

---

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA**  
**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI**  
**DIPARTIMENTO DI ECONOMIA**

*Corso di laurea in Economia e management marittimo portuale*



Elaborato scritto in Diritto della  
navigazione

**Autonomia e specialità  
del diritto della  
navigazione: dal 1942  
ad oggi**

Relatore: Prof.ssa Monica Brignardello

Candidato: Francesco Montaldo

**anno accademico 2022/2023**

---

“Il codice della navigazione era e resta un faro per gli operatori del diritto. Il faro può essere aggiornato, corretto, integrato ma è indubbio che i marittimisti del futuro, se il faro si spegne, finiranno sugli scogli”.

(Avv. Bruno Castaldo)

## Sommario

<b>RIASSUNTO .....</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>7</b>
<b>CAPITOLO PRIMO.....</b>	<b>10</b>
<b>IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.....</b>	<b>10</b>
1) <i>L'iter</i> di emanazione del codice della navigazione.....	10
2) Il codice della navigazione oggi.....	13
3) Le fonti del diritto della navigazione .....	17
4) Oggetto del diritto della navigazione .....	20
5) Specialità, autonomia e unitarietà del diritto della navigazione .....	24
6) Rapporti fra il codice della navigazione e il codice civile.....	27
<b>CAPITOLO SECONDO.....</b>	<b>31</b>
<b>DALLE PRIME LEGGI SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE .....</b>	<b>31</b>
1) Testi normativi antecedenti al codice della navigazione .....	31
2) Le teorie di Antonio Scialoja e la loro influenza sul codice della navigazione 37	
3) Il diritto vivente .....	42
<b>CAPITOLO TERZO .....</b>	<b>45</b>
<b>GLI ANNI SUCCESSIVI ALLA NASCITA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE.....</b>	<b>45</b>
1) Autonomia e specialità negli anni successivi alla nascita del codice della navigazione.....	45
2) Il rapporto tra il codice della navigazione e le altre fonti normative ad esso successive	49
2.1) <i>Il ruolo del codice della navigazione rispetto ad altre fonti normative</i>	49
2.2) <i>Le leggi speciali .....</i>	<b>50</b>

<i>2.3) Il diritto unionale</i> .....	53
<b>CONCLUSIONI</b> .....	55
<b>BIBLIOGRAFIA</b> .....	61

## RIASSUNTO

Il presente lavoro intende esaminare l'evoluzione vissuta dal codice della navigazione al fine di valutare l'opportunità di un suo aggiornamento. Difatti alcuni aspetti considerati coerenti all'epoca della sua entrata in vigore, attualmente risultano anacronistici. Se da una parte appare indiscutibile la rilevanza giuridica assunta dal codice in passato, diventa necessario interrogarsi adesso sull'effettiva efficacia di questo strumento normativo. Oggi ci troviamo in un contesto socio-economico notevolmente mutato in cui l'economia influenza in misura sempre maggiore l'assetto giuridico ed il mercato globalizzato richiede un'universalità del diritto. Non solo, va tenuto anche in considerazione l'incessante sviluppo tecnologico oltre all'entrata in vigore di nuove norme regolatrici il fenomeno della navigazione. In questo quadro sicuramente complesso, passati ottant'anni dall'entrata in vigore del codice della navigazione, risulta opportuno trarne un bilancio, in modo tale da chiarire su quali aspetti è necessario andare ad intervenire.

## ABSTRACT

*The purpose of this paper is to examine the evolution experienced by the Navigation Code in order to assess whether it should be updated. In fact, some respects considered coherent at the time of its entry into force are currently anachronistic. While the legal relevance played by the code in the past is indisputable, it becomes necessary to question now the actual effectiveness of this regulatory instrument. Today we find ourselves in a significantly changed socio-economic context in which the economy increasingly influences the legal framework and the globalized marketplace demands a universality of law. Moreover, the incessant technological development as well as the entry into force of new rules regulating the phenomenon of navigation must also be taken into account. Within this undoubtedly complex framework, eighty years after the*

*enactment of the Navigation Code, it is appropriate to take stock of it, so as to clarify what aspects need to be addressed.*

## INTRODUZIONE

Quando lessi la prima volta il piano di studi del corso “Economia e Management Marittimo e Portuale” dell’Università di Genova, rimasi incuriosito dagli esami che avrei seguito; quello che mi colpì di più fu sicuramente diritto della navigazione e in particolare il tema delle fonti. Credo, infatti, che prima ancora di conoscere gli istituti tipici del settore dello *shipping* sia necessario conoscere la gerarchia delle fonti che li regolano. Ho quindi ritenuto opportuno, nello specifico, concentrarmi sul codice della navigazione, ovvero la principale fonte interna del diritto della navigazione nell’ordinamento giuridico italiano. Il codice della navigazione, come è noto, venne approvato con Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, ed entrò in vigore il 21 aprile dello stesso anno. Il processo che portò alla nascita del codice della navigazione fu lungo e complesso, come verrà illustrato in modo più particolareggiato nei seguenti capitoli, ma fin da subito va ricordato il grande contributo fornito dal giurista Antonio Scialoja e dalla “scuola napoletana” da lui stesso fondata. Questi studiosi diedero vita nel 1935 alla “Rivista del diritto della navigazione”, della quale Scialoja fu il primo direttore<sup>1</sup>, il cui scopo, come dichiarato da Scialoja stesso nella presentazione del primo fascicolo, era quello di lavorare alla costruzione degli istituti del diritto della navigazione, nell’unità organica della disciplina<sup>2</sup>.

Nel 2022 sono stati celebrati gli 80 anni del codice della navigazione; questa è stata l’occasione per gli specialisti della materia di ritrovarsi e discutere circa la funzione che il codice ha avuto nell’arco della sua vita e le sue prospettive future. È stata individuata la necessità di intervenire sul codice stesso per renderlo più coerente con le esigenze d’oggi. Alcune sue particolarità, ad esempio l’autonomia e la specialità, di fondamentale importanza agli occhi di Scialoja<sup>3</sup>, hanno subito negli anni un significativo processo di mutamento e, negli ultimi anni, di ridimensionamento tanto

---

<sup>1</sup> Alla sua morte, avvenuta nel 1962, la direzione passò ad Antonio Lefebvre d’Ovidio.

<sup>2</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3 ss. L’Autore scriveva che “*Questa nuova rivista che presento a nome del gruppo di giovani studiosi napoletani, che ne ha assunto l’iniziativa, non intende « colmare una lacuna », né vuol essere una « palestra aperta a tutte le opinioni ».*” ... “*si propone di svolgere con una ragionevole, ma ferma intransigenza, un suo particolare programma. Noi vogliamo lavorare alla costruzione o ricostruzione dommatica degli istituti del diritto della navigazione, nella unità organica e sistematica di questa disciplina, comprendente tutti i rapporti privati e pubblici della navigazione marittima, di quella interna e di quella aerea.*”.

<sup>3</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, Roma, 1929, pag. 1 ss.

che oggi viene messa in discussione la loro stessa ragion d'essere. L'incremento dei traffici e l'incessante sviluppo tecnologico, oltre che la comparsa di altre fonti normative, nazionali ed internazionali, del diritto della navigazione, hanno circoscritto il campo di effettiva applicabilità del codice<sup>4</sup>. A tal proposito parte della dottrina ha parlato di decodificazione<sup>5</sup> del diritto della navigazione, conseguenza della spinta erosiva che le leggi successive al codice della navigazione hanno perpetrato nei confronti della materia. A ben vedere in effetti molti degli istituti tipici del settore oggi vengono regolati in prima istanza da norme presenti in testi paralleli al codice. Ne risulta un sistema caratterizzato da una pluralità di fonti che incidono, con diverse modalità ed effetti, sulla disciplina dei rapporti marittimi, ovvero un "polisistema" nel quale si iscrivono molteplici "microsistemi" relativi a particolari situazioni e rapporti. Alla luce di queste osservazioni, una rivisitazione del codice della navigazione è pertanto diventata necessaria. Va ricordato che lo sviluppo della legislazione speciale non cancella l'importanza del codice, il quale continua ad essere un apparato concettuale ed organico e un ricco e raffinato arsenale di strumenti tecnici. Credo valga, anche per il codice della navigazione, l'efficace sintesi "*attraverso il codice, ma oltre e al di là del codice*"<sup>6</sup> che Irti proponeva per il codice civile. Ottant'anni di applicazione ne hanno fatto emergere i limiti di costituzionalità, le contraddizioni e le singolarità rispetto alla normativa internazionale uniforme, al diritto UE e alla prassi degli operatori commerciali, le lacune e la perdita di centralità di interi settori ordinamentali, ma

---

<sup>4</sup> Come osservato da E. TURCO BULGHERINI, *Il «Ricupero» del diritto della navigazione (IUS/06)*, in *Dir. traspr.*, 2007, pag. 463, "*Il diritto della navigazione e dei trasporti ha assunto un'importanza essenziale nell'ordinamento interno, nella legislazione comunitaria e nel diritto internazionale, in conseguenza del ruolo fondamentale che i traffici commerciali, attraverso anche sistemi di trasporto integrati, rivestono nell'attuale sistema dei mercati internazionali*". L'Autrice prosegue aggiungendo che nonostante tutto "*la tradizionale configurazione della materia della navigazione, come intesa dalla scuola di Antonio Scialoja e di Lefebvre d'Ovidio, «padri del diritto della navigazione», non viene in tal senso contraddetta; questa evoluzione ne rappresenta, piuttosto, il naturale completamento e sviluppo sulla scia di un irreversibile mutamento della realtà economica e dei connessi sviluppi della disciplina di diritto uniforme e comunitario*".

<sup>5</sup> L'espressione dev'essere riferita a N. IRTI, *L'età della decodificazione*, Milano, 1979, e alla sua analisi della progressiva erosione del codice civile ad opera del proliferare di leggi speciali. Sul fenomeno delle decodificazioni si confronti altresì R. SACCO, *Codificazione, ricodificazione, decodificazione*, in *Dig. IV – Disc. priv., sez. civ.*, Torino, 2010, pag. 319 ss. Segnatamente all'ambito del codice della navigazione si confronti S.M. CARBONE, *Il diritto marittimo uniforme nell'ordinamento italiano tra codifica e decodifica*, in *Dir. mar.*, 1999, pag. 98; ID., *Per una modifica delle disposizioni preliminari del codice della navigazione*, in *La crisi della legislazione*, Padova, 1997, pag. 75; S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, ed. VI, Torino, 2020; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti; infrastrutture e accesso al mercato*, vol. I, ed. II, Milano, 2011.

<sup>6</sup> Cfr. N. IRTI, *L'età della decodificazione*, cit., pag. 100.



*“l’impianto del codice della navigazione e la modernità del pensiero che ne ha animato i redattori sono sempre attuali e consentono di svolgere una riflessione per andare oltre e al di là, ma sempre camminando sul solco tracciato attraverso il codice stesso”<sup>7</sup>.*

L’obiettivo di questa tesi è andare a individuare le ragioni storiche che hanno portato alla nascita del codice della navigazione e l’evoluzione che esso ha avuto nel corso degli anni per infine valutare quale potrebbe essere il suo destino nel prossimo futuro.

---

<sup>7</sup> A. LA MATTINA, *Il codice della navigazione e le leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 242 ss.

# CAPITOLO PRIMO

## IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

### 1) *L'iter* di emanazione del codice della navigazione

Il codice della navigazione, come è noto, è entrato in vigore il 21 aprile del 1942. Esso fa parte delle fonti nazionali del diritto della navigazione<sup>8</sup> e nello specifico, all'interno di queste fonti nazionali, ne rappresenta una fonte primaria<sup>9</sup>. Costituisce, inoltre, uno dei sei codici del sistema normativo italiano, affiancando il codice civile, il codice penale, il codice di procedura civile, il codice di procedura penale e il codice del processo amministrativo<sup>10</sup>.

Il merito della sua realizzazione<sup>11</sup>, in appena due anni di lavori, va riconosciuto ad uno speciale Comitato ministeriale, presieduto dal giurista Antonio Scialoja e composto

---

<sup>8</sup> Relativamente al sistema giuridico italiano, le fonti del diritto della navigazione possono essere: fonti di origine internazionale, come le convenzioni internazionali o gli atti normativi dell'Unione europea; oppure fonti di origine nazionale, come le leggi statali e regionali, i regolamenti e gli usi.

<sup>9</sup> Fonti primarie sono le leggi e gli atti del Governo aventi forza di legge dello Stato (art. 2 disp. prel. cod. civ.). Le leggi sono deliberate dagli organi del potere legislativo, ovvero Camera e Senato, e promulgate dal Presidente della Repubblica. Gli atti del Governo aventi forza legge, invece, sono i decreti legislativi ed i decreti legge, che sono entrambi deliberati dal Consiglio dei Ministri ed emanati dal Presidente della Repubblica.

<sup>10</sup> Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XVI, Milano, 2022, pag. 55 ss.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, ed. III, Milano, 2015, pag. 19 ss., il quale riferendosi al codice della navigazione afferma che “*si tratta di un codice in senso proprio, riferito ad una materia ben definita, avente una propria collocazione nell'ordinamento*”. L'autore prosegue aggiungendo che i codici sopra menzionati “*non debbono essere confusi con quelli emanati con finalità di riordino della molteplice normativa presente per alcune materie nell'ordinamento civilistico, i quali, nonostante la ridondante denominazione di codice (codice delle assicurazioni, codice del consumo, codice delle pari opportunità, codice dell'ambiente, codice dei beni culturali e del paesaggio, codice dell'amministrazione digitale, codice degli appalti, codice del turismo e forse qualche altro), sono leggi speciali, in gran parte complementari al codice civile; del pari, il codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171) è una legge speciale, complementare al codice della navigazione*”.

<sup>11</sup> Sul punto vedasi D. GAETA, *Formazione e carattere del codice della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, pag. 224 ss.; G. MANARA, *Sul progetto del codice marittimo*, Messina, La Sicilia, 1934; AA VV., *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma, 1940; D. GAETA, *Il codice della navigazione: esposizione sommaria delle principali innovazioni nella disciplina della navigazione*

da docenti universitari, magistrati e funzionari. Il fatto che il codice della navigazione sia stato redatto in un così breve arco temporale non deve far pensare che il percorso della sua formazione sia proceduto fluidamente e senza battute d'arresto. Il processo di riforma della materia marittima e di revisione dei codici, infatti, era in atto già da molti anni ed era proceduto in modo assai lento.

Dal 1904 al 1920 si avvicendarono tre Commissioni governative per preparare la riforma del codice della marina mercantile del 1877: nessuna di queste Commissioni, tuttavia, portò risultati di rilievo. Con la legge 30 dicembre 1923 fu delegata al Governo la facoltà di emanare, tra gli altri, nuovi codici. Nel 1924 venne nominata una nuova Commissione, presieduta dal presidente del Consiglio di Stato Raffaele Perla, per la riforma del codice di commercio e del codice per la marina mercantile. Fino ad allora il diritto marittimo era rimasto diviso tra il secondo libro del codice di commercio e il codice per la marina mercantile<sup>12</sup>. La nuova Commissione, fin dall'inizio dei suoi lavori, ritenne che il diritto marittimo avesse bisogno di un proprio spazio e non potesse continuare a restare diviso tra i due codici<sup>13</sup> e pertanto, nel dicembre 1926, fu pubblicato, sotto forma di bozze, il primo schema di un progetto unitario ed organico di codice marittimo. Esso, come annunciato nella premessa, riuniva in maniera organica ed unitaria i numerosi, frammentari e non coordinati progetti redatti negli anni precedenti. Questo primo schema era suddiviso in sei libri: Dei beni marittimi; Del personale marittimo; Dell'amministrazione e della polizia marittima; Dei diritti sulle navi e delle obbligazioni attinenti alle spedizioni marittime; Disposizioni penali e disciplinari; Disposizioni complementari e speciali. Nell'intenzione della Commissione, il nuovo codice avrebbe dovuto definire i rapporti fra la navigazione marittima e la navigazione interna, estendendo, dunque, per la prima volta, le sue norme anche alla navigazione

---

*marittima*, Roma, 1942; P. MANCA, *The Italian code of navigation*, Milano, 1958; ID., *Studi di diritto della navigazione*, vol. I, Milano, 1959; E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione, una vicenda giuridica speciale*, Pisa, 2014.

