: *E*) la morte dell'arruolato; *F*) la scomparsa in mare; *G*) la prigionia;

H) lo sbarco per malattia o ferita; *I*) la preda, la rottura o il naufragio della nave; *L*) l'interdizione del commercio e l'arresto della nave prima della partenza, e l'interdizione anche durante il corso del viaggio; *M*) la rottura del viaggio; *N*) la vendita ed il sequestro della nave; *O*) il congedo dato dal capitano prima della scadenza del termine; *P*) l'abbandono della nave da parte dell'arruolato.

25. — *Scadenza del contratto.*

A) Il contratto di arruolamento finisce quando giunge il *termine della scadenza,* nell'arruolamento a mese per la durata determinata; o quando finisce il viaggio, nell'arruolamento a viaggio. Del prolungamento obbligatorio (art. 524, 544) e dell'eventuale abbreviazione (art. 533, 541) abbiamo già detto altrove.

S'intende sempre terminato l'arruolamento, ancorchè il termine non sia scaduto, qualora la nave sia di ritorno nel Regno al luogo della sua destinazione dopo di aver eseguito il primo viaggio e dopo di essere stata scaricata.

Secondo tutti i contratti tipo, se il contratto viene a scadere in corso di viaggio, esso si intenderà prorogato fino all'arrivo della nave nel porto di ultima destinazione.

Spesso è difficile dire quando deve considerarsi finito il viaggio. Di regola il viaggio è compiuto quando la nave è rientrata nel porto dal quale era partita, anche se ha una parte del suo carico ancora a bordo.

B,C) Nell'arruolamento senza termine deve ammettersi come forma normale di fine del contratto il *congedo da parte del capitano*, senza naturalmente che si faccia luogo all'applicazione di quelle disposizioni dell'art. 542 che derivano dalla volontaria inosservanza del termine stabilito. In tale forma di contratto, *l'arruolato può chiedere il suo congedo* dopo due anni dalla sua entrata in servizio, con le limitazioni che la legge prevede nell'interesse della navigazione (prolungamento legale dell'arruolamento, art. 525), e con i termini di preavviso stabiliti dai contratti tipo.

D) Lo scioglimento del contratto per *accordo delle*

parti resta regolato dalle norme generali dei contratti e non dà luogo a nessuna particolare osservazione.

Casi speciali di scioglimento convenzionale si possono avere quando il contratto concede all'una o all'altra delle parti il diritto di sciogliersi dal contratto al verificarsi di determinate circostanze. Così ad es. il contratto tipo del 1919, dopo di aver riconosciuto (conformemente al diritto vigente) che il cambiamento del capitano non produce lo scioglimento del contratto, dettava precise norme per la scelta del nuovo capitano, ed implicitamente concedeva agli arruolati la facoltà di chiedere il congedo quando tali norme non fossero seguite.

Tutti i contratti tipo in vigore nel 1928-1929 concedono ad ambo le parti la facoltà di rescissione del contratto, prima del termine, dopo l'arrivo della nave nel porto italiano di ultima destinazione. I contratti nazionali 1931 e 1932 distinguono vari casi e dettano norme particolareggiate e complete al riguardo.

26. — *E) Morte dell'arruolato e scomparsa in mare.* L'art. 529 c. comm. regola il diritto ereditario dei salarii. Nell'arruolamento a mese il salario è dovuto agli eredi dell'arruolato fino al giorno della morte, poichè in questa forma di arruolamento il salario matura giorno per giorno. Nell'arruolamento a viaggio è dovuta la metà del salario quando l'arruolato sia morto nell'andata o nel porto di arrivo, mentre è dovuto l'intero salario se la morte è avvenuta durante il viaggio di ritorno.

In altri termini, la legge considera il viaggio come composto di due periodi: l'andata ed il ritorno, ed il salario relativo a ciascun periodo come una unità indivisibile, che spetta per intero se l'arruolato è morto dopo l'inizio del relativo periodo.

Ma in pratica non sempre questa distinzione in due periodi è molto agevole, quando il viaggio non consta semplicemente dell'arrivo ad un determinato porto e del ritorno direttamente da questo. Un criterio molto seguito per risolvere questa difficoltà consiste nel considerare

come porto di arrivo un punto intermedio rispetto alla durata totale del viaggio, dividendo cioè questo in due parti di durata pressochè uguale, senza tener conto delle operazioni relative ai vari scali.

Nell'arruolamento con partecipazione al profitto od al nolo, è dovuta agli eredi la parte intera quando l'arruolato sia morto dopo l'inizio del viaggio. Questo principio, se non è conforme alla natura della partecipazione, è però equo: l'arruolato che corre l'alea di prestare la sua opera senza retribuzione adeguata deve in compenso avere il correlativo vantaggio di percepire per i suoi eredi la retribuzione intera, anche se per forza maggiore non ha prestato la sua opera fino all'ultimo.

L'art. 539 in fine stabilisce che all'arruolato morto in difesa della nave è dovuto l'intero salario per tutto il viaggio, se la nave arriva a buon porto. Questa è una regola tradizionale e giusta, la quale tuttavia sarebbe insufficiente se dovesse essere considerata come forma di liquidazione di danni per la morte dell'arruolato. Ma come sappiamo, provvedono a ciò in modo adeguato altri istituti convenzionali o legali, tra cui la nuova Cassa di assicurazione per la gente del mare e dell'aria (legge 10 gennaio 1929), che provvede all'applicazione dell'articolo 539 cod. comm., in forma assicurativa. È poi da avvertire che se la morte colpisce l'arruolato, quando il suo diritto al salario si trova ad essere modificato in base a disposizioni di legge od a patti contrattuali, gli eredi di lui non avranno diritto che a quanto a lui stesso sarebbe spettato. Questa è una norma fondamentale del diritto successorio. Così ad esempio, gli eredi non hanno diritto ad alcuna parte di salario se la morte avvenga a seguito di preda, rottura o naufragio con perdita intera della nave (art. 535 c. comm.).