<sup>12</sup> Il diritto marittimo era regolato, con riferimento agli aspetti privatistici, dal II Libro del Codice di commercio r.d. 31 ottobre 1882, n. 1062, mentre per gli aspetti pubblicistici, dal codice della marina mercantile r.d. 24 ottobre 1877, n. 4146.

<sup>13</sup> «*Che il diritto marittimo non possa continuare a restare smembrato tra due codici, quello di commercio e quello per la marina mercantile, sia per l'unità della materia dal punto di vista tecnico, sia per l'opportunità di avere un codice autonomo e organico di diritto marittimo, atto ad uniformarsi al movimento legislativo internazionale, il quale nel campo marittimo è più intenso che nel campo terrestre*». Così si legge nella Relazione sul Progetto di codice di commercio compilato dalla Sottocommissione B della Commissione Reale per la riforma dei codici (Roma, 1925, pag. 12).

fluviale, sebbene con qualche opportuna modifica. Nessuna menzione invece veniva fatta alla navigazione aerea che nello schema proposto non era contemplata.

Un secondo schema del progetto di codifica del diritto marittimo fu presentato due anni più tardi; questo nuovo schema non differiva molto dal precedente. Esso si limitava a tenere in considerazione le novità giuridiche sopraggiunte negli ultimi due anni. Due ulteriori schemi, sempre in forma di bozze, furono pubblicati nell'agosto e nel dicembre del 1930.

La Commissione che fino ad allora aveva proceduto assai a rilento e aveva prodotto risultati frammentati, nel 1931 ultimò finalmente i lavori e il 31 luglio dello stesso anno fu presentato al Guardasigilli il "Progetto di codice marittimo". Questo Progetto, che segnava una forte modernizzazione della disciplina, sia a livello nazionale che internazionale, rappresentando un primo concreto tentativo di costruzione di un sistema unitario ed autonomo del diritto marittimo, mancava tuttavia di una salda impostazione metodologica<sup>14</sup>. Nonostante venne accolto con benevolenza, all'atto pratico non ebbe molto successo: esso finì per diventare non già un traguardo, bensì il punto di partenza per la futura codificazione del diritto della navigazione<sup>15</sup>.

In quegli anni, a Napoli, si era manifestato un "nuovo indirizzo di studio" ad opera del prof. Antonio Scialoja: esso propugnava un sistema unitario ed autonomo del diritto della navigazione marittima, interna ed aerea. Alla fine del 1939 fu ripresa l'opera di revisione dei codici e la riforma della legislazione marittima fu affidata ad

---

<sup>14</sup> Osserva D. GAETA, *Formazione e carattere del codice della navigazione*, cit., pag. 227, "i compilatori di quel progetto erano stati chiamati a cimentarsi in un'impresa che nessun legislatore, in Italia o fuori, aveva fino ad allora tentata". L'autore prosegue aggiungendo che "alla mancanza poi di qualche utile precedente legislativo si aggiungeva l'insufficienza della dottrina marittimistica, italiana e straniera, che non era ancora riuscita ad abbracciare, con una visione unitaria e completa, i vasti confini del fenomeno giuridico oggetto della speciale disciplina". Dello stesso avviso E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione una vicenda giuridica speciale*, cit. pag. 11 "se ciò era potuto accadere, si doveva alla scarsa elaborazione della scienza del diritto marittimo, rimasta quasi del tutto negletta a dispetto del rigoglioso sviluppo degli studi commercialisti avvenuto nei decenni precedenti".

<sup>15</sup> T.C. GIANNINI, *Il nuovo codice marittimo nell'opinione delle Corti e delle Università italiane*, in *Dir. mar.* 1937-1938, nel commentare il progetto gli riconosce di essere "un'ottima base di riesame e discussione per un progetto futuro". Per una più dettagliata ricostruzione delle posizioni dottrinali in merito al Progetto di codice marittimo del 1931 cfr. A. GIANNINI, *Il sistema del progetto del codice marittimo*, in *Dir. mar.* 1931, pag. 452; M. CASANOVA, *Un disegno di codice marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1931, vol. I, pag. 81; G. MANARA, *La sistemazione della materia nel progetto del codice marittimo*, in *Dir. mar.* 1932, pag. 225; G. MANARA, *Sul progetto del codice marittimo*, cit., pag. 9; T.C. GIANNINI, *Contenuto e sistema del progetto di nuovo codice marittimo*, in *Riv. pol. econ.* 1934, pag. 5; L.A. SENIGALLIA, *Sul progetto di codice marittimo italiano*, Napoli, 1936.

uno speciale Comitato ministeriale presieduto proprio da Scialoja, il quale predispose il progetto ministeriale del codice della navigazione<sup>16</sup> comprensivo non solo della materia relativa alla navigazione marittima e interna ma anche di quella aerea<sup>17</sup>; questo nuovo ed originale progetto di codice della navigazione fu esaminato dalla Sottocommissione delle assemblee legislative e venne approvato con r.d. 27 gennaio 1941 n. 9.

## **2) Il codice della navigazione oggi**

Con r.d. 30 marzo 1942, n. 327, venne pubblicato, il testo definitivo del codice della navigazione<sup>18</sup> che entrò finalmente in vigore il successivo 21 aprile, giorno del Natale di Roma, per una precisa scelta politica legislativa suggerita da finalità propagandistiche del regime fascista.

Esso ha rappresentato, e rappresenta ancora oggi, un monumento legislativo di enorme rilievo per originalità e completezza, emblema dell'unitarietà della materia. Come affermato in precedenza, il codice della navigazione disciplina tutti i rapporti attinenti alla navigazione, marittima, interna e aerea in modo organico e completo. Inoltre, esso compone in un sistema unitario tanto gli istituti privatistici quanto quelli pubblicistici.

Per quanto riguarda la struttura, il codice della navigazione è formato da 1311 articoli e si suddivide in una sezione iniziale recante "Disposizioni preliminari" seguita da quattro parti successive. Ognuna di queste quattro parti a sua volta è suddivisa in libri, ogni libro è composto da più titoli e infine ogni titolo si suddivide in capi.

---

<sup>16</sup> Il testo definitivo del progetto fu predisposto da un sottocomitato composto da Antonio Scialoja, Antonio Lefebvre d'Ovidio e Eugenio Spasiano (segretario Gabriele Pescatore), con la collaborazione di altri studiosi.

<sup>17</sup> Va ricordato che il diritto della navigazione è esclusiva creazione italiana: in tutti gli altri paesi la separazione tra diritto marittimo e diritto aeronautico è costantemente osservata ad ogni livello, legislativo, scientifico e didattico. Questo aspetto dimostra come gli studiosi italiani dell'epoca siano stati dei veri e propri pionieri in questo campo del diritto ed abbiano contribuito con brillantezza ed originalità ad uno sviluppo avanguardistico della materia.

<sup>18</sup> Modificato e coordinato col codice civile, il cui testo definitivo venne pubblicato il 16 marzo 1942.

La sezione Disposizioni preliminari, nonostante sia formata da appena quattordici articoli, presenta un'importanza notevole; infatti l'art. 1 determina le fonti del diritto della navigazione, l'art. 2 definisce il mare territoriale, l'art. 3 si occupa dello spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato, mentre i successivi articoli dal 4 al 14 contengono norme di diritto internazionale privato<sup>19</sup>.

I successivi articoli, come anticipato, sono suddivisi nelle seguenti quattro parti, che sono i pilastri veri e propri in cui è strutturato il codice della navigazione.

La parte prima (artt. 15-686) contiene la disciplina della navigazione marittima e interna e si divide in quattro libri:

- *Dell'ordinamento amministrativo della nave* (artt. 15-231). Ivi sono disciplinati istituti di carattere pubblicistico concernenti il demanio marittimo e le zone portuali della navigazione interna, l'organizzazione del personale, l'istituzione e l'esercizio dei servizi marittimi, della navigazione interna ed il regime amministrativo delle navi.

- *Della proprietà e dell'armamento della nave* (artt. 232-375). All'interno sono contenute norme concernenti la costruzione della nave e l'impresa di navigazione, in ordine alla quale si prendono in considerazione l'armatore, la società di armamento, il raccomandatario, il comandante e l'equipaggio. Infine viene disciplinato il contratto di arruolamento.

- *Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione* (artt. 376-577). In questa sede sono disciplinati i contratti di utilizzazione della nave, la contribuzione alle avarie comuni, la responsabilità per urto di navi, l'assistenza e il salvataggio, il recupero e il ritrovamento di relitti, le assicurazioni e le garanzie delle obbligazioni.

---

<sup>19</sup> Queste norme di diritto internazionale privato (dip) giocano un ruolo cruciale in quanto hanno lo scopo di risolvere i conflitti di legge. Vale a dire che in caso di conflitto di legge indicano qual è la legge applicabile. Non hanno lo scopo di prevenire i conflitti di legge, scopo che invece hanno le convenzioni internazionali. Le dip stabiliscono dei criteri per individuare la legge applicabile. L'Italia ha le sue dip ma anche gli altri paesi membri hanno le loro dip, e ogni stato tenderà, nello stabilire il criterio di individuazione della legge, a far applicare la propria legge. Pertanto si pone un problema di conflitto tra le dip. Per risolvere questo contrasto tra dip nazionali si usano le norme di diritto internazionale privato comunali che sono dip a livello dell'UE. Queste dip comunali servono per uniformare tra gli stati membri le regole di individuazione della legge applicabile, sono uno strumento usato dall'UE per risolvere i conflitti di legge a livello europeo, e poiché i conflitti di legge possono essere contrattuali o extracontrattuali; il legislatore dell'UE, dunque, ha emanato due regolamenti; uno per gli aspetti contrattuali e uno per gli aspetti extracontrattuali e questi due regolamenti sono noti rispettivamente con il nome Regolamento Roma I e Regolamento Roma II.

- *Disposizioni processuali* (artt. 578-686). Tra quelle più rilevanti si annoverano le norme concernenti la determinazione delle autorità competenti a conoscere le cause marittime, la disciplina delle inchieste sui sinistri marittimi, l'attuazione della limitazione del debito armatoriale e il regolamento della contribuzione alle avarie comuni.

La parte seconda del codice (artt. 687-1079) è inerente alla navigazione aerea e si divide, analogamente alla prima, in quattro libri intitolati rispettivamente: Dell'ordinamento amministrativo della navigazione (artt. 687-847); Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile (artt. 848-938); Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione (artt. 939-1037); Disposizioni processuali (artt. 1038-1079).

La parte terza riguarda le disposizioni penali e disciplinari in materia di navigazione (artt. 1080-1285) e si articola in due libri: Disposizioni penali (artt. 1080-1248) e Disposizioni processuali (artt. 1249-1265).

La quarta ed ultima parte è relativa alle disposizioni transitorie e complementari (artt. 1266-1331) e, a differenza delle precedenti parti, non è suddivisa in libri e titoli ma in nove capi.

Tentativi di revisione del codice non sono mancati ma nessuno di questi ha mai prodotto risultati. Nello specifico tre Commissioni si sono succedute negli anni: la prima nel 1948, presieduta inizialmente da Enrico Colagrosso e poi da Filippo Pasquera; una seconda nel 1975, presieduta da Gabriele Pescatore; una terza nel 1995, presieduta nuovamente da Gabriele Pescatore. Solo con riferimento alla parte aeronautica è stata posta in essere una sostanziosa revisione del codice della navigazione attuata per mezzo dei d.lg. 9 maggio 2005 n. 96 e d.lg. 15 marzo 2006 n. 151.

Diversamente dalle intenzioni di Antonio Scialoja, oggi il codice della navigazione non rappresenta la principale fonte del settore in quanto molti aspetti della navigazione marittima ed aerea non sono regolati all'interno del codice, ma trovano disciplina altrove: ad esempio la disciplina dei porti, come verrà illustrato più avanti<sup>20</sup>, è contenuta nella legge di riforma portuale 28 gennaio 1994, n. 84.

---

<sup>20</sup> Vedi *infra* Cap. III par. 2.

In effetti il codice della navigazione nel corso degli anni è stato affiancato, e superato, da tutta una serie di altre fonti del diritto della navigazione<sup>21</sup>. Si è così formato un vero e proprio “polisistema”<sup>22</sup> per cui, attualmente, il codice può essere considerato solamente un punto di riferimento e di avvio per la conoscenza della disciplina effettivamente vigente nell’ordinamento giuridico italiano<sup>23</sup>. Particolarmente chiare ed esplicative al riguardo risultano le osservazioni di Dominedò quando afferma che *“Nell’ambito del diritto dell’economia, il processo della creazione giuridica assume un ritmo così intenso che le fonti tradizionali, quasi erose dalla realtà, denotano la propria insufficienza mentre nuove forme di regolamento subentrano o si intersecano nella disciplina dell’attività giuridica”*; il fatto economico è un coefficiente cospicuo nella formazione del diritto. Altri vi concorrono, ad esempio il fattore etico e sociologico, ma con efficacia meno intensa. L’autore prosegue aggiungendo *“Fenomeno connesso agli sviluppi dell’economia di massa, è quello dell’incessante elaborazione, attraverso clausole di stile o formulari d’uso, di ulteriori strumenti di disciplina giuridica, appartenenti al più vasto genere dei contratti-tipo, i quali, per il solo fatto dell’adesione del singolo contraente, intervengono a regolare interi settori dell’attività economica”*<sup>24</sup>. Si pensi alla disciplina contrattuale; rientrano nella disciplina contrattuale le regole uniformi ed i formulari. Entrambi entrano in gioco quando manca un testo normativo che regoli un certo fenomeno oppure quando la normativa è derogabile: ad esempio i rapporti giuridici di noleggio e di trasporto trovano fonte della propria disciplina all’interno di specifici formulari<sup>25</sup>. In nessun altro campo, come in questo, esiste un

---

<sup>21</sup> Tra i numerosi contributi dottrinali relativi alle fonti del diritto della navigazione vedasi: F.M. DOMINEDO’, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, parte I, pag. 273 ss.; ID., *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951, pag. 37 ss.; ID., *Principi del diritto della navigazione*, vol. I, Padova, 1957, pag. 99 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988.

<sup>22</sup> L’espressione è degli autori S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso le clausole contrattuali*, ed. VI, Torino, 2020, pag. 7 *“Il codice della navigazione non può essere inteso come il momento centrale ed esclusivo della disciplina dei rapporti marittimi. Si realizza, invece, un vero e proprio ‘polisistema’ in cui si iscrivono discipline specifiche dei vari fenomeni relativi alla navigazione marittima che, a loro volta, risentono sempre di più dell’accennata influenza di varie normative dotate di differenti effetti e provenienti da diverse origini”*.

<sup>23</sup> In realtà come fa notare M.M. COMENALE PINTO, *Il «diritto vivente» e l’autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, pag. 3, il codice della navigazione già nel momento storico della sua adozione non aveva preteso di esaurire la disciplina di quello specifico ramo del diritto.

<sup>24</sup> F.M. DOMINEDO’, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 273 ss.

<sup>25</sup> S.M. CARBONE, *Il diritto marittimo uniforme nell’ordinamento italiano tra codificazione e decodificazione*, in *Dir. mar.*, 1999, pag. 94 scrive *“Il diritto uniforme e le leggi speciali relative alla*



distacco tra il diritto codificato e il diritto vivente<sup>26</sup>; del resto come già osservava Scialoja nel suo *Sistema del diritto della navigazione*, accade spesso che il diritto che ci guida non sia riconducibile tutto intero alle leggi fredde e generiche scritte nei codici, ma venga attuato secondo la varietà mobile dei fatti<sup>27</sup>.

### 3) Le fonti del diritto della navigazione

Come si è anticipato l'art. 1 cod. nav., intitolato "Fonti del diritto della navigazione", elenca appunto le fonti del diritto della navigazione, o più propriamente, le norme disciplinatrici della materia della navigazione<sup>28</sup>.

Il primo comma dell'art. 1 recita: "*In materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative<sup>29</sup> e gli usi ad essa relativi*". Tutte queste sono norme speciali della navigazione. Il secondo comma prosegue aggiungendo: "*Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*".

---

*navigazione marittima non si pongono a fianco del codice integrandone i contenuti, ma piuttosto lo svuotano degli aspetti più significativi della materia e ne riducono la portata. Si conferma, così, la progressiva 'decodificazione' del diritto della navigazione*".

<sup>26</sup> Vedi *infra* cap. I par. 3.

<sup>27</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, vol. I, ed. 2, Roma, 1929; A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, vol. I, Roma, 1943.

<sup>28</sup> La dottrina, pressoché unanime, ritiene che l'art. 1 cod. nav., nonostante il suo titolo, non riguardi fonti, bensì norme. La differenza tra fonti e norme consiste, come è noto, nella circostanza che mentre le fonti "*rappresentano strumenti capaci di produrre norme giuridiche*" (F.M. DOMINEDO, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 237), le norme sono, invece, "*regole obbligatorie per i soggetti facenti parte dell'ordinamento giuridico in cui esse si collocano*" (A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., pag. 43). Ciò in considerazione del fatto che non solo l'analogia non va considerata come una fonte in quanto non concorre alla generazione di nuove disposizioni normative, ma ancor più perché nel codice civile, come si avrà modo di approfondire nell'ultimo paragrafo di questo capitolo, sono presenti norme che assumono la natura di disposizioni speciali di diritto della navigazione e quindi vanno a porsi sullo stesso piano delle norme speciali del codice della navigazione. Cfr. M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 232; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 183 ss.; A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, pag. 44 ss.

<sup>29</sup> Come è risaputo, le norme corporative, che regolavano i rapporti di lavoro, non sono più operanti a seguito della caduta del regime fascista: cfr. A. LEFEBVRE D'OIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., pag. 58.

Secondo Gaeta<sup>30</sup> questi due commi dell'art. 1 alludono a due diverse concezioni di diritto della navigazione; il primo comma rinvia alle norme di diritto della navigazione in senso stretto, mentre il secondo comma rinvia alle norme in senso ampio. Le norme di diritto della navigazione in senso stretto sono quelle norme emanate appositamente per la materia della navigazione; per contro, le norme in senso ampio, sono norme che non sono state emanate espressamente per la materia della navigazione, ma per tutti i rapporti in genere e che si possono applicare al diritto della navigazione quando questo difetti di una norma speciale.

Aspetto di particolare rilievo, che ha diviso la dottrina accendendo un intenso dibattito tra gli studiosi, è la questione se l'art. 1 cod. nav. costituisca o meno una gerarchia di norme, tali per cui la norma che viene menzionata per prima deve prevalere su quella menzionata dopo. Alcuni autori<sup>31</sup> abbracciano la tesi secondo cui l'art. 1 cod. nav. introduce una gerarchia di norme; altri autori<sup>32</sup> invece sostengono che l'articolo in questione non determini una gerarchia, in quanto essa si desumerebbe dall'art. 1 delle disposizioni preliminari al codice civile. Mi trovo concorde con questi ultimi autori. Infatti, come ricordato in precedenza, il codice della navigazione è stato superato da tutta una serie di norme ed oggi molti istituti del diritto della navigazione sono disciplinati al di fuori del codice. Se l'art. 1 cod. nav. presentasse una gerarchia di norme, dalla lettura dell'articolo, essendo il codice della navigazione menzionato per primo, risulterebbe evidente la prevalenza del codice della navigazione su tutte le altre norme successive. Ma è chiaro che non possa essere così; infatti le leggi, che vengono citate dopo, sono leggi speciali che, se emanate successivamente al 1942, hanno la

---

<sup>30</sup> D. GAETA, *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, pag. 114 ss.

<sup>31</sup> Cfr. F.M. DOMINEDO', *Saggi di diritto della navigazione*, cit., pag. 43 che scrive "il codice della navigazione del 1942, così come già il codice di commercio del 1882, si apre con una norma rivolta a stabilire preliminarmente la gerarchia delle norme applicabili alla materia speciale. Questo comune punto esegetico offre la base perché la dottrina, muovendo dalla gerarchia delle norme, possa risalire ai principi che governano la gerarchia delle fonti". Sul punto vedasi anche A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., pag. 43.

<sup>32</sup> Cfr. D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 185 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., pag. 33; M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, cit., pag. 228; T. BALLARINO - S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, pag. 26; F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, pag. 23; R. MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, ed. II, Torino, 2008, pag. 31; L. TULLIO, *Diritto della navigazione*, in *Dizionari del diritto privato*, promossi da N. IRTI, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 152.

funzione di integrare, modificare e abrogare le norme del codice della navigazione<sup>33</sup>. È chiaro dunque che queste leggi si trovino su un piano gerarchico superiore rispetto al codice, nonostante vengano nominate per seconde.

Inoltre, in aggiunta alle norme indicate nell'art. 1 cod. nav., occorre tener presenti le convenzioni internazionali<sup>34</sup>. Queste convenzioni si pongono su un piano gerarchico superiore rispetto al codice della navigazione così come le norme di grado costituzionale e le norme emanate dall'Unione europea. L'ordinamento italiano, quindi, non si caratterizza più come sistema in cui il diritto marittimo ed aeronautico è fondato su un codice della navigazione che rispetto alle altre fonti normative si pone in una posizione di centralità. Ciò chiarito, una gerarchia delle norme in materia di navigazione può essere schematizzata in questo modo:

- Norme della costituzione e delle leggi costituzionali. Queste sono norme particolari e sono applicabili a qualsiasi settore dell'ordinamento, rendendo subordinate ad esse qualsiasi norma di fonte diversa, sia essa generali o speciale. Esse si applicano al ramo della navigazione in via prioritaria, ancorché non specificamente riferite alla materia<sup>35</sup>.
- Norme derivanti dall'ordinamento europeo<sup>36</sup>. I principali testi normativi provenienti dall'Unione europea sono il TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea), i regolamenti e le direttive<sup>37</sup>. Nell'ambito della normativa dell'Ue rientra anche il diritto internazionale privato.

---

<sup>33</sup> Per fare qualche esempio la legge n. 30 del 1998 è una legge integrativa al codice e ha istituito il registro internazionale. Il decreto legislativo n. 111 del 2012 ha modificato l'art. 274 del codice della navigazione in merito alla responsabilità dell'armatore. La legge 84 del 1994, cioè la legge di riforma portuale, ha abrogato le vecchie disposizioni del codice.

<sup>34</sup> Esse non vi sono espressamente menzionate perché sono rese esecutive con legge ordinaria sicché rientrano nelle leggi. L'adesione ad una convenzione può avvenire in vari modi; quello più frequente, ed utilizzato dall'Italia, è la ratifica della convenzione. Se l'Italia vuole impegnarsi al rispetto di una convenzione emana una legge di ratifica. Questa è una legge speciale.

<sup>35</sup> Cfr. A. ANTONINI, *op. ult. cit.*, pag. 46.

<sup>36</sup> L'attività normativa dell'Unione europea sull'ordinamento della navigazione continua ad assumere sempre maggior rilievo. Gli atti normativi dell'Ue si collocano in una posizione gerarchica superiore rispetto a quella delle fonti nazionali e sono rivolti specialmente ad assicurare la libertà dei traffici, alla prevenzione dell'inquinamento marittimo, la sicurezza della navigazione e degli utenti dei trasporti. Non solo la normativa dell'Ue è adottata dagli Stati membri come giusto che sia, ma talvolta anche da Stati che pur essendo Europei non appartengono all'Unione europea.

<sup>37</sup> La differenza fra i regolamenti e le direttive è che i primi sono immediatamente operativi cioè non hanno bisogno di alcun atto nazionale di attuazione. Per contro le direttive devono essere recepite dai singoli Stati, e in Italia le direttive vengono attuate di solito attraverso i decreti legislativi.

- Convenzioni internazionali. Queste convenzioni contengono norme che vengono dette interposte, cioè di rango inferiore alle norme costituzionali, ma superiore a quello delle altre leggi ordinarie.
- Norme presenti in leggi speciali, statali e regionali in materia di navigazione emanate successivamente al codice della navigazione.
- Codice della navigazione.
- Norme regolamentari sempre in materia di navigazione.
- Usi del settore.
- Norme speciali di diritto della navigazione ricavate per analogia.
- Norme di diritto comune.

I primi tre gruppi di norme fanno parte delle fonti di origine sovranazionale, mentre le successive norme fanno parte delle fonti di origine nazionale.

Appare quindi evidente come le norme del diritto della navigazione non si trovino tutte racchiuse nel solo codice della navigazione, ma siano presenti in molte altre fonti tanto che, come osservato in dottrina, sebbene l'art. 1 cod. nav. enumeri prima il 'presente codice' cioè il codice della navigazione, la menzione del codice della navigazione "*non ha rilevanza tecnica, avendo il codice la forza formale di qualsiasi fonte primaria. Riveste però un valore altamente simbolico, perché il codice è emblema di unitarietà della materia e custode dei principi speciali*"<sup>38</sup>.

#### **4) Oggetto del diritto della navigazione**

Come in ogni scienza, o meglio, in ogni branca della scienza, così anche nel campo giuridico, vanno necessariamente verificati i limiti del proprio oggetto. Una specifica sezione del diritto, infatti, può elevarsi a dignità di dottrina distinta solo

---

<sup>38</sup> L. TULLIO, *Diritto della navigazione*, cit., pag. 152. Cfr. anche D. GAETA, *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, vol. XII, 1964, pag. 1088, secondo cui "*la norma di codice e la norma di legge ... hanno parità di posizione gerarchica*", G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., pag. 147.

quando in essa siano ravvisabili dei tratti peculiari che la sostengano e la avvalorino<sup>39</sup>. Oggetto di una sezione del diritto, in quest'ottica, può essere individuato nel complesso di rapporti economici e sociali che esso regola<sup>40</sup>. Tuttavia in tal senso l'oggetto del diritto della navigazione risulta tutt'altro che facile da identificare essendo formato da un insieme vastissimo e assai eterogeneo di rapporti economici e sociali.

A questi rapporti intende riferirsi l'art. 1 cod. nav., attraverso la formula “*in materia di navigazione*”. Sorgono tuttavia alcune perplessità in merito a tale formula in quanto risulta indubbiamente generica<sup>41</sup>. Non è chiaro, concretamente, quali rapporti ricadano all'interno di questa materia, e anche a questo riguardo tra gli studiosi non c'è uniformità di vedute.

Si può cominciare dicendo che il diritto della navigazione è quella parte dell'ordinamento giuridico che si riferisce al fenomeno della navigazione per mare, per acque interne e per aria e concerne il complesso dei fatti e dei rapporti economici e sociali ai quali dà luogo tale fenomeno. Pertanto è il fenomeno stesso della navigazione in quanto tale, che sia marittima, interna o aerea, o per usare un'espressione di Scialoja, “*il fatto tecnico della navigazione*”, a costituire la materia della navigazione che, a sua

---

<sup>39</sup> Sul punto vedasi S. ROMANO, *L'ordinamento giuridico*, Firenze, 1945, pag. 11 ss.; F. CARNELUTTI, *Teoria generale del diritto*, Roma, 1946, pag. 66 ss.

<sup>40</sup> Cfr. D. GAETA, *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, cit., pag. 115 ss.; E. SPASIANO, *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1961, parte I, pag. 43 ss. In merito all'oggetto del diritto della navigazione si confrontino anche: A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit.; A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit.; F. DOMINEDO', *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, ed. II, Napoli, 1954; P. MANCA, *The Italian code of navigation*, Milano, 1958; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, vol. I, Milano, 1959; G. GRIGOLI, *Sistema di diritto della navigazione: parte generale*, Bari, 1979; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987; D. GAETA, *Scritti di diritto della navigazione*, Milano, 1991; R. MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2002; A. XERRI, *Profili di diritto della navigazione*, Napoli, 2003; M. DEIANA, *Diritto della navigazione*, Milano, 2010; E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione, una vicenda giuridica speciale*, Pisa, 2014; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, ed. III, Milano, 2015; S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vol. I, ed. IV, Milano, 2020; S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, ed. VI, Torino, 2020; A. LEFEBVRE 'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XVI, Milano, 2022; A. SCIALOJA, *Utopie: risposta al prof. Francesco Berlingieri*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 3; G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, parte I, Bologna 1952, pag. 191; M. GRIGOLI, *Riflessioni sull'oggetto del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, parte I, pag. 85; G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, parte V, pag. 434.

<sup>41</sup> Secondo A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, cit., pag. 1, “*La novità relativa al termine, adoperato legislativamente per la prima volta nel codice della navigazione, non deve indurre a credere che trattasi di materia nuova, in quanto essa è quella stessa che formava oggetto del vecchio diritto marittimo, accresciuta della cosiddetta «materia aeronautica»*”.

volta, forma l'oggetto del diritto della navigazione. Come è stato autorevolmente sostenuto, infatti, la navigazione presenta caratteristiche ed esigenze decisamente speciali, tali che la fecero qualificare con la formula di "*trasporto autarchico*"<sup>42</sup>.

Al fine però di chiarirne che cosa sia ricompreso all'interno, bisogna precisare che la navigazione può essere intesa con una duplice accezione: sia come trasporto in senso stretto, o commerciale, che riguarda solamente il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro, sia di trasporto in senso ampio, o tecnico, che comprende, il trasporto commerciale, e ogni altro movimento per acqua o per aria di un mezzo adibito a svolgere una qualsiasi attività.

Per Scialoja la navigazione si identificava con il trasporto in senso ampio e pertanto la navigazione era costituita da tutto il complesso di rapporti economico-sociali che venivano posti in essere nell'esercizio dell'attività della navigazione o che erano connessi a tale attività in linea economica o tecnica. L'adesione a siffatta concezione portava a ricondurre nell'ambito della detta materia tutte le cose, le attività, i rapporti e gli istituti che ineriscono al navigare per acqua e per aria, in essi compresi i beni pubblici, l'organizzazione e l'attività amministrativa, le obbligazioni di natura extracontrattuale oltre che contrattuale, e gli istituti peculiari, del tipo: responsabilità per danni a terzi sulla superficie, salvaguardia della vita umana in mare e protezione dell'ambiente marino.

Tale impostazione è stata successivamente modificata da Pescatore. Egli riteneva che il fulcro dell'oggetto del diritto della navigazione non dovesse risiedere nel "movimento" della nave bensì nel suo "esercizio"<sup>43</sup>, definito come quell'attività organizzata, inerente all'impiego del mezzo di trasporto in base alla destinazione che lo

---

<sup>42</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 12, "Il fatto tecnico marittimo, 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 all'autorità ed alla perizia di uno 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".

<sup>43</sup> Cfr. G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, cit., pag. 202 ss.; G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1951, pag. 407 ss.; E. SPASIANO, *Oggetto limiti ed integrazione del diritto della navigazione*, cit., 43 ss.; A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, cit., pag. 3.

caratterizza, rivolta al soddisfacimento di un bisogno dell'esercente. Infatti secondo Pescatore *“non tutto ciò che attiene alla navigazione può considerarsi oggetto del diritto della navigazione”*. La materia *de qua* pertanto comprenderebbe solamente l'esercizio della navigazione, l'ambiente nel quale si svolge ed i mezzi impiegati, mentre verrebbero escluse le norme concernenti l'organizzazione amministrativa dei beni pubblici destinati alla navigazione e sarebbero del pari escluse le norme penali, le norme processuali e quelle di diritto internazionale privato, in quanto strumentali ed accessorie. Il diritto della navigazione sarebbe, secondo tale concezione, costituito solo dalle norme che riguardano specificamente e direttamente la materia della navigazione intesa come trasporto in senso stretto, sganciando così la materia della navigazione dal concetto di movimento.