F) La ***scomparsa in mare*** equivale alla morte quale causa di scioglimento dell'arruolamento. Tuttavia essa non dà luogo ad apertura della successione. Trovano qui applicazione le regole comuni circa l'assenza e la presunzione di morte (art. 22 e seg. cod. civ.).

Il caso della scomparsa in mare è previsto e regolato in modo speciale dalla legge francese 12 agosto 1885 la quale, come abbiamo visto, ha modificato profondamente la disposizione dell'art. 250 cod. fr., che era conforme al nostro art. 535.

27. — *G*) La *prigionia* è considerata dall'art. 540 c. comm., con una disposizione tradizionale, cui le moderne condizioni della navigazione, e l'abolizione del diritto di corsa, hanno tolto gran parte della sua importanza. Secondo l'art. 540, l'arruolato preso sulla nave e fatto prigioniero ha diritto al salario sino al giorno in cui è stato preso. In altri termini questo evento scioglie di diritto il contratto di arruolamento al momento in cui si verifica.

Naturalmente il contratto si scioglie ugualmente se l'arruolato, anzichè a bordo, è fatto prigioniero quando si trova a terra od altrove, ma in tal caso, se egli è assente dalla nave per causa di servizio, la legge (art. 540 capv.) gli accorda a titolo di indennità l'intero salario fino al giorno in cui sarebbe cessato il suo servizio. Al pagamento concorre il carico, se la spedizione ha avuto luogo anche per interesse di questo. Come si è visto a suo luogo, qui si ha una manifestazione del diritto alla assistenza e del rischio professionale dell'armatore.

28. — *H*) Dello *sbarco per malattia o ferita,* abbiamo già trattato esaurientemente. Qui dobbiamo solo dire che questo sbarco, come qualunque altro caso di sbarco per cessazione del servizio, importa lo scioglimento del contratto. Ma i contratti nazionali 1931 e 1932 stabiliscono che la malattia non darà luogo alla risoluzione della convenzione di arruolamento, semprechè l'arruolato sia in grado di riprendere il proprio posto a bordo 24 ore prima della partenza della nave, e ciò consti all'armatore, in base a referto sanitario, almeno 48 ore prima della partenza.

I salarii e gli altri emolumenti, che sono dovuti all'arruolato dopo lo sbarco, non indicano continuazione

del contratto, ma hanno invece carattere di indennità. Così risulta chiaramente in Francia dalla citata legge del 1885, la quale in varie sue disposizioni si è ispirata al nostro codice.

29. — *I, L*) Nei casi di *preda, rottura o naufragio della nave* (art. 535), ed in quelli di *interdizione del commercio* prima o dopo l'inizio del viaggio, e di *arresto* prima della partenza, ed in ogni altra ipotesi di caso fortuito o di forza maggiore che impedisca o tronchi la spedizione, il contratto di arruolamento si scioglie.

La liquidazione dei diritti dell'arruolato si attua, come abbiamo visto, secondo norme speciali delle leggi marittime nei casi espressamente previsti e regolati; e negli altri casi secondo le disposizioni generali della risoluzione dei contratti per forza maggiore. E cioè nei casi non regolati diversamente, gli arruolati avranno diritto al salario ed altre competenze fino il giorno della risoluzione del contratto, salvo sempre il diritto al rimpatrio e gli altri benefici derivanti dal diritto all'assistenza.

Per la Convenzione di Genova 1920, resa esecutiva con decreto 27 dicembre 1925, ai marittimi rimasti disoccupati a seguito del naufragio della nave spetta una indennità per tutti i giorni dell'effettivo periodo di disoccupazione in ragione del salario contrattuale. L'ammontare totale dell'indennità può esser limitato a due mesi di salario. Queste indennità godono degli stessi privilegi che la legge nazionale accorda agli arretrati di salario.

I nostri contratti tipo che, come abbiamo visto, accordano determinate indennità in caso di risoluzione dell'arruolamento per forza maggiore, pel caso del naufragio escludono il cumulo tra la eventuale indennità legale e l'indennità convenzionale.

È discutibile se l'indennità di disoccupazione per naufragio debba decorrere dal giorno del sinistro o da quello dello sbarco in seguito al rimpatrio. Ma secondo i nostri contratti tipo, poichè l'armatore è tenuto a dare la paga e le spese fino al rimpatrio, è chiaro comunque

che l'indennità di disoccupazione non spetta che dal momento in cui cessano le altre provvidenze.

30. — *M, N*) Nei casi di *rottura di viaggio* (art. 529 c. comm.), e di *vendita della nave* (art. 541) la risoluzione del contratto è imposta all'arruolato dalla volontà o dal fatto dell'armatore o del capitano.

Della rottura del viaggio e della vendita della nave abbiamo già detto, trattando del regime dei salarii e del diritto di rimpatrio. Le indennità che l'armatore è tenuto a pagare in questi casi si spiegano appunto colla volontarietà del fatto che dà luogo alla risoluzione dell'arruolamento, e l'armatore è tenuto giustamente responsabile anche nel caso in cui il fatto stesso sia dovuto ai noleggiatori o al capitano (art. 529 c. comm.).

Alla vendita della nave è da equipararsi, come causa di scioglimento del contratto, il *sequestro* cui segua il disarmamento della nave. Risulta dall'art. 458 reg. m. m. che il sequestro, qualora sia di breve durata, non porta al disarmamento e quindi nemmeno alla risoluzione degli arruolamenti. La decisione in proposito, all'estero, spetta all'autorità consolare.

Ma circa la liquidazione dei salarii, non può estendersi al sequestro ed all'eventuale susseguente vendita giudiziale la regola dell'art. 541 che, come abbiamo visto, si fonda sulla volontarietà dell'alienazione della nave. Si dovranno invece applicare i principi generali, e la soluzione sarà diversa a seconda che il sequestro possa esser considerato come un caso fortuito di rottura del viaggio, o sia invece da attribuirsi a colpa o inadempienza dell'armatore.