Oggi, tale opinione non viene più condivisa e il punto di vista iniziale proposto da Scialoja che considerava il diritto della navigazione come un trasporto in senso ampio è ritornato dominante. Si tende a considerare come oggetto del diritto della navigazione non soltanto la materia relativa all'esercizio, come delineato da Pescatore, ma anche quegli aspetti che ne costituiscono il presupposto specifico o che vi sono connessi in funzione strumentale, ad esempio: l'ordinamento amministrativo del personale della navigazione, la polizia e i servizi nei porti e negli aeroporti, il lavoro portuale, la proprietà e il regime amministrativo della nave e dell'aeromobile, il contratto di locazione di nave, etc.

Non rientra, invece, nell'ambito del diritto della navigazione quella militare. Il codice della navigazione sottolinea la sua non riferibilità alla navigazione militare, talora confermandola espressamente (art. 748), talaltra stabilendo i casi in cui le sue norme si applicano in via eccezionale alle navi da guerra (art. 589) o agli aeromobili militari (art. 965). In effetti la navigazione mercantile ha finalità totalmente diverse da quelle perseguite dalla navigazione militare, che sono connotate da funzioni ed interessi che trascendono da quelli privati. Un rapporto giuridico rientra peraltro nell'ambito del diritto della navigazione quando si riferisce per uno dei suoi soggetti alla navigazione mercantile e per l'altro alla navigazione militare.

## 5) Specialità, autonomia e unitarietà del diritto della navigazione

Riguardo alle caratteristiche del diritto della navigazione si possono individuare tre attributi specifici: la specialità, l'autonomia e l'unitarietà. Questi attributi costituiscono le fondamenta del diritto della navigazione per come lo concepì Antonio Scialoja<sup>44</sup> e ancora oggi ne costituiscono la base.

Il diritto della navigazione è un diritto speciale, vale a dire che le sue norme si riferiscono segnatamente ad un certo settore cioè lo *shipping*. La norma speciale costituisce un'evoluzione della norma generale che meglio si addice alla particolarità di una certa fattispecie. Non va commesso l'errore di considerare il diritto speciale come un sistema contrapposto rispetto al diritto comune. Se più norme speciali disciplinano un istituto, l'istituto si definisce speciale<sup>45</sup>. Il diritto della navigazione è sempre stato considerato tale: un'area dell'ordinamento, caratterizzata dalla presenza di istituti speciali rispetto agli omologhi istituti di diritto comune. Il motivo per cui inizialmente il diritto della navigazione veniva considerato un diritto speciale risiede nel fatto che la nave, una volta salpata dal porto, partiva per il suo viaggio e per molto tempo non se ne avevano più notizie e su questa nave viveva una comunità viaggiante che, vivendo per lungo tempo staccata dalla terraferma, necessitava di regole particolari. Basti ricordare, a mero titolo di esempio, che al comandante della nave è concesso di celebrare matrimoni *in extremis*. Questa facoltà non è concessa al conducente di mezzi terrestri perché la durata del trasporto marittimo è tendenzialmente molto più lunga della durata delle altre modalità di trasporto. In verità, oggi, con l'avvento delle nuove tecnologie, come le telecomunicazioni e i *Gps*, e con l'aumento della velocità delle spedizioni, la

---

<sup>44</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, vol. I, Roma, 1929; ID., *Diritto marittimo. Appunti delle lezioni del corso ufficiale*, Napoli, 1935; ID., *Lezioni di diritto della navigazione marittima e interna*, Napoli, 1942; ID., *Corso di diritto della navigazione*, cit.; ID., *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3.

<sup>45</sup> Non vanno tuttavia confuse le norme speciali con le norme eccezionali. Come scrivono gli autori A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., pag. 6 "La differenza tra norma speciale e norma eccezionale sta sul piano degli effetti, nel senso che la prima costituisce una specificazione della norma generale della quale condivide la logica, mentre la seconda rompe la logica della norma regolare istituendo una logica propria e diversa. Entrambe si applicano, ai fatti che regolano, con precedenza rispetto alle norme generali di pari grado gerarchico anche se successive (*lex specialis etiamsi prior derogat generali etiamsi posteriori*)".



nave risulta tutt'altro che isolata<sup>46</sup>. Comunque sia, il diritto della navigazione nel suo complesso, viene ancora considerato un diritto speciale perché la materia della navigazione è disciplinata attraverso un complesso organico di norme coordinate, che si colloca appunto in posizione speciale rispetto alla disciplina generale<sup>47</sup>. Peraltro questa concezione del diritto della navigazione risulta riduttiva. Esso, infatti, è caratterizzato non solo da norme ed istituti speciali, rispetto ad altri considerabili come generali, ma da norme che delineano fattispecie originarie ed esclusive, prive di riscontro nell'ordinamento generale<sup>48</sup>, come, a titolo di esempio, il salvataggio, l'avaria comune e la figura del comandante della nave.

Il diritto della navigazione è anche un diritto autonomo. L'autonomia è legata alla specialità. Infatti se ci sono delle regole speciali è logico che queste siano autonome e separate dalle altre norme di carattere generale. Come scrive Antonini, il diritto della navigazione “*rivelando esigenze e principi giuridici propri, ha evidenziato l'idoneità a rinvenire in se stesso la regolazione di tutti i rapporti giuridici rientranti nel proprio ambito ... in questo senso esso è autonomo: perché costituisce un'area tendenzialmente completa, caratterizzata dalla fattispecie esclusive tra loro coordinate, dominata da principi propri*”<sup>49</sup>. Di autonomia si può parlare in vario senso: autonomia legislativa, autonomia giuridica, autonomia scientifica ed autonomia didattica e nel diritto della navigazione tutte queste quattro autonomie sono verificate. Si ha autonomia legislativa quando si dispone di un corpo organico di norme atte a disciplinare una certa materia. L'autonomia legislativa presuppone, pertanto, l'autonomia giuridica ovvero che una particolare materia venga retta da principi che si applicano a preferenza di quelli che si

---

<sup>46</sup> Vedi *infra* cap. III par. 1

<sup>47</sup> Cfr. S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-1948, parte I, pag. 13 ss.; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, pag. 11 ss.; E. SPASIANO, *Oggetto, limiti e integrazione del diritto della navigazione*, cit., pag. 43. Secondo Cass. 19 novembre 2013 n. 25902 (in *Dir. trasp.* 2014, 899, con nota di A. ANTONINI, *Il trasporto amichevole nella navigazione da diporto: la dottrina navigazionista ispira l'orientamento della Corte di cassazione*), la navigazione da diporto rivela rispetto all'ordinamento generale un livello di specialità inferiore di quanto non sia per la navigazione mercantile.

<sup>48</sup> Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.*, 2007, pag. 725.

<sup>49</sup> A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, cit. pag. 725. Cfr. S.M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, vol. I, Milano, 2007, pag. 17. L'autore scrive in merito “*nell'ambito del nostro ordinamento il diritto della navigazione è stato inteso come un complesso organico, unitario, coerente e tendenzialmente completo di istituti, contrapposti a quelli di diritto comune ed ispirati a principi propri, in modo tale da essere riuniti in un vero e proprio sistema*”.

applicano del diritto comune. Si riscontrano autonomia scientifica e didattica, invece, quando una determinata materia abbia propri cultori dediti allo studio della dogmatica e delle questioni derivanti dalla materia, col fine della sua sistemazione nel quadro generale dell'ordinamento, e quando essa formi oggetto di insegnamento a se stante<sup>50</sup>; è convincimento di molti<sup>51</sup>, che l'individualizzazione di una determinata materia non possa prescindere dal momento in cui la medesima divenga oggetto di insegnamento.

Infine, con riferimento all'unitarietà, così come la nave si allontana da un porto, anche l'aereo si stacca dalla terraferma e quindi secondo la dottrina c'è unitarietà fra la navigazione marittima e la navigazione aerea e dunque esiste un parallelismo tra le norme marittime e le norme aeree.

Questi tre elementi hanno fortemente inciso sulla visione del diritto della navigazione e quindi sul codice della navigazione del 1942. Lo Scialoja considerava la genesi di un codice espressione di un corpo di norme dotato di autonomia rispetto al diritto generale: *“quando le deviazioni sono numerose, e tutte ispirate ad una comune esigenza, il corpo autonomo diventa sistema, la legge speciale diventa codice”*<sup>52</sup>. Tuttavia questa concezione dell'epoca col passare degli anni è stata fortemente ridimensionata.

---

<sup>50</sup> Sull'importanza dell'insegnamento autonomo del diritto della navigazione, cfr. F.M. DOMINEDO, *Il diritto della navigazione e l'insegnamento delle discipline giuridiche*, in *Foro it.*, 1960, sez. IV, pag. 162. Sull'insegnamento del diritto marittimo a Genova prima della codificazione, cfr. M. FORTUNATI, *Prime note sull'origini del processo di autonomia didattica e scientifica del diritto marittimo*, in *Studi per De Marini Avonzo*, Torino, 1999, pag. 183. La materia costituisce oggi un autonomo settore scientifico-disciplinare (d.P.R. 12 aprile 1994) ed è inserita fra le attività formative caratterizzanti della classe del corso di laurea magistrale in giurisprudenza. Il diritto della navigazione è inoltre materia di esame in vari concorsi per l'accesso al pubblico impiego, fra cui il Consiglio di Stato (art. 6 d.P.R. 17 gennaio 1983 n.68). tra le associazioni più importanti in tema di diritto della navigazione spicca L'A.I.DI.NA.T, associazione italiana di diritto della navigazione e dei trasporti che tra i suoi obiettivi ha quello di sviluppare, favorire e promuovere lo studio e la conoscenza del diritto della navigazione.

<sup>51</sup> Carlo Angelici ha ribadito questo convincimento nella propria relazione, *Gli indirizzi del diritto commerciale*, al convegno, *Il contributo della Sapienza alle codificazioni*, organizzato in occasione della ricorrenza degli ottant'anni del codice civile. Si confronti anche A. ZAMPONE, *Il contributo della Sapienza alle codificazioni: il diritto della navigazione*, in *Riv. italiana per le scienze giuridiche*, 2022, pag. 485.

<sup>52</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 23.

## 6) Rapporti fra il codice della navigazione e il codice civile

L'indagine sui rapporti tra il codice della navigazione ed il codice civile<sup>53</sup>, che traggono la loro istituzionale qualificazione dal carattere di diritto speciale che, come si è osservato nel paragrafo precedente, è proprio dell'ordinamento della navigazione, non possono che essere ricercati all'interno dell'art. 1 cod. nav. Riprendendo questo articolo si nota chiaramente come dal lato testuale della norma il nostro legislatore abbia collocato il codice della navigazione al vertice delle norme regolatrici, mentre abbia collocato all'ultimo posto il diritto civile, ovvero, come ritiene la dottrina pressoché unanime, il diritto comune<sup>54</sup>.

Data questa sistemazione da parte del legislatore potrebbe apparire evidente, ad una prima superficiale lettura, la prevalenza del codice della navigazione sul codice civile, ponendosi quest'ultimo quale “normativa di chiusura”<sup>55</sup>. Il che sarebbe coerente con il principio *lex specialis derogat generali*, ovvero che le norme speciali devono prevalere su quelle di diritto comune. Tuttavia, da una più approfondita analisi della questione sul rapporto fra i due codici<sup>56</sup>, ci si rende conto di come, all'interno del nostro ordinamento giuridico, manchi un chiaro raccordo tra il codice della navigazione e il

---

<sup>53</sup> Sul rapporto tra codice della navigazione e codice civile risultano particolarmente chiari ed esaustivi M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 228 ss.; S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-1948, pag. 9 ss.; G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, pag. 221 ss.

<sup>54</sup> Per diritto civile si intende “il diritto comune o generale” e come tale comprende, oltre alle norme di diritto privato, anche disposizioni di diritto amministrativo, penale processuale, etc., taluni autori per contro sostengono una tesi diversa cfr. E. SPASIANO, *Oggetto, limiti e integrazione del diritto della navigazione*, cit., pag. 47, secondo cui il “diritto civile sta a significare diritto privato in genere, civile e commerciale, ma non comprende anche il diritto pubblico”.

<sup>55</sup> L'espressione è di G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, parte V, pag. 434.

<sup>56</sup> A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, pag. 453 ss., nel commentare la questione afferma che si commetterebbe un errore nel pensare che l'art. 1 cod. nav. releghi il diritto comune ad una posizione residuale “quasi che esso dovesse fungere da sorta di completamento nel caso di mancanze del diritto della navigazione, oppure da riempitivo nel caso di lacune in esso”. Il codice civile infatti assume una voce rilevante per la normazione della materia navigazionistica.

codice civile, il che ha portato a non poche incertezze soprattutto in merito alla natura e alla posizione gerarchica delle varie norme.

Ciò che deve essere chiarito è il valore e gli effetti delle norme che, contenute nel codice civile o nel codice della navigazione, richiamano rispettivamente il codice della navigazione e il codice civile. Si tratta cioè di stabilire l'efficacia della norma richiamata nell'ambito della disciplina della fonte diversa da quella in cui è originariamente posta. Come si osserva in dottrina<sup>57</sup>, *“ciò che conta non è la collocazione di una norma in uno o nell'altro codice, ma il fatto che si tratti o meno di norma speciale destinata, come tale, a prevalere sulle norme comuni. Queste ultime infatti trovano applicazione soltanto in assenza di leggi speciali, regolamenti ed usi in materia di navigazione (art. 1, comma 1, cod. nav.) e dopo aver esperito inutilmente il tentativo di ricercare norme speciali attraverso il procedimento analogico (art. 1, comma 2, cod. nav.)”*<sup>58</sup>.

Al fine di chiarire la questione le norme possono essere radunate all'interno di gruppi omogenei. In merito a questi raggruppamenti la dottrina<sup>59</sup> ha proposto diversi schemi tra loro parzialmente differenti. Quello che viene riportato qui di seguito è quello che, a mio avviso, appare preferibile. Si possono distinguere:

- Norme del codice civile che regolano direttamente la materia della navigazione. Sono norme che, pur essendo ricomprese all'interno del codice civile, appartengono al diritto della navigazione e pertanto hanno natura speciale. Fa parte di questa fattispecie, a titolo di esempio, l'art. 611 cod. civ. e seguenti sui testamenti a bordo della nave e dell'aeromobile.
- Norme del codice civile che richiamano il codice della navigazione. Rientrano in questa fattispecie gli artt. 1680 e 1885 cod. civ. che prevedono, rispettivamente, l'applicazione al settore della navigazione delle disposizioni del codice civile

---

<sup>57</sup> M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, cit., pag. 228 ss.

<sup>58</sup> Si può dire che il particolare carattere dell'ordinamento delle fonti di diritto della navigazione fa sì che il criterio di specialità prevalga sul criterio gerarchico. In merito si confronti anche G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987, pag. 19 *“Le norme privilegiate sul piano gerarchico sono quelle aventi un contenuto adatto ed una destinazione espressa a regolare la materia speciale ovunque si trovino”*.

<sup>59</sup> Cfr. M. BRIGNARDELLO, *op. cit.*, pag. 228 ss.; S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, cit., pag. 9 ss.; G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, cit., pag. 221 ss.

relative ai trasporti e alle assicurazioni se non derogate dal codice della navigazione. Queste norme hanno dato origine a contrastanti tesi interpretative. La dottrina si divide tra chi ritiene che esse abbiano una funzione limitativa circa la portata applicativa delle norme speciali del diritto della navigazione, comportando la prevalenza delle disposizioni del codice civile in materia di trasporti ed assicurazioni. Si andrebbe in questo modo a modificare la gerarchia delle norme poste dall'art. 1 cod. nav. andando a dare alle norme civilistiche la prevalenza sulle norme contenute nel codice della navigazione<sup>60</sup>. Per contro c'è chi ritiene che queste norme confermino l'operatività dell'art. 1 cod. nav. e quindi definiscano la prevalenza delle norme del codice della navigazione su quelle del codice civile<sup>61</sup>.