Del resto la disposizione dell'art. 541 relativa alla vendita della nave, è molto manchevole, perchè non precisa quali salarii siano dovuti agli arruolati. Stando alla lettera della disposizione sembra che siano dovuti gli interi salarii fino al termine del contratto, ma ciò è evidentemente assurdo, perchè la vendita volontaria della nave non è che un caso di rottura volontaria del viaggio

da parte del proprietario (art. 529 c. comm.). Si deve quindi ritenere che l'art. 541, accennando genericamente al pagamento dei salarii, abbia voluto riferirsi alle altre disposizioni del codice che regolano la liquidazione dei salarii secondo le diversità dei casi.

Alla vendita volontaria sono naturalmente da equiparare gli altri casi di alienazione volontaria della nave, come *l'abbandono agli assicuratori* e *l'abbandono ai creditori*, tenendo presente però che talvolta l'abbandono può intervenire dopo che si sia verificata una specifica causa di scioglimento dell'arruolamento, con conseguenze diversamente regolate (ad es. naufragio).

31. — *O*) Va considerato a parte lo scioglimento dell'arruolamento per *congedo dato dal capitano.*

Questo istituto trova la sua particolare giustificazione nella necessità che le persone dell'equipaggio godano costantemente della fiducia del loro capo e ne subiscano rigidamente la disciplina.

Infatti l'art. 542 c. comm. stabilisce che il capitano può sempre congedare il *marinaio*, avanti il termine dell'arruolamento e senza obbligo di dimostrare che egli abbia commesso alcun fatto riprensibile, ma deve rilasciargli il congedo (a norma dell'art. 526 c. comm.) e provvedergli i mezzi per il ritorno in patria o procurarne l'imbarco sopra un'altra nave diretta al detto luogo.

Il *marinaio* congedato senza giusto motivo, oltre il pagamento per i servizi prestati (e cioè il salario e diritti accessori fino al giorno del congedamento), ha diritto ad una indennità.

Queste disposizioni danno luogo a varie difficoltà di interpretazione.

1° L'art. 542 parla di *marinaio.* Deve intendersi che il capitano possa liberamente congedare solo i marinai? Ed allora in quale forma e con quali conseguenze possono essere congedati gli ufficiali?

È da notare che nelle leggi marittime non vi sono altre disposizioni circa il licenziamento dell'equipaggio

all'infuori di quella dell'art. 542 che parla dei *marinai*, e di quella dell'art. 494, che per il suo testo e per il suo spirito, non riguarda che il capitano comandante della nave.

Ora essendo assurdo pensare che gli ufficiali (e gli altri graduati) non possano essere licenziati in alcun modo prima della scadenza del termine dell'arruolamento, ed essendo impossibile applicare ad essi la disposizione dell'art. 494 che riguarda esclusivamente il capitano (e che è assai sfavorevole agli interessi di questo), si deve di necessità concludere che l'art. 542 si applica anche agli ufficiali, come a qualunque altra persona dell'equipaggio.

È però da avvertire che i regolamenti organici delle società armatrici, in genere, disciplinano il congedamento e lo sbarco degli ufficiali con le stesse norme che valgono per i capitani, perchè riguardano tutto il personale di stato maggiore, mentre che per il personale di bassa forza dispongono i contratti tipo di arruolamento. I più recenti regolamenti collettivi (contratti nazionali 1931 e 1932) riguardano invece tanto il personale di bassa forza quanto lo stato maggiore (ad esclusione del comandante della nave), e stabiliscono per tutti le medesime norme, richiamandosi all'art. 542 per l'arruolamento a tempo determinato (contratto nazionale 1931).

Secondo il codice, il licenziamento dell'equipaggio (che per l'art. 521 c. comm. comprende il capitano, gli ufficiali, i marinai ecc.) è dunque così regolato: l'armatore può licenziare il capitano senza motivo e senza indennità (articolo 494); il capitano può licenziare qualunque suo dipendente, con le norme dell'art. 542. Questo dunque va letto come se invece di *marinaio* dicesse *arruolato*. Il che è perfettamente logico, perchè se il semplice marinaio può essere congedato dal capitano che lo considera non idoneo o non meritevole, a maggior ragione deve poter esser eliminato l'ufficiale, il quale ha mansioni assai più delicate e deve godere della piena fiducia del comandante della nave.

2° La disposizione per cui l'arruolato può essere congedato senza che il capitano debba dimostrare che ha

commesso un fatto riprensibile (espressione assai poco felice), messa in rapporto con la successiva disposizione che attribuisce il diritto ad una indennità all'arruolato che sia stato congedato senza giusto motivo (espressione giuridicamente esatta), ha fatto nascere l'opinione che l'arruolato per ottenere l'indennità debba *dimostrare la inesistenza* di un giusto motivodi licenziamento. Si avrebbe dunque una presunzione di giusto motivo, e la conseguente inversione dell'onere della prova. La prova negativa, assai difficile, renderebbe molto grave la situazione dell'arruolato licenziato.

Questa opinione è errata, e si fonda su di un equivoco. Le due disposizioni in esame non hanno tra loro quel nesso logico che vi si è voluto vedere. La prima disposizione vuol dire solamente che il capitano può congedare l'arruolato, anche senza alcun motivo. Ma che il capitano non sia tenuto a *dichiarare al congedato,* o come impropriamente dice il codice: *dimostrare,* il fatto riprensibile che è motivo di licenziamento, non significa affatto che non tocchi precisamente al capitano di *dimostrare in giudizio*, e cioè provare, l'esistenza di un giusto motivo, in confronto dell'arruolato che abbia chiesto la liquidazione dell'indennità accordata dall'art. 542.

Diversamente la questione va risoluta secondo il diritto francese, perchè l'art. 270 di quel cod. comm. espressamente dice che tocca all'arruolato giustificare la mancanza di una valida causa di licenziamento. Il nostro codice, come risulta dai lavori preparatori, non ha voluto su questo punto seguire l'esempio francese. Del resto in Francia la legge accordava all'equipaggio una speciale garanzia contro il possibile abuso del capitano: il congedamento era controllato dall'autorità marittima o consolare e doveva essere *autorizzato* (decreto 19 marzo 1852), ed ora il codice del lavoro marittimo ha modificato la portata dell'art. 270 cod. comm., prescrivendo che il motivo del congedo deve essere indicato nel ruolo d'equipaggio (art. 95).