- Norme del codice civile richiamate dal codice della navigazione. Appartengono a tale fattispecie, sempre a titolo di esempio, gli artt. 204 e 241 cod. nav. che riguardano rispettivamente, il primo, i casi e le forme con cui il comandante della nave può celebrare i matrimoni a bordo, rinviando all'art. 101 cod. civ., mentre il secondo, sul contratto di costruzione di nave, prevede che a questo contratto si applichino le norme regolatrici il contratto di appalto in genere contenute nell'art. 1655 cod. civ. Anche in questo caso in dottrina non vi c'è uniformità di vedute tra chi sostiene che tali norme richiamate diventino norme speciali<sup>62</sup>, chi invece sostiene che esse prevalgano solo sui regolamenti in materia di navigazione<sup>63</sup>, e chi per contro afferma che tali norme mantengano la loro natura di diritto comune<sup>64</sup>.

---

<sup>60</sup> Sono concordi con questa visione, D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 214; M. GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982, pag. 53 ss.; R. MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2002, pag. 30 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., pag. 61 i quali affermano "la disciplina civilistica viene a prevalere sulle altre fonti speciali diverse dalla legge".

<sup>61</sup> Cfr. G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 299 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., pag. 152 ss.; E.G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*. Milano, 2007, pag. 194 ss.

<sup>62</sup> In tal senso cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *op. cit.*, pag. 62, secondo cui "il richiamo alle norme del codice civile contenuto in norme del codice della navigazione qualifica la norma richiamata come 'in materia di navigazione' e quindi come norma di diritto speciale". Cfr. anche G. RIGHETTI, *op. cit.*, pag. 158.

<sup>63</sup> Cfr. G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, pag. 321; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative del diritto della navigazione*, cit., pag. 122.

<sup>64</sup> Cfr. F. M. DOMINEDO, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 298, secondo cui "se la norma di diritto comune è espressamente richiamata dalla norma di diritto speciale ... la norma

- Norme del codice civile che trovano applicazione nel settore della navigazione pur non essendo espressamente richiamate dal codice della navigazione. Rientrano in questa categoria tutte le norme sui contratti in generale le quali trovano diretta applicazione al settore della navigazione qualora non siano incompatibili o derogate da norme speciali. A titolo di esempio, si pensi al contratto di locazione di nave, il quale, per quanto non previsto dall'art. 376 e seguenti del codice della navigazione, trova disciplina nelle disposizioni del codice civile all'art. 1571 e seguenti che riguardano in generale il contratto di locazione di cose.

---

*richiamata sarà allora posta allo stesso rango della norma richiamante, con la pratica conseguenza di non poter essere derogata da alcuna delle sottostanti norme di diritto speciale. Resta comunque fermo che la norma di diritto comune, per quanto si rende così immediatamente applicabile anche alla materia speciale, non altra però la propria natura". Si confronti anche D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 217.*

## CAPITOLO SECONDO

### DALLE PRIME LEGGI SULLA NAVIGAZIONE MARITTIMA AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

#### 1) Testi normativi antecedenti al codice della navigazione

Prima di entrare nel tema della storia delle fonti del diritto della navigazione, si rende necessaria una breve premessa. All'interno di questo capitolo verranno considerate solo le fonti del diritto marittimo senza quindi tenere in considerazione né l'evoluzione della normativa aerea, né quella relativa al trasporto per acque interne. Fino ad un'epoca relativamente vicina, il trasporto è stato essenzialmente, se non unicamente, trasporto per acqua. Il trasporto ferroviario e il trasporto aereo, infatti, rappresentano una realtà recente, frutto dello sviluppo tecnologico del XIX e XX secolo. Identica osservazione per il trasporto stradale che, pur essendo stato praticato fin da tempi remoti, ha assunto una concreta rilevanza *“solo con l'introduzione di mezzi di trasporto adeguati e sufficientemente capienti e con la costruzione di una fitta, completa ed idonea rete stradale”*<sup>65</sup>. Per contro, il mare ha costituito una via di comunicazione naturale, percorribile da mezzi adatti a ricevere carichi di dimensione, peso e quantità notevoli fin in epoche remote. Pertanto si può dire che la storia del trasporto è stata, per secoli e secoli, la storia del trasporto marittimo.

La storiografia del diritto marittimo è un argomento poco indagato da parte della letteratura, tanto da quella italiana quanto da quella straniera, contrariamente da quanto è accaduto per il diritto commerciale<sup>66</sup>. Per la conoscenza dei testi di diritto marittimo

---

<sup>65</sup> Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., pag. 7.

<sup>66</sup> I contributi scientifici prodotti per il diritto marittimo, infatti, non sono paragonati alla fiorente letteratura della quale ha goduto il diritto commerciale. Tra tutti spicca per completezza, la *Storia del diritto commerciale* di Levin Goldshmidt. La menzione di quest'opera induce a formulare l'auspicio che anche nel campo storico il diritto della navigazione cessi di essere considerato ancillare rispetto al diritto

precedenti al XVIII secolo l'opera di maggior pregio è sicuramente la *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle* del Pardessus. Un approfondito dizionario bibliografico del diritto marittimo dal XVI secolo al XIX secolo rappresenta l'opera di Leopoldo Tullio, *Bibliografia sommariamente ragionata di diritto marittimo antico fino al 1808*.

Le più antiche disposizioni normative in materia marittima si trovano raccolte all'interno delle leggi mesopotamiche, la più importante delle quali è il Codice di Hammurabi<sup>67</sup>. Questo codice, che risale al 1750 a.C. circa, consta di 282 paragrafi all'interno dei quali si riscontrano precetti che riguardano la costruzione, l'urto e il danneggiamento di navi con il conseguente risarcimento e la misura dei noli.

Risultano poche tracce di leggi fenicie<sup>68</sup> e di leggi greche. Ma poiché i Fenici furono tra i più audaci e dinamici navigatori dell'antichità, si era posto in evidenza la gravità della lacuna. La soluzione fu individuata dal Pardessus: i giudei non essendo certamente un popolo marinaro, dovevano verosimilmente aver riprodotto le regole fenicie all'interno dei loro testi, e pertanto la normativa fenicia si può trovare all'interno dei testi ebraici del Talmud di Gerusalemme ed il Talmud di Babilonia. Di notevole interesse all'interno del Talmud di Babilonia, e quindi di origine fenicia, è la menzione ad uno dei più originali istituti del diritto marittimo ovvero l'avaria comune<sup>69</sup>. Il testo più importante del diritto ellenico è la *lex Rhodia*<sup>70</sup>, che fu poi incorporata dai giuristi romani all'interno del Digesto.

---

commerciale e riceva trattazioni che pongano in più chiara luce le linee del suo svolgimento. Lo stesso Scialoja ebbe modo di affermare che gli studi storici del diritto marittimo sono sempre stati coltivati ed ingente è la massa di documenti pubblicati dai ricercatori di archivi, ma molto resta da fare per revisione critica dell'evoluzione storica degli istituti tradizionali, cfr. A. SCIALOJA, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3.

<sup>67</sup> Cfr. E. PETENZI, *Il codice del re di Babilonia Hammurabi e le antiche regole del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2005, pag. 525; D. CECCARELLI MOROLLI, *Prodromi di «diritto della navigazione» nel Vicino Oriente Antico alla luce dei «codici mesopotamici»*, in *Iuria orientalia*, 2009, pag. 15; V. MANZINI, *Il diritto commerciale nella legge più antica del mondo*, in *Riv. dir. comm.*, 1903, I, pag. 143. Per una trattazione generale sulle leggi mesopotamiche si confronti C. SAPORETTI, *Le leggi della mesopotamia*, Firenze, 1984.

<sup>68</sup> Per una ricostruzione del diritto marittimo fenicio, cfr. J. DAUVILLERS, *Le droit maritime phénicien*, in *Rev. Int. Des droits de l'antiquité*, 1959, pag. 33; F. QUERCI, *Il diritto marittimo fenicio*, in *Riv. dir. nav.* 1960, parte I, pag. 411.

<sup>69</sup> Cfr. J. DAUVILLERS, *op. cit.*, pag. 57, sostiene anche, attraverso un passo del Talmud di Babilonia, l'origine fenicia, seppur in forma ancora rudimentale, dell'assicurazione marittima.

<sup>70</sup> Sulla Lex Rhodia, cfr. F. DE MARTINO, *Lex Rhodia*, in *Riv. dir. nav.* 1937, parte I, pag. 335.



Nel Digesto, pur trovandosi un centinaio di frammenti riguardanti la materia marittima, manca una trattazione organica della materia. In questi frammenti si trovano norme ed indicazioni che concernono le principali figure e i principali istituti del diritto marittimo tra cui la nave, il *magister navis*, il *gubernator navis*, *l'actio de recepto*, *l'actio exercitoria* e *l'actio institoria*, i furti, i naufragi e il *foenus nauticum*<sup>71</sup>.

Il diritto marittimo medievale si riannoda, da un lato, al diritto romano, dal quale ereditò gli istituti fondamentali, dall'altro al diritto consuetudinario volgare. Risale a questo periodo l'affermarsi di alcuni particolari istituti, determinati dall'elevato rischio costituito per le spedizioni marittime dagli attacchi dei pirati oltre che dalle forze della natura, quali la *colonna* e la *commenda*. Questi istituti constano in una sorta di consorzio dei rischi, della nave e del carico, nonché dei proventi e delle perdite conseguibili dalla spedizione marittima. In Italia, in questi secoli, si assiste ad una fioritura di statuti marittimi delle più importanti città del Mar Adriatico e Tirreno<sup>72</sup>. In Adriatico assumono grande rilievo gli *Odrinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani*, ovvero gli "Ordinamenti e consuetudini del mare pubblicati dai consoli della città di Trani"; tali ordinamenti si sostanziano in una redazione di 32 capitoli risalente, secondo le stime, al 1063. Questi, come anche le consuetudini di Bari del 1202 e lo statuto di Ancona del 1397, presentano al loro interno disposizioni di carattere privatistico diversamente dallo statuto di Rimini del 1334 che contiene norme di diritto amministrativo. Inoltre particolare importanza è attribuita agli statuti veneti tra cui quello di maggior rilievo è lo statuto del doge Ranieri Zeno, *statuta et ordinamenta super navibus*, del 1255, che contiene disposizioni di carattere amministrativo e di polizia marittima<sup>73</sup>. Fra gli statuti dalmati, importanti sono quelli di Ragusa, del 1272, e di Spalato del 1312. Nel Tirreno un ruolo fondamentale ha esercitato l'ordinamento di

---

<sup>71</sup> Il *foenus nauticum* era una forma particolare di contratto esistente nel mondo romano, esso era un prestito marittimo che serviva a finanziare operazioni commerciali. Colui che intendeva organizzare una spedizione marittima, poteva prendere a prestito denaro, offrendo la nave come garanzia, con il patto che se quest'ultima fosse andata persa nel corso del viaggio per uno dei pericoli previsti nel contratto, non sarebbe stato dovuto alla restituzione. Cfr. F. DE MARTINO, *Sul foenus nauticum*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 217.

<sup>72</sup> G. BONOLIS, *Il diritto marittimo medievale nell'adriatico*, Pisa, 1921; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946; D. CAMMILLERI, *La legislazione marittima in Italia dalle crociate alla battaglia di Lepanto*, Livorno, 1956; M. TOCCI, *Sintesi storica delle fonti del diritto marittimo dall'antichità al medioevo*, in *Dir. trasp.*, 2002, pag. 349.

<sup>73</sup> Il testo degli statuti veneti è in R. PRADELLI – A. SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venezia, 1903.

Amalfi, che si esprime nella *Tabula de Amalphi*, di datazione differente ed incerta, composto di 66 capitoli. A Pisa, risalgono al 1161 il *constitutum usus* e al 1298 il *breve curiae maris pisanea civitatis* che molto influenzarono il *breve portus kallaretani* del 1313 e lo statuto di Sassari del XIII secolo. In Sicilia si rammentano i Capitoli del consolato del mare ed i Capitoli della corte del mare di Messina risalenti al XIV secolo.

Più complesso è il caso di Genova. Come la potenza di Genova si afferma qualche secolo dopo quella di Pisa, così anche la legislazione marittima ligure si manifesta con un certo ritardo. Le più antiche norme<sup>74</sup> sono contenute in un frammento delle leggi statutarie dei Consoli de' palaciti<sup>75</sup>. Norme marittime si rinvengono poi nei *capitula comunis janue* del 1306, mentre pochi anni dopo venne istituito l'Officium Gazariae, cioè "l'Ufficio di Crimea"; si trattava di una magistratura speciale, che, all'atto della sua entrata in funzione nel 1316, aveva il precipuo compito di tutelare i mercanti diretti a Caffa e in seguito estese il suo compito a tutto quanto concerneva la navigazione, anche negli altri mari, ed il commercio marittimo dei genovesi<sup>76</sup>. Questa magistratura produsse numerose leggi, periodicamente confluite in apposite raccolte o inserite negli statuti cittadini. Sempre in Liguria particolarmente interessante lo statuto di Levanto, più volte redatto, nel quale si trovavano disposizioni riguardanti le marche di bordo: nel capitolo 28 del primo libro si prescriveva che prima della partenza si segnasse, sullo scafo della nave, la linea di immersione, che durante il viaggio non poteva poi essere cancellata o superata con altro carico.

Per completare il quadro della legislazione marittima mediterranea occorre citare il *Consolato del mare*, di origine catalana<sup>77</sup>, che costituisce una raccolta di consuetudini seguite dal XIII al XVII secolo. Le consuetudini formatesi sulle coste atlantiche e del mare del Nord sono state raccolte negli *Ordinamenti marittimi di Wisby*, largamente recepiti negli ordinamenti dei paesi scandinavi e dalle città anseatiche. Una raccolta di

---

<sup>74</sup> Per approfondimenti sul diritto marittimo ligure si confrontino V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova, 1951; R. DI TUCCI, *Studi sull'economia genovese del secolo XII. La nave ed i contratti marittimi*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 168.

<sup>75</sup> Il Consolo de' placiti è stata una carica consolare della Repubblica di Genova detta anche consolo delle cause civili, avendo giurisdizione in materia civile.

<sup>76</sup> Cfr. A. LATTES, *Diritto marittimo privato nelle carte liguri dei secoli XII e XIII*, Citta del Vaticano, 1939.

<sup>77</sup> Si è a lungo discusso se il Consolato sia di origine italiana, marsigliese o catalana, ma ormai l'opinione di gran lunga prevalente si pronuncia per l'origine catalana: comunque sia questa tesi non impedisce di trovare influssi pisani, veneziani e amalfitani su singole norme della raccolta.

norme marittime francesi, risalente al XII secolo, è costituita dai *Roles d'Oléron* che furono più tardi integrati dal *Guidon de la Mer* comparso a Rouen alla fine del XVI secolo, il cui pregio è notevole poiché tra le altre cose è il primo testo a trattare approfonditamente dell'assicurazione marittima.

Il primo testo di leggi marittime, di carattere pubblico e privato, diretto a conferire alla materia un'organica e compiuta sistemazione, è l'*Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d'aout 1681, touchant la marine*, che costituisce l'inizio della moderna codificazione del diritto marittimo. Quest'ordinanza, predisposta da Colbert, ministro del Re francese, ebbe un ruolo decisivo su tutto lo svolgimento delle legislazioni successive, affrettando la formazione di leggi nazionali in sostituzione degli usi internazionali come le Ordinanze di Bilbao del 1737, il diritto marittimo prussiano del 1727, e l'Ordinanza svedese del 1750.

I più importanti testi legislativi italiani, posteriori all'Ordinanza, sono stati:

- L'*Editto di marina e navigazione marittima Toscana*, emanato da Granduca Francesco di Lorena il 10 ottobre 1748. Contiene in prevalenza norme di diritto amministrativo e penale.
- Il *Reale editto, o sia regolamento per la navigazione de' bastimenti mercantile de' 18 agosto 1741* di Carlo III di Napoli<sup>78</sup>.
- L'*Editto politico di navigazione mercantile austriaca* emanato a Vienna da Maria Teresa d'Austria nel 1774. Venne redatto in lingua italiana e conteneva prevalentemente norme di diritto pubblico.
- Il *Codice per le veneta mercantile marina* del 1786; non è una semplice collezione di norme, ma un vero Codice, nel significato attuale della parola<sup>79</sup>, che regola tanto i rapporti di diritto pubblico quanto quelli di diritto privato. È considerato il principale complesso normativo di diritto marittimo italiano del XVIII secolo.
- Il *Consolato del marle di Malta* del 1697.