3° Il diritto del capitano di dare il congedo non è

limitato, nè dal fatto che la nave si trovi ove dimora l'armatore, nè dalla forma del contratto di arruolamento. L'art. 542 non distingue, e perciò è da ritenere che possano essere congedati tanto gli arruolati a mese quanto quelli arruolati a viaggio o con partecipazione. Differenze si avranno solo circa il calcolo e la misura dei salarii e della indennità eventuale.

L'art. 542, nella sua seconda parte, tratta appunto dell'indennità, e dispone: *a*) se il congedo è dato nel porto di arruolamento prima della partenza (purchè sia già chiuso il ruolo di equipaggio, poichè il licenziamento prima della chiusura del ruolo non dà luogo ad indennità), la indennità è uguale ad un mese di salario; *b*) se il congedo è dato dopo la partenza o comunque in un porto del Regno che non sia quello di arruolamento, l'indennità è uguale a quaranta giorni di salario; *c*) se il congedo è dato sulle altre coste d'Europa o su quelle di Asia o di Africa bagnate dal Mediterraneo, dal Mar Nero, dal canale di Suez o dal Mar Rosso, l'indennità è di due mesi di salario; *d*) ed è di quattro se il congedo è dato in qualunque altro luogo.

Come risulta chiaramente, il codice nel determinare il *forfait* dell'indennità ha tenuto presente solo il caso più comune dell'arruolamento a mese.

Per l'arruolamento a viaggio l'indennità potrà essere liquidata a norma dell'art. 529, che indica appunto il modo di calcolare a mese, e quindi anche a giorni, il salario fissato a viaggio. Questo calcolo non è possibile nel caso dell'arruolamento a partecipazione, e quindi si dovrà ricorrere alla disposizione dell'art. 534, il quale, del resto con formola generale, stabilisce che nell'arruolamento con partecipazione, se l'impedimento procede da fatto del capitano o dei proprietarii (ed anche il congedo senza giusto motivo è un impedimento di questo genere), essi sono tenuti alle indennità dovute. E per indennità dovute si intendono quelle che saranno stabilite d'accordo o liquidate dall'autorità giudiziaria.

Ed infine l'art. 542 dispone che se il congedo non

è dato d'accordo con i proprietarii (leggi: armatore), il capitano non può esigere da essi la rifusione delle indennità pagate.

Questa disposizione che è tradizionale, e che può sembrare curiosa, è ispirata dal fine pratico di frenare l'arbitrio del capitano, che d'altra parte per ragioni superiori la legge ha voluto concedere. Se si volesse trovare anche una giustificazione giuridica si potrebbe dire che il capitano deve provare l'esistenza di un giusto motivo di licenziamento, e se non riesce a provarlo è giusto che paghi di sua tasca. Ma ciò sarebbe in una certa contraddizione col principio fondamentale sancito dall'art. 542, e col fatto, che a parte il caso di licenziamento puramente capriccioso, si deve presumere che il capitano eserciti la sua facoltà nell'interesse della spedizione, anche quando non esistano motivi sufficienti ad escludere l'indennità.

Quanto all'indennità di licenziamento, i contratti tipo, per gli arruolamenti a tempo determinato, stabiliscono che il personale sbarcato senza giusto motivo ha diritto alle indennità stabilite dall'art. 542 cod. comm., eccettuato il caso di disarmo della nave per mancanza di traffico per un periodo non inferiore a 15 giorni, e di disarmo per grandi riparazioni di durata eccedente i 30 giorni dall'inizio dei lavori. Tutti i contratti tipo, in caso di rescissione esercitata dall'armatore, accordano il rimpatrio con paga e panatica fino al porto di arruolamento.

I contratti nazionali 1931 e 1932 per la risoluzione dell'arruolamento a tempo indeterminato (e questa è la unica forma di arruolamento secondo il contratto 1932 per navi da passeggeri) accordano speciali indennità, oltre il preavviso, se lo scioglimento avviene per fatto dell'armatore, e le stesse indennità senza il preavviso, se lo scioglimento avviene per forza maggiore o giusta causa (ed i casi sono tassativamente enumerati).

32. — *P) Abbandono della nave da parte dell'arruolato.* Le leggi marittime non prevedono alcun caso in cui l'ar-

ruolato abbia diritto di chiedere il congedo prima del termine del contratto. Qualunque inadempienza dell'armatore o del capitano può dar luogo soltanto ad un'azione di risoluzione del contratto nei modi ordinarii.

La rottura volontaria del contratto da parte dell'arruolato costituisce reato, come si è visto.

Di fatto tuttavia l'arruolamento ha fine quando l'arruolato abbandoni la nave, o comunque commetta un reato che dia luogo al suo sbarco. Negli altri casi il contratto continua salvo naturalmente il diritto dell'armatore o del capitano a congedare l'arruolato per giusto motivo.

La distinzione risulta implicita dall'art. 263 c. m. m., il quale dispone che i capitani, padroni, armatori e proprietarii della nave sono sempre responsabili delle pene pecuniarie incorse per diserzione o per altro reato che abbia avuto per necessaria conseguenza lo sbarco degli imputati. Le stesse persone non sono obbligate a depositare negli uffici dell'autorità marittima o consolare lo ammontare dei salarii di cui fossero rimasti creditori gli individui disertati o sbarcati per causa di reato, ma saranno obbligate a presentare un conto debitamente accertato da cui consti il credito e debito verso la nave di ciascun arruolato sbarcato o disertato.

33. — *Convenzione di Ginevra*. Circa lo scioglimento dell'arruolamento la Convenzione di Ginevra si ispira ai criterii fondamentali della nostra legislazione, e non aggiunge gran che a favore degli arruolati (art. 9-13).

Il contratto si risolve di pieno diritto, in ogni caso: per consenso delle parti, per morte del marinaio, per perdita o innavigabilità assoluta della nave, e per ogni altra causa stabilita nelle leggi nazionali. È lasciato anche alle leggi nazionali di fissare le circostanze, nelle quali l'armatore od il capitano ha facoltà di congedare immediatamente il marittimo, e quelle nelle quali il marittimo ha facoltà di domandare il suo sbarco immediato.

Nuove od innovative rispetto alla nostra legislazione

sono le seguenti disposizioni della Convenzione di Ginevra:

a) l'arruolamento a durata indeterminata è sciolto con la denunzia dell'una o dell'altra delle parti nel porto di caricamento o di scaricamento della nave, a condizione che sia osservato il termine di preavviso convenuto, che non può essere minore di ventiquattro ore. Il preavviso deve essere dato per scritto, e la legge nazionale deve determinarne le condizioni in modo da evitare ogni contestazione ulteriore. Solo in circostanze eccezionali, previste dalla legge nazionale, il preavviso, anche regolare, non avrà l'effetto di sciogliere il contratto;

b) se il marinaio dimostra all'armatore o al suo rappresentante: o che egli ha la possibilità di ottenere un impiego più elevato di quello che egli occupa, o che, per circostanze sopravvenute, la sua partenza presenta per lui « un interesse capitale », egli può domandare il suo congedo a condizione di garantire, senza maggiori spese per l'armatore, la sua sostituzione a mezzo di persona competente di gradimento dell'armatore o del suo rappresentante. In questo caso il marinaio ha diritto ai salarii per la durata del servizio prestato.

Potrà esser qui interessante ricordare che questa disposizione della Convenzione di Ginevra ha un preciso precedente in una regola della Tavola d'Amalfi (c. 41) ed in altra degli Ordinamenti marittimi di Trani, i quali al cap. XI stabilivano che l'arruolato poteva lasciar la nave, senza esser tenuto ai danni, quando fosse diventato padrone o nocchiero di un'altra nave.

34. — *Arruolamento del capitano.* Il regime del contratto di arruolamento, quale è stato esposto fin quì, non si applica al capitano ed agli ufficiali (personale di stato maggiore) che per quanto riguarda i salarii, e le cure mediche (art. 546 c. comm.). Le disposizioni del codice, come quelle dei contratti tipo, nel loro complesso, riguardano l'arruolamento del personale posto alla dipendenza del capitano: l'arruolamento nelle forme prescritte

dal codice, è per definizione un contratto tra il capitano e l'equipaggio. L'arruolamento del capitano, e nella pratica della grande navigazione anche quello degli altri componenti dello stato maggiore, è fatto con dirette convenzioni dall'armatore, e disciplinato da appositi regolamenti organici, che solo in casi particolari fanno richiamo a condizioni stabilite nell'arruolamento del personale di bassa forza. La distinzione tra i due regimi contrattuali è posta nettamente da alcuni regolamenti organici: « i rapporti tra la Società e la bassa forza degli equipaggi sono regolati dai contratti di arruolamento. Per il rimanente personale i rapporti con la Società sono regolati da *speciali convenzioni*, ed in mancanza di queste, dalle norme di uso » (Regolam. Cosulich 1924, e Lloyd Triestino 1924).

I regolamenti organici che sono obbligatori pel personale di stato maggiore come « complemento dei rispettivi contratti » (secondo si esprime il Reg. della Navigazione generale e del Lloyd Sabaudo 1914), od in quanto ne sia stata data « regolare comunicazione per iscritto » (Reg. Cosulich e Lloyd Triestino 1924), contengono un vero e proprio *stato giuridico* del « personale di stato maggiore navigante », che regola i requisiti di assunzione, le condizioni di carriera, gli orari di lavoro, le previdenze, la disciplina ecc. e stabilisce una speciale giurisdizione per tutte le controversie riguardanti l'applicazione del regolamento.

Ma i più recenti contratti nazionali di arruolamento 1931 e 1932 riguardano tanto il personale di bassa forza quanto il personale ufficiali, ed il contemporaneo contratto collettivo per il personale di stato maggiore delle Società Italia e Cosulich (28 giugno 1932), mentre non concerne alcune categorie di ufficiali (tra cui il capitano al comando), sostituisce, in quanto più favorevole, le convenzioni di arruolamento in tutte le norme che riguardano le medesime ipotesi contrattuali.

35. — *Contratto di pilotaggio.* Il contratto mediante il quale il pilota pratico entra a far parte temporanea-

mente dell'equipaggio della nave non è un contratto di arruolamento, bensì un cosidetto *contratto di pilotaggio*, che è un negozio *sui generis*. La particolare disciplina giuridica di questo contratto non deriva da peculiarità proprie della prestazione, poichè l'opera del pilota (condurre una nave al sicuro entro una determinata zona) è un lavoro o servizio sicuramente suscettibile di formare oggetto di un normale arruolamento; bensì deriva dalla speciale organizzazione del pilotaggio, di cui abbiamo già detto (pag. 208 e segg.).

La chiamata del pilota, fatta dal capitano della nave mediante il segnale prescritto, mette in essere un rapporto contrattuale tra la nave (e cioè l'armatore della nave) e la Corporazione dei piloti, che è tenuta ad inviare sulla nave il pilota di turno. Perciò, di regola, il capitano non ha alcun diritto di scelta, nè può provvedere altrimenti al servizio richiesto, perchè la Corporazione ha il monopolio del pilotaggio, e nemmeno può il capitano discutere della *mercede* (questa è la denominazione del compenso di pilotaggio), che è quella fissata dalle tariffe approvate dalla Direzione marittima. Il contratto è concluso nel momento in cui il pilota di guardia percepisce il segnale di chiamata della nave, ed infatti la mercede è dovuta e deve esser pagata per intero anche se il capitano non si avvalga del pilota chiamato, o non possa avvalersene per motivi non imputabili al pilota stesso. Perciò l'*avviso*, che il galleggiante del pilota deve dare alla nave quando si dirige verso di essa, non costituisce *accettazione* contrattuale, come ritiene qualche autore, che correlativamente vede nella chiamata del capitano una *offerta*, ma è soltanto una *conferma* dello inizio dell'esecuzione del contratto. Il pilota di turno è *obbligato* ad accorrere alla chiamata, e se è vero che quest'obbligo ha una base pubblicistica ed è imposto dalla legge (sotto sanzione penale, art. 403 c. m. m.), tuttavia esso si accorda perfettamente con l'esatta disciplina privatistica del rapporto.