---

<sup>78</sup> Questo editto doveva avere una durata transitoria, come si legge nell'Editto stesso "fino a tanto, che da Noi si farà pubblicare in forma di legge perpetua uno speciale Codice, nel quale dopo maturo, e diligente esame, e consiglio di varie persone dotte, intelligenti e prudenti saranno da noi stabilite, e pubblicate tutte le leggi appartenenti, così alla buona, ed utile navigazione, come al felice Commercio".

<sup>79</sup> Così D. MANIN, *Della veneta giurisprudenza*, Venezia, 1848, pag. 15.

- I *Capitoli di Genova* del 1712.

La conquista napoleonica impose al Regno d'Italia il codice di commercio francese del 1801. Questo codice prevedeva la netta separazione legislativa del diritto privato dal diritto pubblico<sup>80</sup>. Dopo la caduta di Napoleone le vicende relative alla legislazione marittima nei vari Stati in Italia presero strade diverse: in alcuni Stati fu mantenuto in vigore il codice napoleonico (granducato di Toscana, ducato di Parma e Piacenza, ducato di Lucca, Città di Genova), in altri furono ripristinate le antiche leggi (Regno di Sardegna, esclusa Genova, e Venezia), in altri ancora furono emanati nuovi codici che presero a modello il codice napoleonico (Regno delle due Sicilie).

L'influsso che il codice di commercio napoleonico ebbe in Italia, dopo la Restaurazione e per gli anni successivi, fu decisivo<sup>81</sup>. Unificato il Regno d'Italia fu approvato il codice di commercio ed il codice per la marina mercantile. Entrambi contenevano al loro interno disposizioni di diritto marittimo; il codice di commercio dedicava al diritto marittimo il libro II, mentre il codice per la marina mercantile era un'importante opera dedicata segnatamente al commercio via mare che conteneva al suo interno norme di diritto amministrativo, internazionale, penale e processuale riguardanti la navigazione marittima<sup>82</sup>.

---

<sup>80</sup> Il secondo libro del codice di commercio napoleonico era dedicato esclusivamente al commercio marittimo e riproduceva le sole norme di diritto privato contenute nell'Ordinanza del 1681. Cfr. A. DESJARDINS, *Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, Paris, 1890, pag. 239; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 88.

<sup>81</sup> Come afferma G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., pag. 97 "Ecco quindi aprirsi, nella nostra materia, di una fase storica, i cui risultati e le cui conseguenze si perpetuano fino ad oggi".

<sup>82</sup> Sul progetto di codice per la marina mercantile, servito di base al codice del 1865, cfr. D. GAETA, *Il progetto di codice marittimo del 1861*, in *Dir. trasp.*, parte II, 1989, pag. 11. Sull'unificazione legislativa in materia di navigazione realizzata coi due codici, cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE, *La unificazione della disciplina legislativa della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1965, parte I, pag. 141.

## 2) Le teorie di Antonio Scialoja e la loro influenza sul codice della navigazione

Come illustrato precedentemente<sup>83</sup>, la materia della navigazione è disciplinata in Italia, unitariamente, nell'ambito del codice della navigazione che venne emanato con r.d. 30 marzo 1942, n. 327, ed entrò in vigore il 17 aprile dello stesso anno. Esso venne elaborato da un Comitato ministeriale presieduto dal giurista Antonio Scialoja, che diede finalmente una forma sostanziale a quel “nuovo programma ed indirizzo di studio” che era il diritto della navigazione, che Scialoja e la scuola napoletana avevano concepito e sviluppato<sup>84</sup>.

Scialoja e gli studiosi della scuola napoletana<sup>85</sup> concepirono il diritto della navigazione come un diritto speciale, autonomo ed unitario.

Secondo Scialoja la specialità del diritto della navigazione<sup>86</sup> derivava dalla natura stessa della navigazione, cioè il fatto tecnico della navigazione. A suo avviso esistevano

---

<sup>83</sup> Vedi *retro* cap. I par. 2.

<sup>84</sup> Sulla figura di Antonio Scialoja e sul suo ruolo nell'elaborazione del diritto della navigazione vedasi G. BERLINGIERI, *Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1962, pag. 189 ss.; D. GAETA, *Formazione e carattere del codice della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, pag. 224 ss.; ID., voce *Codice della navigazione*, in *Enc. dir.*, vol. VII, 1960, pag. 260; P. GRECO, *La vita e l'opera di Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, parte I, pag. 6 ss.; A. LEFEBVRE d'OVIDIO, *Antonio Scialoja*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, parte I, pag. 6 ss.; G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del sistema della navigazione*, in *Foro it.*, V, 1985, pag. 405 ss. e, ancora di recente, T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il “diritto vivente”*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, pag. 61 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *Il contributo alla scienza giuridica della Rivista del diritto della navigazione e il codice della navigazione a ottant'anni dalla sua entrata in vigore*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, pag. XXI ss.

<sup>85</sup> Attorno alla cattedra di Antonio Scialoja già all'inizio degli anni trenta si formò un piccolo nucleo di studiosi, che rapidamente andò raccogliendo non soltanto nuovi numerosi cultori della materia specialistica ma altresì cultori tra i più promettenti di altre discipline. Questo nucleo di studiosi prese il nome di “scuola napoletana” che, come è noto, rappresenta la corrente di pensiero a cui si deve la soluzione unitaria del codice della navigazione. Gli studiosi che ne fecero parte rappresentavano le principali firme della Rivista del diritto della navigazione, fondata nel 1935 da Antonio Scialoja. L'espressione scuola napoletana si contrapponeva alla già nota scuola genovese formata da F. Berlingieri e dagli specialisti di diritto marittimo dell'università di Genova che ruotavano intorno alla rivista Il Diritto Marittimo.

Per la storia è doveroso ricordare che l'idea di fondare la Rivista del diritto della navigazione fu di Bernardino Scorza, valentissimo commercialista immaturamente scomparso nel 1937, il quale la portò avanti con tenacia coinvolgendo nel disegno anche l'allora giovanissimo Antonio Lefebvre d'Ovidio. Ne diede atto Scialoja, presentando l'iniziativa al fratello Carlo con queste parole “*Scorza e Lefebvre si sono messi in testa di creare una rivista del diritto della navigazione. A mio avviso hanno tutte le capacità per condurre in porto il disegno; ed io ne sarei ben lieto, ancorché non possa assicurare da parte mia se non i migliori auspici. Non posso neppure garantire in alcun modo che la rivista abbia un numero di lettori sufficiente ad un minimo equilibrio economico*”. Ne diede anche elegantemente pubblica conferma scrivendo nella Presentazione del primo fascicolo della Rivista “*questa nuova rivista, che presento a nome del gruppo di giovani studiosi napoletani che ne ha assunto l'iniziativa, etc.*”

sia ragioni storiche sia esigenze pratiche per le quali si dovessero costituire in modo organico tutti gli istituti relativi al traffico marittimo. Per quanto riguarda le ragioni storiche Scialoja concluse che il diritto della navigazione traeva le sue origini dal settore marittimo come creazione originale e spontanea<sup>87</sup>, e pertanto con disposizioni particolari applicabili segnatamente a quell'ambito. Solo successivamente è accaduto che diversi istituti, originariamente pensati per l'ambito marittimo, siano passati al diritto comune. È ben noto infatti il cosiddetto "ruolo del pioniere"<sup>88</sup> che il diritto della navigazione ha svolto rispetto al diritto comune in taluni campi come, a titolo di esempio, quello assicurativo. Per quanto riguarda le esigenze pratiche, invece, Scialoja notò come fossero molti gli istituti tipici del diritto della navigazione che si basavano su una disciplina propria e quindi speciale. Alcuni esempi riportati da Scialoja sono: la professione marittima, che è organizzata in una specie di milizia, con le sue matricole ed i suoi statuti che nulla hanno in comune con la professione commerciale né con altre. La figura dell'armatore, del raccomandatario e soprattutto quella del comandante della nave che non possono essere avvicinate a figure del diritto commerciale o civile. La nave, che è un bene mobile registrato e come tale è stata inquadrata nel codice civile e nel codice commerciale, ma ha un regime giuridico proprio. La proprietà navale che è caratterizzata da istituti particolari come la limitazione della responsabilità e la pubblicità armatoriale, più complessa della proprietà immobiliare civile. Le garanzie reali ed i privilegi navali che hanno lineamenti propri. Le imprese di navigazione, sia grandi che piccole, che hanno forme proprie di organizzazione e di attività. I contratti di utilizzazione della nave che presentano una loro specifica regolamentazione. Le avarie comuni, l'assistenza e il salvataggio, che sono altri istituti esclusivi del diritto marittimo.

Pertanto, è proprio la natura stessa della navigazione che determina la specialità del diritto e che *"costituisce la comune giustificazione ed il vincolo intimo, che uniscono in un complesso organico tutti gli istituti speciali, e tutte le derivazioni dalle norme del*

---

<sup>86</sup> Vedi *retro* cap. I par. 5

<sup>87</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 9

<sup>88</sup> Su tale espressione vedasi A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Diritto della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1957, pag. 960; D. GAETA, *Nozione oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, pag. 125, e più di recente A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasparen.*, 2007, pag. 734.

*diritto comune*<sup>89</sup>. Per tali motivi Scialoja definì la navigazione come un *trasporto autarchico*, proprio per metterne in risalto la sua specialità e l'elemento sperimentale che sta alla base della sua disciplina<sup>90</sup> e il fatto che questa disciplina dovesse essere regolata in un modo unitario<sup>91</sup>. Il carattere unitario della disciplina trova il suo fondamento nell'art. 1 cod. nav.<sup>92</sup> che considera il diritto della navigazione come un tutto organico ed unitario, riflettendo il carattere dell'autonomia e specialità grazie alla prevalenza delle norme speciali rispetto al diritto comune. Agli occhi di Scialoja il diritto della navigazione, in quanto diritto speciale, doveva essere inteso come un complesso di norme dirette al soddisfacimento sia di aspetti pubblicistici sia di interessi privatistici, andando a costituire così un sistema a se stante e distinto, ovvero autonomo, rispetto al sistema generale del diritto<sup>93</sup>.

Se l'unità della materia si fonda sulla specialità, dall'unità speciale ed organica della disciplina deriva l'autonomia del diritto della navigazione. Scialoja riteneva il diritto della navigazione dovesse essere necessariamente un diritto autonomo<sup>94</sup>. Egli osservava come fossero gli stessi interessati alla materia, con le loro potenti imprese e corporazioni, che *“lo creano, lo discutono e lo deliberano nei loro congressi nazionali ed 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*

---

<sup>89</sup> Cfr. A. SCIALOJA, *op. cit.*, pag. 11.

<sup>90</sup> *“L'essenza della navigazione sta nel trasporto autarchico e le particolari situazioni e le speciali esigenze del traffico marittimo ed aereo derivano tutte da questo fondamentale elemento di fatto”* così A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., pag. 29.

<sup>91</sup> Cfr. E. TURCO BULGHERINI, *Il contributo alla scienza giuridica della rivista del diritto della navigazione e il codice della navigazione a ottant'anni dalla sua entrata in vigore*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, parte I, pag. XXI. L'autrice afferma che a partire dai testi di Scialoja e degli autori della Rivista del diritto della navigazione *“si viene ad affermare la fisionomia unitaria del fatto tecnico alla base di ogni tipologia di navigazione (marittima interna ed aerea), partendo dalla considerazione che la navigazione marittima ed aerea costituisce un 'trasporto autarchico', ovvero che la nave e l'aeromobile risultano isolati, almeno materialmente, nell'ambito nel quale navigano, che presenta dei rischi del tutto speciali ed ignoti alla realtà terrestre che giustificano il carattere di specialità e l'esigenza di autonomia”*.

<sup>92</sup> Vedi retro cap. I par. 3.

<sup>93</sup> Nella relazione ministeriale del codice della navigazione al paragrafo 5 si afferma che *“in materia di navigazione gli istituti privatistici si innestano e vivono sugli istituti di carattere pubblico, compenetrandosi con questi a tal punto da rendere inattuabile la separazione”*. Cfr. anche E. TURCO BULGHERINI, *op. cit.*, il diritto della navigazione era inteso da Scialoja come un *“complesso organico di norme dirette a soddisfare interessi pubblicistici e garantire, attraverso l'intervento penetrante dello Stato, lo svolgimento ordinato e sicuro della navigazione, condizionando la tutela dell'interesse privato alla realizzazione dell'interesse pubblico”*.

<sup>94</sup> Il carattere dell'autonomia è da intendersi *“al contempo legislativa, scientifica, didattica e giuridica”*. Sul punto cfr. A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 7

*classe o di categoria*”<sup>95</sup>. Scialoja attinse per la formulazione dell’autonomia del diritto della navigazione da due grandi studiosi francesi, il Pardessus e il Ripert, che furono tra i più autorevoli dei particolaristi del diritto marittimo. Ripert sosteneva che il diritto marittimo fosse qualcosa di diverso dal diritto privato e dal diritto pubblico, in quanto sorto in un’epoca in cui queste distinzioni non si erano ancora inventate<sup>96</sup>. Ciò dava adito al fatto che il diritto marittimo e quindi il diritto della navigazione dovessero essere diritti autonomi. Pardessus, invece, aveva osservato che il diritto marittimo ha tre caratteri specifici: l’originalità, l’universalità, e l’immutabilità. Scialoja constatò che dimostrare che questi tre caratteri non esistono o non hanno importanza sarebbe la prova che il diritto marittimo non è autonomo. Stesso ragionamento può essere esteso al diritto della navigazione.

Un ulteriore aspetto di particolare rilevanza che sta alla base del pensiero di Scialoja, che tuttavia gli valse non poche critiche da parte di altri studiosi, era la sua avversione all’uniformità internazionale della materia marittima<sup>97</sup>. Egli affermò espressamente che *“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”*<sup>98</sup>. Secondo Scialoja infatti l’uniformità internazionale del diritto marittimo avrebbe portato ad una perdita delle tradizioni giuridiche nostrane oltre che ad un sacrificio degli interessi privati e politici dei paesi mediterranei *“in omaggio alla potenza o prepotenza di nazioni di diversa mentalità e cultura”*. Negativo di conseguenza era il suo giudizio su tutta quella normativa che disciplinava istituti del diritto marittimo in modo unitario come le convenzioni internazionali; a proposito della convenzione di Bruxelles sulla limitazione della responsabilità dell’armatore, la bollò come un *“informe e indigeribile polpettone in salsa anglosassone”*. Secondo Scialoja e i sostenitori delle sue teorie, lo svilupparsi del

---

<sup>95</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 17

<sup>96</sup> G. RIPERT, *Droit maritime*, Paris, 1922 pag. 2 ss.; G. RIPERT, *Traité de droit maritime*, I, Paris, 1929 pag. 1 ss.

<sup>97</sup> Questa concezione di Scialoja ha dato luogo negli anni trenta, ad una accesa e vivace disputa scientifica tra lo Scialoja stesso e il prof. Francesco Berlingieri Sr.; cfr. A. SCIALOJA, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3 ss.; F. BERLINGIERI SR., *Verso l’unificazione del diritto del mare. Parole al prof. A. Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1935, pag. 449 ss.; A. SCIALOJA, *Utopie. Risposta al prof. Francesco Berlingieri*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 3 ss.; F. BERLINGIERI SR., *Verso l’unificazione del diritto del mare*, in *Dir. mar.*, 1936, pag. 105 ss.

<sup>98</sup> A. SCIALOJA, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3.



suo programma di costruzione degli istituti del diritto della navigazione nell'unità organica e sistematica della disciplina, creazione originale italiana, che non teneva in considerazione il diritto uniforme di matrice anglosassone, apriva in Italia una nuova via di ricostruzione scientifica del diritto marittimo<sup>99</sup>. Lo stesso Lefebvre d'Ovidio, il quale, pur rilevando l'opportunità di uniformare internazionalmente le regole del diritto marittimo, sosteneva che quest'ultimo, al pari di altri comparti dell'ordinamento giuridico, risentiva “*delle proprie tradizioni etniche, geografiche e politiche*”<sup>100</sup>. In realtà il codice attinse pienamente dalla disciplina uniforme e alla prassi internazionale dell'epoca. Gabriele Pescatore attribuisce infatti ad Antonio Lefebvre d'Ovidio, alla sua “capacità creativa di adattamento” il merito di aver reso il codice conforme alla disciplina internazionale.

Tuttavia, questa avversione scialojana per l'internazionalismo della materia deve essere inquadrata all'interno del contesto politico dell'epoca. Infatti, a ben vedere, la nascita del diritto della navigazione e la sistemazione del codice della navigazione si collocano all'interno del Ventennio fascista (1922-1943). La politica italiana, in quel particolare periodo storico, era tutta volta all'esaltazione nazionale. È logico pensare che Scialoja abbia voluto creare un sistema del diritto della navigazione coerente con i pilastri ideologici dell'epoca, e pertanto, da questa precisa volontà, ne è derivata l'esaltazione dei principi nazionalistici ed il correlato formale rifiuto delle esperienze e delle disposizioni di origine internazionale<sup>101</sup>.

---

<sup>99</sup> Cfr. F. M. DOMINEDO', *Teoria generale e diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 21. L'autore afferma in merito “*la fase della nostra decadenza, logicamente legata ai tempi in cui le raccolte consuetudinarie dei secoli XV e XVI, ancora ispirate alle fonti adriatiche e specie tirreniche, cedevano il passo all'Ordinanza de la marine di Luigi XIV coi suoi elementi di diritto nordico e anseatico, può dirsi chiusa*”.

<sup>100</sup> A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Intorno all'unificazione del diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 337 ss.

<sup>101</sup> S.M. Carbone scrive a tal proposito “*non è un caso che nell'elaborazione dottrinale che ha caratterizzato la preparazione del codice della navigazione ... si sia cercato di 'nazionalizzare' le soluzioni normative che venivano ricondotte ai principi caratterizzanti il codice della navigazione. Si preferiva, cioè, seguire una generale tendenza a non valorizzare nella loro originaria portata le esperienze ed i risultati normativi maturati in ambito internazionale o di ordinamenti stranieri che avrebbero potuto fornire soluzioni ed argomenti di valutazione coerenti con le risposte del mercato*” prosegue l'autore affermando che “*anche nella prassi giudiziaria italiana, sino ai primi decenni della seconda metà del secolo scorso, sono state grandemente insensibili alle esigenze manifestate dal mercato, ispirandosi ai principi indicati (dal codice) di cui si confermava, così, l'esattezza e di cui si forniva un preciso inquadramento teorico ed una legittimazione dogmatica*”, S.M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Trattato*

### 3) Il diritto vivente

La nozione di autonomia del diritto della navigazione proposta da Scialoja e dalla scuola napoletana è pensata a partire dal richiamo al “diritto vivente”. Questa è un’espressione che venne usata per la prima volta dal giurista e sociologo Eugen Ehrlich, autore nel 1913 dell’imponente opera “*Grundlegung der Sociologie des Rechts*” tradotta “I fondamenti della sociologia del diritto”. Il diritto vivente secondo Ehrlich è quella concezione del diritto per la quale non assume importanza la norma giuridica in quanto frutto di una legislazione, bensì la consuetudine che spontaneamente da parte della società stessa è venuta a formarsi. Egli considerava dunque che in ogni epoca il baricentro dello sviluppo del diritto non va ricercato nella legislazione, né nella scienza giuridica, ma nella società stessa<sup>102</sup>.

Scialoja riprese e fece proprio questo concetto<sup>103</sup> per la sistemazione del diritto della navigazione. Egli, infatti, concepì una sostanziale contrapposizione tra il diritto codificato ed il diritto vivente per spiegare l’autonomia del diritto della navigazione, affermando che “*L’autonomia del diritto della navigazione appare 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 talvolta una contrapposizione, tra il diritto codificato ed il diritto vivente*”<sup>104</sup>. Il diritto vivente

---

*breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, vol. I, Milano, 2007, pag. 17. Cfr. anche M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, vol. I, Milano, 2011.

<sup>102</sup> Cfr. E. EHRLICH, *Grundlegung der Sociologie des Rechts*, Berlin, 1913.

<sup>103</sup> Per un approfondimento sul diritto vivente nella concezione di Scialoja, cfr. T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il “diritto vivente”*, cit., pag. 61. Secondo l’autore infatti la locuzione diritto vivente può assumere diversi significati a seconda della tesi che si segue. L’Autore afferma che “*Scialoja abbia fatto ricorso al richiamo al ‘diritto vivente’ secondo più strategie e con riferimento a differenti problemi, di natura ontologica (e quindi per definire ciò in cui consisterebbe il diritto della navigazione) che metodologica (ossia come chiarimento sul senso e il ruolo dell’interpretazione). È difficile negare che in questo modo, egli abbia lasciato spazio ad ambiguità, nonché ad una serie di questioni irrisolte*”.

<sup>104</sup> A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, cit., pag. 30. Va sottolineato, però, come già nelle fasi storiche della codificazione del diritto marittimo precedenti a quella di Scialoja, si fosse rivendicato al legislatore il compito di trasporre nella legge scritta usi e consuetudini già applicate. Significativo al riguardo è P. S. BOULAY PATY, *Cours de droit commercial maritime. D’après les principes et suivant l’ordre du code de commerce*, I, Rennes, 1821, pag. 2 “*les lois nautiques sont nées de la nature même du commerce maritime, de sa liberté, de son indépendance. La jurisprudence nautique a préparé les règlements et les ordonnances du commerce maritime; et les us et coutumes de la mer ont présidé aux codes divers des peuples, navigateurs et commerçans*”, per la traduzione italiana, E. RIGHETTI, *Corso di diritto commerciale marittimo, giusta i principi e secondo l’ordine del codice di commercio*, 1821, II.

pertanto agli occhi di Scialoja non si identificava nella cosiddetta *law in books*, ovvero l'insieme dei testi normativi emanati dal legislatore, ma la *law in action* vale a dire ciò che viene effettivamente osservato e applicato nella realtà. Egli considerava come fonti del diritto vivente da una parte l'interpretazione, ovvero il processo attraverso il quale si passa dalla norma astratta alla norma concreta, e dall'altro la forza vincolante della volontà privata. Tutto questo si riscontra facilmente nel diritto della navigazione.

Questo richiamo al diritto vivente per la sistemazione del diritto della navigazione ha portato, tuttavia, a due critiche. La prima critica viene mossa al codice della navigazione che, in quanto *corpus* di leggi, va in contrasto con l'idea stessa di diritto vivente. A tale critica si risponde facendo notare come il codice della navigazione non voglia porsi contro le creazioni del diritto vivente, bensì voglia inquadrarle all'interno di un sistema unitario per ragioni di praticità<sup>105</sup>. Inoltre lo stesso codice, al primo comma dell'art. 1, ribadisce la centralità degli usi e delle consuetudini come fonti del diritto della navigazione.

La seconda critica viene mossa a Scialoja per la sua avversione all'uniformità internazionale della materia. Il settore dello *shipping*, essendo per sua natura un settore internazionale, è inevitabile che tenda verso un'uniformità internazionale della normativa, che peraltro risulta coerente con il concetto di diritto vivente. A mio avviso il settore dello *shipping* per motivi di praticità non può prescindere da una disciplina comune, almeno per quanto riguarda gli aspetti commerciali e di sicurezza. Se il commercio marittimo ha carattere internazionale, la disciplina legislativa, di conseguenza, dev'essere uniforme tra i vari Stati. Concordo dunque con Berlingieri quando scriveva “*l'intervento dei legislatori dovrebbe essere limitato a dettare quelle norme di carattere inderogabile, il cui scopo pratico è la tutela della collettività, lasciando alle parti di regolare, sia entro i confini del rispettivo Stato, sia*

---

<sup>105</sup> Scrive La Mattina che “*già nel pensiero di Scialoja, la codificazione del 1942 non avrebbe potuto né avrebbe dovuto contrapporsi al 'diritto vivente', il quale rappresenta uno dei fondamentali 'formanti' della materia del diritto della navigazione*”: così testualmente A. LA MATTINA, *Il codice della navigazione e le leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 242 ss. Cfr. anche M.M. COMENALE PINTO, *Il diritto vivente e l'autonomia del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, pag. 3; T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il "diritto vivente"*, cit., pag. 61 ss.;

*internazionalmente, i loro rapporti nel modo da esse creduto più conforme ai loro interessi*<sup>106</sup>.

---

<sup>106</sup> F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare: studi, relazioni e proposte*, Genova, 1933, pag. 341.

## CAPITOLO TERZO

### GLI ANNI SUCCESSIVI ALLA NASCITA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

#### 1) **Autonomia e specialità negli anni successivi alla nascita del codice della navigazione**

A partire dalle osservazioni di Antonio Scialoja, numerosi sono stati i contributi al diritto della navigazione, negli anni successivi alla nascita del codice<sup>107</sup>. Particolare interesse da parte della dottrina è stato riservato all'analisi della specialità e dell'autonomia, ovvero i due tratti caratteristici sui quali Scialoja aveva fondato il diritto della navigazione. L'obiettivo era capire se avesse ancora senso considerare il diritto della navigazione un diritto speciale ed autonomo alla luce della costante evoluzione della realtà effettuale oppure se si dovesse procedere ad una riformulazione dell'intero sistema della materia. Uno dei principali obiettivi del cultore della materia, infatti, è costituito *“dall'individuazione di una moderna prospettiva dogmatica che, in virtù del superamento degli schemi tradizionali, sia in grado di offrire un valido supporto sistematico per la definizione della complessa tematica posta dal dato concreto nel suo continuo divenire”*<sup>108</sup>.

---

<sup>107</sup> Oltre ai numerosi volumi di carattere generale e agli scritti monografici, si segnalano diverse pubblicazioni periodiche: la Rivista del diritto della navigazione fondata da Antonio Scialoja nel 1935 e cessata nel 1972, poi ripresa nel 2010; Il diritto marittimo fondata nel 1899 da Francesco Berlingieri che si concentra prevalentemente sul diritto della navigazione marittima; dal 1978 fino al 1996 Studi marittimi, nata su iniziativa del Consorzio autonomo del porto di Napoli; di taglio interdisciplinare era la rivista Trasporti, nata nel 1973 e cessata nel 2010; la rivista Diritto dei trasporti, nata nel 1988, si ricollega alla scuola di Antonio Scialoja proponendosi di svilupparla in un allargamento della materia giustificato dall'evoluzione del fenomeno del trasporto e dai connessi sviluppi della disciplina di diritto uniforme. Insieme alla dottrina, anche la giurisprudenza italiana ha dato un costante e prezioso contributo alla retta interpretazione del nuovo codice. Questa opera è stata svolta in particolare dal Supremo Collegio, dalla Corte d'Appello di Genova e dal Tribunale di Genova.

<sup>108</sup> Cfr. M. GRIGOLI, *Sistema di diritto della navigazione: parte generale*, Bari, 1979.

Come già ricordato in precedenza<sup>109</sup>, specialità ed autonomia del diritto della navigazione muovono *in primis* da ragioni storiche; il diritto della navigazione nasce dal settore marittimo, come creazione originale e spontanea e quindi con disposizioni particolari, applicabili segnatamente a quell'ambito.

In passato la navigazione era considerata un'attività rischiosa, sia per chi lavorava a bordo sia per chi, attraverso la nave, svolgeva un'attività commerciale, e quindi era necessario che questa attività venisse regolata da norme speciali. Con l'avvento delle nuove tecnologie, come le telecomunicazioni e i *Gps*, oltre che allo sviluppo della tecnica delle costruzioni navali, le spedizioni via mare sono diventate negli anni sempre più sicure. Un tempo ogni situazione di pericolo sorta durante la navigazione poteva essere sventata solo dalla capacità del comandante della nave, che aveva pieni poteri al punto di chiamato *Master after God*. Oggi, invece, la nave in pericolo può contare su un soccorso esterno garantito dalla fitta rete di comunicazione che lo sviluppo tecnologico ha posto in essere e che quindi la rendono sempre meno isolata<sup>110</sup>. Inoltre, a mio avviso, lo sviluppo tecnologico, col rendere la navigazione più sicura, ha modificato ed in parte ridimensionato alcuni elementi tipici che sono sempre stati cardine per la buona riuscita della navigazione, come l'organizzazione e la disciplina di bordo, oltre a far sparire alcune figure professionali come, per esempio, i fuochisti<sup>111</sup>. Alla luce di tutti

---

<sup>109</sup> Vedi *retro*, cap. II par. 2

<sup>110</sup> Grazie allo sviluppo delle telecomunicazioni ogni armatore è stato in grado di sapere giorno per giorno e ora per ora in quale preciso punto dell'oceano si trovi la sua nave. Va ricordato che il distacco della nave e della comunità viaggiante rispetto alla terraferma era alla base della costruzione della tesi del diritto della navigazione da parte di Scialoja, egli infatti aveva non a caso concepito la navigazione come un "trasporto autarchico". Eliminare l'isolamento della nave e della comunità viaggiante mette in crisi l'impianto concettuale che sorregge questa branca del diritto per come l'aveva concepita Scialoja perché elimina l'autarchia del trasporto. Già il Brunetti aveva dissentito con la qualifica di trasporto autarchico, rendendosi conto di come questa concezione della disciplina fosse assai debole. Del resto come afferma P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, vol. I, Milano, 1959, pag. 11, "*in rapporto a tale formula può dirsi che si tratta di una 'comoda metafora' idonea a 'designare l'autonomia del veicolo isolato, almeno materialmente, nell'elemento attraverso il quale naviga'. A questa metafora quindi non può attribuirsi valore giuridico*".

<sup>111</sup> L'introduzione dei combustibili liquidi, in luogo del carbone, ha eliminato l'esigenza di imbarcare alcune figure professionali come i fuochisti. Per quanto riguarda la disciplina di bordo, invece, si può constatare come il lavoro nautico negli anni abbia intrapreso un percorso di "smilitarizzazione" andando a limitare le estremizzazioni del principio gerarchico contenute nel codice della navigazione. Questo è stato possibile grazie ad una riconsiderazione del bilanciamento tra esigenze di sicurezza della navigazione ed esigenze di tutela del lavoratore, il che ha condotto a valorizzare soprattutto le istanze di parità fra lavoratore marittimo ed aeronautico e il lavoratore "comune". Sul lavoro nautico e la sua evoluzione si confrontino C. ENRICO, *Studio sulle fonti del lavoro marittimo*, in *Dir. Mar.*, 1986, pag. 64; ID., *Il lavoro marittimo fra ordinamento comunitario e tutele nazionali*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, vol. I, pag. 475 ss.; E. GRAGNOLI, *Il lavoro a bordo delle navi*

questi cambiamenti di contesto, la dottrina si è domandata se avesse ancora senso parlare di specialità ed autonomia del diritto della navigazione oppure se l'elemento speciale di questo ramo del diritto fosse venuto meno e si potesse quindi compiere l'integrazione del diritto della navigazione all'interno del diritto civile come in passato era successo per il diritto commerciale. Come osservato da Graziani infatti *“la specialità è un dato storico non logico: come cioè determinati rami del diritto che in un determinato periodo storico sono retti da principi giuridici ad essi peculiari, e dei quali quindi debba riconoscersi l'autonomia, non possano però, in altri periodi storici essere considerati come autonomi, per essere divenuti principi di diritto comune, i principi sorti come particolari del diritto speciale. La valutazione circa l'autonomia di un ramo del diritto va dunque fatta con criteri storici e non logici; è contingente e non immanente, va condotta in riferimento ad un determinato ordinamento giuridico vigente in una determinata epoca”*<sup>112</sup>.