Come si è detto, il contratto di pilotaggio, benchè

abbia per effetto di far entrare un determinato pilota nell'equipaggio della nave (e vedremo tra breve in che senso limitato debba intendersi questa entrata), è un contratto che corre tra l'armatore della nave e la Corporazione dei piloti. Infatti è la Corporazione che riscuote la mercede, mediante un *ordine di introito*, avendo i piloti conferito la loro industria alla Corporazione, nell'entrare a farne parte. Vero è che in determinati casi il pilota ha diritto ad una indennità personale (art. 203 c. m. m.), ma questa apparente anomalia si spiega considerando che si tratta in tale ipotesi della retribuzione di un servizio o lavoro straordinario, eccedente cioè i limiti del lavoro, che il pilota ha conferito alla Corporazione.

Il Corpo dei piloti, in base al contratto di pilotaggio, è tenuto a mettere un pilota, secondo i propri turni, a disposizione dell'armatore della nave; e dell'opera del pilota così assunto l'armatore è responsabile verso i terzi, come per qualsiasi altra persona addetta alla nave, ma la Corporazione risponde a sua volta verso l'armatore per la colpa o l'imperizia del pilota. Il fondo costituito dalle cauzioni dei piloti, è appunto riservato a tal fine (art. 199 c. m. m.).

L'appartenenza del pilota all'equipaggio della nave in qualità di sottufficiale ha importanza quasi esclusivamente nei riguardi gerarchici e disciplinari (art. 66 c. m. m.). Infatti il pilota, essendo un membro soltanto eventuale e temporaneo dell'equipaggio, non acquista lo stato giuridico dell'arruolato, e le norme di legge relative agli equipaggi gli sono applicabili solo in quanto gli siano espressamente o implicitamente estese (cfr. art. 451, 454 c. m. m.; art. 15 l. 14 giugno 1925 sull'urto di navi; art. 4 l. 31 dicembre 1928 sui privilegi marittimi; art. 1 l. 31 dicembre 1928 sulla giurisdizione dei capitani di porto). Si deve tuttavia ritenere applicabile anche al pilota la norma dell'art. 491 c. comm., che dichiara l'armatore « responsabile dei fatti del capitano e delle altre persone dell'equipaggio », in quanto questo principio non è che il richiamo di una norma generale di diritto comune,

secondo la quale è certo che l'armatore deve rispondere dei fatti del pilota, come di un qualsiasi altro suo dipendente al servizio della nave. Perciò anche di questa responsabilità l'armatore può limitare le conseguenze mediante l'abbandono.

In altri paesi vi sono principii diversi. In Germania il pilota libero (non obbligatorio) è considerato membro dell'equipaggio, e perciò come un commesso dell'armatore, invece il pilota obbligatorio, in taluni casi, è considerato come un funzionario dello Stato, e l'armatore non ne risponde. In Inghilterra il pilota è di regola obbligatorio, e non ne rispondono nè l'armatore nè lo Stato, non ostante la contraria disposizione dell'art. 15 del *Pilotage act* 1913, rimasta in sospeso in attesa dell'applicazione della Convenzione di Bruxelles 1923, sulla limitazione della responsabilità, la quale riconosce e limita la responsabilità degli armatori anche per le colpe dei piloti, accogliendo su questo punto il sistema della nostra legge, che è anche quello vigente in Francia, Belgio, Olanda, Spagna e Stati Uniti di America.

36. — *Stato giuridico del personale della navigazione interna.* L'arruolamento, si è visto, è il contratto di lavoro tipico ed esclusivo della gente di mare.

Le condizioni di ambiente e di rischi, in cui si svolge il lavoro degli addetti alla navigazione interna, sono assai più analoghe a quelle che si hanno in altri servizi pubblici di trasporto che non a quelle particolarissime della navigazione marittima, tanto più che anche la navigazione interna, come altri pubblici trasporti, viene esercitata in base a concessione dello Stato, alle condizioni ed oneri stabiliti nell'atto di concessione, ed accettati dall'impresa assuntrice.

La particolare figura giuridica del contratto di lavoro del personale della navigazione interna risulta dal decreto-legge 19 ottobre 1923 n. 2311 sulle *Norme per l'equo trattamento del personale addetto alle ferrovie tramvie e linee di navigazione interna esercitate dall'industria pri-*

vata, da provincie o da comuni; e dall'annesso *Regolamento sullo stato giuridico del personale.* Ma questo ordinamento è stato sensibilmente modificato dal decreto 8 gennaio 1931, il quale, in applicazione della fondamentale legge 3 aprile 1926 sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro, art. 23, ha attuato un « coordinamento delle norme della disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione ». E lo stesso decreto 1931 ha approvato un nuovo Regolamento sullo stato giuridico del personale, ed uno statuto tipo per le Casse di soccorso pel personale.

Mercè questo *coordinamento*, il nuovo diritto del lavoro è stato esteso al regolamento delle condizioni di lavoro del personale della navigazione interna, e così è stata demandata agli accordi sindacali (contratti collettivi) la determinazione, azienda per azienda, degli stipendi, paghe ed accessorii relativi. Il personale è stato distinto in tre categorie: personale di ruolo, personale ordinario e personale straordinario, di cui il quantitativo necessario è determinato dal Ministero delle comunicazioni, sentita l'azienda, in base alle esigenze del servizio. Le controversie individuali sono decise dalla competente autorità giudiziaria a norma del decreto 26 febbraio 1928, ma l'azione dell'agente non è procedibile se non sia preceduta da reclamo in via gerarchica.

Secondo il Regolamento sullo stato giuridico (che provvede al personale di ruolo e si applica al personale ordinario e straordinario solo in quanto è per essi esplicitamente stabilito) il personale di ruolo è stabile ed in prova e deve essere iscritto in apposita matricola, di cui un estratto è consegnato all'agente che cessa dal servizio od ai suoi eredi.

Il regolamento detta limiti e garanzie pel passaggio degli agenti da un servizio ad un altro, le condizioni per l'ammissione al servizio in prova (cittadinanza, buona condotta, requisiti fisici, età), e le ragioni di preferenza.

Il servizio di prova, per la navigazione interna, non può essere più lungo di un anno; il passaggio in pianta stabile vien fatto per deliberazione del direttore dell'azienda. Il personale in prova può essere esonerato per motivi determinati, ed ha diritto ad un compenso di un mese di stipendio per ogni anno di servizio.

Le norme sulle promozioni saranno determinate dai regolamenti di azienda; quelle sulle paghe, come si è visto, dai contratti collettivi; quelle sui traslochi, i congedi, le assenze, gli esoneri temporanei e definitivi, sono dettate dal Regolamento, con un regime, che nel suo complesso è analogo a quello degli impiegati dello Stato. Il Regolamento contiene anche norme speciali, in deroga al testo unico 31 gennaio 1904, sulle indennità per inabilità permanente derivante da infortunio sul lavoro, e prescrive che l'azienda provveda alla previdenza del personale con la iscrizione degli agenti alla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali o alla Cassa speciale di previdenza, provvedendo ai pagamenti mediante propri contributi e trattenute sui salarii.

Lo statuto tipo per le Casse di soccorso stabilisce che queste provvedano a dare sussidii in caso di malattia e ad integrare le indennità per casi di inabilità temporanea per infortunii, mediante i loro fondi costituiti da: *a*) la ritenuta dell'1 % sugli stipendi, paghe ed accessorii, *b*) il contributo obbligatorio dell'azienda in ragione del 2 % dei salarii, *c*) l'importo delle multe inflitte al personale, *d*) il ricavo netto della vendita degli oggetti trovati e non reclamati, *e*) i contributi volontari straordinarii dell'azienda. Almeno un terzo degli avanzi annuali, e l'importo delle multe vanno a costituire un fondo di riserva. Il residuo degli avanzi è devoluto ad opere di previdenza ed assistenza.

La gestione della Cassa è affidata ad una commissione, costituita per metà da ciascuna Associazione professionale di 1° grado dei datori e dei prestatori d'opera.

Il Regolamento infine contiene numerose disposizioni disciplinari che prevedono le punizioni e le garanzie dei

procedimenti disciplinari. Le punizioni più gravi sono inflitte con deliberazioni del Consiglio di disciplina, costituito da un presidente nominato dal direttore del Circolo ferroviario, da un rappresentante dell'Associazione professionale dei datori di lavoro, e da un rappresentante dell'Associazione dei prestatori d'opera. Contro le decisioni del Consiglio di disciplina è ammesso ricorso al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale per i motivi indicati all'art. 26 del testo unico 26 giugno 1924.

Come si vede, da questo complesso ordinamento il contratto di lavoro del personale della navigazione interna riceve una completa disciplina di carattere pubblicistico, la quale non ammette nè interferenze nè sovrapposizioni di norme relative ad altri tipi e categorie di contratti di lavoro o di impiego. Perciò giustamente la Cassazione (25 maggio 1932), mutando la sua giurisprudenza (13 febbraio 1931), ha ritenuto che nelle controversie relative al rapporto di impiego tra le aziende private esercenti pubblici servizi di trasporto e il personale dipendente non può trovare applicazione analogica la legge sull'impiego privato.

37. — *Contratto di lavoro del personale della navigazione aerea.* Le leggi ed i regolamenti speciali contengono scarse ed inorganiche norme circa il contratto di lavoro del personale della navigazione aerea, onde questo contratto ricadrebbe quasi per intero sotto l'applicazione del diritto comune, se non fosse intervenuto un *regolamento collettivo* a norma del nuovo diritto del lavoro.

I contratti collettivi attualmente vigenti sono i seguenti: *a*) contratti nazionali di lavoro 15 novembre 1928 per i piloti collaudatori, e per i piloti istruttori; *b*) contratto nazionale 9 febbraio 1929 per gli operai dei campi scuola e di collaudo; *c*) contratti nazionali 29 gennaio 1931 per i piloti di aeromobile, per i motoristi di volo, per i radioperatori di volo.

Solo questi tre ultimi contratti ci interessano qui, e perciò li riassumeremo, ricordando che questi regola-

menti collettivi di lavoro hanno forza di legge, e, come è in essi espressamente dichiarato, vanno coordinati con le disposizioni delle leggi e regolamenti per la navigazione aerea, mentre *sostituiscono*, per il rimanente, il regime del contratto di lavoro di diritto comune.

Circa *l'assunzione* i tre citati contratti (art. 2) stabiliscono che essa è fatta normalmente a tempo indeterminato previo periodo di prova, e solo in casi eccezionali rispondenti a particolari condizioni dell'impresa di navigazione, può esser fatta a tempo determinato. La durata del periodo di prova non potrà superare i tre mesi, che saranno computati nell'anzianità, in caso di conferma. Questa è tacita, quando alla scadenza del periodo di prova nessuna delle parti abbia dato disdetta. Durante il periodo di prova la risoluzione del contratto ha luogo in qualunque tempo senza preavviso o indennità, sono dovute solo le spese di viaggio fino al luogo dell'abituale residenza.

La retribuzione comprende lo stipendio mensile (pagabile alla fine di ogni mese al netto della imposta di ricchezza mobile) e l'indennità di volo. I contratti collettivi fissano le cifre precise di tutti gli emolumenti, gli aumenti periodici dello stipendio, talune indennità suppletive, i minimi garantiti delle indennità di volo, le indennità di trasferta e di missione, i rimborsi e le indennità pei trasferimenti di residenza (art. 3-7).

I salarii e gli emolumenti degli equipaggi aerei non possono subire alcuna falcidia a seguito dell'abbandono liberatorio dell'aeromobile, secondo quanto abbiamo già detto, in contrasto con l'opinione dominante.

Sono anche regolati gli orari di servizio, il riposo settimanale, e le licenze con stipendio (art. 8).

Le Ditte sono obbligate ad assicurare il personale per gli infortuni a norma della legge 31 gennaio 1904, con limiti minimi di assicurazione fissati dai contratti collettivi (art. 9). Questa clausola rappresenta l'applicazione della disposizione dell'art. 34 dei Provvedimenti per la navigazione aerea: « ogni imprenditore di servizi aerei,

o costruttore o proprietario di aeromobile, ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione contro tutti gli infortuni di tutto il personale addetto, comprendendo in ciò anche l'assicurazione contro i rischi di volo per il personale occasionalmente o abitualmente volatore. Per i rischi non di volo valgono in ogni modo le disposizioni di legge vigenti ».

In caso di morte per cause non dipendenti da infortunio, spettano agli eredi le indennità di risoluzione di contratto.

In caso di malattia contratta per causa di servizio il personale ha diritto al rimborso delle spese di cura, ed allo stipendio totale o parziale per un periodo non superiore a 12 mesi; per le malattie non dipendenti da causa di servizio il personale avrà diritto all'intero stipendio per 4 mesi, ed a metà stipendio per altri 4 mesi (art. 10). È qui da avvertire che queste disposizioni vengono attuate mediante la speciale assicurazione contro le malattie istituita dalla legge 10 gennaio 1929, la quale ha esteso al personale della navigazione aerea le disposizioni degli art. 537, 538, 539 cod. comm., commettendone l'applicazione alla nuova Cassa di assicurazione per le malattie e l'assistenza sociale della gente del mare e dell'aria.

Quanto alla rescissione del contratto è stabilito (art. 11) che il rapporto di locazione d'opera può essere sempre risoluto da una delle parti con regolare preavviso. Se la risoluzione avviene ad opera dell'assuntore, il termine di preavviso deve essere di 20 giorni per ogni anno di servizio prestato presso la Ditta medesima, con un minimo di un mese ed un massimo di otto mesi; in caso invece di dimissioni del personale il termine è ridotto alla metà. Ma il preavviso non è necessario qualora l'altra parte abbia data giusta causa alla risoluzione immediata per una mancanza così grave da non consentire la prosecuzione anche provvisoria del rapporto. E le norme sui rapporti disciplinari (art. 13) precisano che il licenziamento immediato senza indennità si applica alle mancanze gra-

vissime, ed in particolare a quelle che riguardano moralità di condotta, fedeltà amministrativa, rifiuto di obbedienza, od in genere grave indisciplina.

Per le mancanze meno gravi sono previste le sanzioni disciplinari del rimprovero, della multa e della sospensione dal servizio e dallo stipendio fino al massimo di un mese (art. 13).

Nel caso in cui l'impresa di navigazione risolva il contratto di impiego senza rispettare i termini di preavviso, dovrà pagare una indennità corrispondente allo stipendio del periodo di mancato preavviso, oltre all'indennità, dovuta in ogni caso di risoluzione del contratto (anche per dimissioni per giusta causa) nella misura di un mese di stipendio per ogni anno di servizio prestato presso la Ditta.

Per quanto riguarda la *previdenza*, l'art. 12 stabilisce che l'impresa ed il personale sono tenuti ciascuno al versamento mensile di una quota pari al 3 % della retribuzione, per costituire un fondo di previdenza, da impiegarsi per la creazione di una polizza di assicurazione vita.

In caso di chiamata alle armi pel servizio di leva il contratto è risoluto e spetta all'agente un'indennità pari ad un mese di retribuzione; in caso di richiamo alle armi il personale ha diritto alla conservazione del posto senza interruzione di anzianità, ed inoltre per il periodo di tre mesi ad una indennità pari alla retribuzione ordinaria.

In caso di cessione o trasformazione di azienda il personale conserva gli obblighi contrattuali, ed i diritti acquisiti, a meno che questi non siano stati liquidati dal precedente proprietario dell'azienda.

Il *Sistema* di Antonio Scialoja ha creato le fondamenta dell'attuale diritto della navigazione marittima e aerea. Fissato l'oggetto nel cosiddetto trasporto autarchico, ha fondato la nuova materia sul principio di autonomia, che infrange i confini tra diritto privato e pubblico; sulla valorizzazione del diritto vivente; sul principio di unitarietà fra diritto marittimo e diritto aeronautico. Questa configurazione ha costituito la base fondante del codice della navigazione del 1942 e mantiene ancora in gran parte la sua vitalità.

ANTONIO SCIALOJA (1879 - 1962) Nato a Roma da una famiglia di eminenti politici e giuristi (fra i quali lo zio Vittorio Scialoja), fu professore prima di diritto civile e poi di diritto commerciale nelle università di Urbino (1904), Camerino (1905), Perugia (1906), Sassari (1907) e Siena (1908). Nel 1922 fu chiamato a Napoli alla cattedra di diritto marittimo e nella sua prolusione del 1928 sul tema "La sistemazione scientifica del diritto marittimo" pose le basi del *Sistema* che qui si ripubblica. Nel 1942 fu chiamato alla cattedra di diritto della navigazione nell'Università di Roma. Nel 1910 fondò la *Rivista delle società per azioni*, e nel 1935 fondò la *Rivista del diritto della navigazione*. Dal 1934 fu anche condirettore de *Il Foro Italiano* fondato dal padre Enrico.

LEOPOLDO TULLIO è professore emerito di diritto della navigazione presso la Sapienza, Università di Roma. Ha insegnato nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Cagliari e nelle facoltà di economia e di giurisprudenza della Sapienza, dove è stato direttore dell'Istituto di diritto della navigazione. Ha fondato e presiede l'Istituto per lo studio del diritto dei trasporti (I.S.DI.T.), che cura da sempre la rivista *Diritto dei trasporti*, di cui è stato cofondatore. È stato redattore di gran parte dell'articolato della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

Roma Tre