Seppur col progresso tecnologico i rischi della navigazione sono indubbiamente diminuiti, le dimensioni dei rischi invece sono aumentate proporzionalmente all'aumentare delle dimensioni e del valore delle navi e dei loro carichi. Di conseguenza è rimasta cruciale l'esigenza di una navigazione sempre più sicura e questo lo si riscontra anche nel sempre maggiore intervento attuato da parte dello Stato in questo campo<sup>113</sup>.

Inoltre, si sono mantenuti gli istituti specifici del settore. La materia della navigazione ha conservato i suoi istituti e le sue particolarità che da sempre la hanno contraddistinta. Le norme del diritto comune, come è noto, risultano inadeguate quando

---

*fra tutela della sicurezza diritto del lavoro*, coordinato da A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, pag. 275.

<sup>112</sup> A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, Napoli 1954, pag. 11. Tale tesi è sostenuta anche da D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, cit., pag. 16, il quale afferma che il rapporto fra il diritto comune e il diritto speciale può variare storicamente, *“il contenuto dello stesso diritto marittimo ha subito nei secoli numerose e rilevanti variazioni, anche a seguito dell'assorbimento nel diritto comune di alcuni suoi tipici istituti, quali l'assicurazione, la commenda, gli istituti di protezione della gente di mare ... appropriatamente si è parlato, a questo riguardo, della funzione di pioniere del diritto esercitata dal diritto speciale: dal diritto commerciale ieri, dal diritto della navigazione oggi”*.

<sup>113</sup> Cfr. D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., pag. 14. L'autore prosegue facendo l'esempio di come anche fra gli stessi operatori marittimi l'attenzione al rischio sia sempre aumentata, infatti *“la solidarietà marittima ... nelle leggi moderne e nelle moderne convenzioni internazionali ha avuto modo di espandersi nel campo più vasto dei rapporti tra spedizione e spedizione, donde l'obbligo del soccorso ai naufraghi o alle persone pericolanti in mare e alle navi in pericolo di perdersi”*.

si tratta di soddisfare le esigenze di una materia speciale. Non solo, alcuni istituti del diritto della navigazione rappresentano l'antitesi dei principi cardine del diritto comune; per esempio “*alla norma generale del diritto comune che dispone che il debitore debba adempiere le proprie obbligazioni, nella loro interezza, con tutti i suoi beni presenti e futuri, art. 2740, si contrappone l'art 275 cod. nav. che introduce il principio contrario della limitazione del debito dell'armatore*”<sup>114</sup>. Pertanto agli occhi della dottrina<sup>115</sup> alla luce di queste considerazioni è sembrato che la specialità e l'autonomia di questo ramo del diritto fossero ancora validi e leciti.

Inoltre un altro aspetto che ha giocato un ruolo importante per il mantenimento della specialità e dell'autonomia del diritto della navigazione è dato dal carattere sempre più internazionale che lo *shipping* ha assunto col passare del tempo. Questa sempre più marcata internazionalità dei traffici derivava anch'essa dal progresso scientifico vissuto dal settore. Infatti le molteplici innovazioni che il progresso tecnico-scientifico ha posto in essere, hanno avuto come effetto la compressione delle tariffe di trasporto e l'aumento della velocità delle navi. Costi di trasporto minori e maggiore velocità hanno consentito di percorrere distanze sempre maggiori e con sempre maggior frequenza<sup>116</sup>.

Pertanto si può asserire che a determinare la specialità o meno di un ramo del diritto, e quindi la sua autonomia, sia il fatto storico inteso come l'insieme delle condizioni economiche e sociali che in un determinato periodo vengo a verificarsi. In tal senso appare significativo il pensiero di Comenale Pinto il quale afferma “*occorre tenere conto del contesto socio-economico e dei progressi tecnologici che hanno caratterizzato ciascuna fase dell'evoluzione del diritto della navigazione*”. Questo approccio permette di contestualizzare nel migliore dei modi il processo di formazione

---

<sup>114</sup> P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, cit., pag. 8

<sup>115</sup> Cfr. P. MANCA, *op. cit.* pag. 9 ; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit.; M. GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982; ID. *Sistema di diritto della navigazione: parte generale*, cit. Risultano chiare le parole di Dominèdo quando dice che “*si ritiene teoricamente giustificata e praticamente opportuna l'elaborazione sistematica di un determinato ramo del diritto, solamente quando, per l'importanza sociale e le caratteristiche tecniche della materia, ne sia scaturita una massa, ampia e omogenea, di regole speciali idonee ad un'elaborazione logica di carattere generale*” F.M. DOMINÈDO', *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951.

<sup>116</sup> Puramente a titolo di esempio si riportano alcune di queste innovazioni tecnico-scientifiche: l'introduzione dei combustibili liquidi che hanno ridotto gli spazi necessari alla gestione dei sistemi propulsivi con il conseguente aumento degli spazi per il carico; la capacità di offrire maggiori certezze sulla durata e sul programma di viaggio; la comparsa dei container.



di una determinata disciplina “consentendo l’opportunità di meglio ponderare l’opportunità di mantenerli così come sono stati tramandati o meno”<sup>117</sup>.

## 2) Il rapporto tra il codice della navigazione e le altre fonti normative ad esso successive

### 2.1) Il ruolo del codice della navigazione rispetto ad altre fonti normative

Come già accennato nel primo capitolo, il codice della navigazione non rappresenta la principale fonte del settore, in quanto molti aspetti della navigazione marittima ed aerea, in Italia, non sono regolati all’interno del codice, ma trovano disciplina altrove. In effetti il mondo dello *shipping* è permeato da un ampio numero norme, nazionali, comunitarie e internazionali, oltre che da un sempre maggior ricorso alla disciplina contrattuale<sup>118</sup>.

Il codice della navigazione, pertanto, non rappresenta il “centro gravitazionale normativo” della materia della navigazione, con intorno tanti satelliti di valore inferiore. A ben vedere, in effetti, non esiste in Italia un vero fulcro normativo che assolve la funzione di “testo unico” o “testo principale” della disciplina. Nel diritto della navigazione, invece, vale l’affermazione che tutte le norme disciplinatrici la materia si trovano in una situazione di parità e in una dialettica costante “*volta a consentire al*

---

<sup>117</sup> M. COMENALE PINTO, *Il diritto della navigazione e dei trasporti nell’età digitale*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, pag. 793 ss. Come osserva N. IRTI, *Il diritto nell’età della tecnica*, Napoli, 2007, pag. 11 ss., ci si trova di fronte al “*dilemma del rapporto fra diritto e tecno-economia, dove la scienza offre alle imprese nuovi metodi e scoperte, e le imprese sollecitano e sorreggono le ricerche della scienza*”. L’autore prosegue affermando che “*la tecno-economia vuol farsi essa stessa normativa, e determinare il contenuto del diritto*”. Rispetto a tale prospettiva, conclude il medesimo autore, occorre che la politica “*riprenda nelle proprie mani il destino dell’uomo, e restauri, con ciò stesso, il dominio del diritto*”.

<sup>118</sup> Per un approfondimento della disciplina contrattuale cfr. G.M. BOI, *Formulari marittimi, prassi operative e lex mercatoria*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, vol. I, Milano, 2007, pag. 39; G.M. BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008.

*diritto della navigazione di tenere la rotta del diritto vivente*”<sup>119</sup>. Anche se non esiste un fulcro di norme, esiste tuttavia una gerarchia di norme, come è stato mostrato precedentemente. Ci sono delle fonti normative che, essendo state emanate successivamente al codice della navigazione e ponendosi in una posizione gerarchica superiore, vanno inevitabilmente a prevalere sul codice stesso, portando ad un restringimento del suo campo normativo e, in alcuni casi, andando ad abrogarne implicitamente le norme.

È pertanto opportuno andare ad indagare con riferimento a quali istituti si sia verificata questa discrasia tra le norme presenti nel codice e le disposizioni contenute in altri testi normativi.

## ***2.2) Le leggi speciali***

Un primo aspetto che merita di essere indagato riguarda il rapporto tra il codice della navigazione e le leggi speciali successive.

Uno degli esempi più noti è dato dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, nota come legge di riforma portuale. Questa legge speciale si è posta come fine il riordino della legislazione in materia portuale e pertanto ha comportato la modifica della disciplina portuale sotto diversi aspetti andando inevitabilmente a “scontrarsi” con le previgenti norme del codice della navigazione.

Tale intervento normativo ha comportato diversi cambiamenti tra cui:

a) l’abrogazione delle norme del codice in tema di lavoro portuale (artt. 108-112 cod. nav.) inclusa la cosiddetta “riserva delle operazioni portuali a favore della compagnia portuale”<sup>120</sup> ex art. 110 cod. nav.<sup>121</sup>. Con l’abrogazione della riserva e la

---

<sup>119</sup> A. LA MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, cit., pag. 242.

<sup>120</sup> In ogni porto era istituita una compagnia portuale che includeva tutte le maestranze portuali che effettuavano attività di carico-scarico merci di tutte le navi che entravano in porto. Il mercato era in una situazione di monopolio perché la compagnia portuale era l’unica che poteva svolgere queste operazioni e

soppressione delle compagnie portuali il mercato delle operazioni portuali non è più in monopolio, ma tali servizi a favore delle merci sono svolti da imprese portuali in concorrenza tra loro. Inoltre, diversamente dal passato, oggi le navi che entrano in porto hanno diritto di autoproduzione. In questo caso le norme presenti nella legge speciale hanno abrogato le previgenti norme del codice della navigazione.

b) la riforma della *governance* dei porti italiani sulla base del modello del cosiddetto *landlord port*. Nei porti che seguono questo modello si assiste ad una netta separazione tra gli aspetti pubblicistici di gestione del porto e gli aspetti privatistici di esercizio delle attività nel porto. La proprietà e quindi l'amministrazione delle aree portuali è pubblica e nello specifico spetta all'Adsp (Autorità di sistema portuale), mentre la gestione delle operazioni portuali sono lasciate alla libera iniziativa imprenditoriale di soggetti privati. In passato questa distinzione non c'era ed i porti, in Italia, erano gestiti a tutto campo dalle Autorità marittime in concerto, limitatamente ai porti più importanti, agli Enti portuali. La legge di riforma portuale è intervenuta drasticamente sull'assetto governativo dei porti ponendo in essere una soppressione dei previgenti Enti portuali e andando ad istituire le Autorità portuali prima e successivamente le Autorità di sistema portuale nei porti di maggiore importanza<sup>122</sup>. Tuttavia nei vari sistemi portuali l'Autorità di sistema "convive" con l'Autorità marittima. L'individuazione del riparto delle competenze tra l'Adsp e l'Autorità marittima, nei porti dove sono entrambe presenti, è stata operata dall'art. 14 della legge di riforma portuale ai sensi del quale "*Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle Autorità di sistema portuale ... spettano all'Autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative*". Il codice della navigazione, che ovviamente non menziona le Adsp e le loro funzioni, regola invece una serie di funzioni attribuite all'Autorità marittima. Tuttavia questo non vuol dire che l'Autorità

---

pertanto era libera di fissare le tariffe come voleva. L'autoproduzione da parte delle navi era vietata, cioè una nave non poteva col proprio equipaggio e le proprie attrezzature provvedere in autonomia al carico e allo scarico della merce.

<sup>121</sup> Questo articolo recitava all'ultimo comma "*Salvo casi speciali stabiliti dal ministro per le comunicazioni, l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi*". Questo comma è stato abrogato dall'art. 27 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal d. lgs. 21 ottobre 1996, n. 535 convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

<sup>122</sup> In verità la legge di riforma portuale del 1994 aveva soppresso gli Enti portuali e aveva istituito le Autorità portuali e solo con la riforma del 2016, al posto della Autorità portuali, sono state istituite le Adsp.

marittima svolga realmente questi compiti indicati nel codice della navigazione perché la legge di riforma portuale è una legge speciale successiva al codice che quindi implicitamente è andata a modificarlo. Il giusto *iter* da seguire per capire il riparto di competenze fra Adsp e Autorità marittima è andare a vedere nella legge di riforma portuale quali sono le attività che questa legge delega alle Adsp e successivamente verificare se le norme del codice della navigazione riguardanti le attività dell’Autorità marittima sono state o meno superate.

Dunque, la legge di riforma portuale n. 84/1994 ha comportato, come si è visto, una rivoluzione rispetto alla logica organizzativa di cui al codice della navigazione, rivoluzione che è stata poi proseguita e ulteriormente portata a compimento per effetto delle modifiche di cui ai d. lgs. 4 agosto 2016, n. 169, e 13 dicembre 2017, n. 232.

Sempre con riferimento alle leggi speciali, è rilevante menzionare la decisione del nostro legislatore di circoscrivere il campo di applicazione dell’art. 275 cod. nav. sulla limitazione del debito dell’armatore, inizialmente valevole per tutte le navi a prescindere dalla loro stazza, le navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate<sup>123</sup>. A tale proposito parte della dottrina ha parlato di “*parziale decodificazione dell’istituto della limitazione della responsabilità dell’armatore*”<sup>124</sup> proprio per sottolineare il fatto che per le navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate la normativa del codice della navigazione sia ancora valida, mentre agli armatori delle navi di stazza lorda superiore le trecento tonnellate si applica il sistema di limitazione per crediti marittimi stabilito nel d. lgs. 28 giugno 2012, n. 111 avente ad oggetto l’attuazione della dir. 2009/27/CE sull’assicurazione obbligatoria della responsabilità armatoriale per crediti marittimi. Tale direttiva modella le proprie previsioni in tema di assicurazione obbligatoria sulla falsariga della Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione della

---

<sup>123</sup> In realtà il discorso è più complicato. Infatti riguardo alla responsabilità dell’armatore di una nave superiore alle trecento tonnellate esiste la convenzione internazionale LLMC. Tuttavia l’Italia non ha ratificato questa convenzione, ma ha attuato, tramite il d. lgs. 111 del 2012, la direttiva europea 2009/27/CE che però è una direttiva sull’assicurazione dei crediti marittimi, quindi qualcosa di leggermente diverso rispetto al contenuto della convenzione. Inoltre questo decreto legislativo è strutturato in modo tale che non si capisce se si riferisca alla responsabilità armatoriale o all’assicurazione. La dottrina è divisa; da un lato ci sono coloro che ritengono che questo decreto legislativo sia un decreto di attuazione della direttiva e quindi contenga solo norme sull’assicurazione, dall’altro ci sono altri studiosi che ritengono che in realtà questo decreto legislativo riguardi anche la responsabilità armatoriale.

<sup>124</sup> A. LA MATTINA, *op. cit.*, pag. 242 ss.

responsabilità per crediti marittimi, come modificata dal Protocollo del 1996 (Convenzione LLMC), comportandone l'applicazione negli Stati UE.

### ***2.3) Il diritto unionale***

In alcuni casi è accaduto che il codice della navigazione non contenesse al suo interno norme riguardanti determinate fattispecie. Tali lacune normative sono state spesso colmate dal diritto unionale<sup>125</sup>. L'attività normativa degli organi dell'Unione europea sull'ordinamento della navigazione ha assunto negli anni sempre maggior rilievo<sup>126</sup>. In materia di navigazione l'Unione europea si è adoperata specialmente ad assicurare la libertà dei traffici e la tutela degli utenti. Inoltre, sotto la spinta delle reazioni provocate da gravi sinistri verificatisi nelle acque europee, l'Unione europea ha dedicato, a partire dai primi anni del nuovo secolo, una crescente attenzione ai temi della sicurezza della navigazione marittima e della tutela dell'ambiente marino. Tale attenzione si è concretizzata attraverso l'emanazione di una serie di provvedimenti normativi noti come "pacchetti". Ad esempio, a seguito del naufragio della petroliera Erika il 12 dicembre 1999 al largo delle coste bretoni, sono stati emanati, a partire dal 2001, una serie di pacchetti normativi chiamati rispettivamente "Erika 1", "Erika 2", ed "Erika 3". Con il primo pacchetto "Erika 1", l'Unione europea ha disposto una riforma

---

<sup>125</sup> Pertanto è errato considerare l'intervento normativo da parte dell'Unione come qualcosa che determini solamente effetti "demolitori" rispetto al sistema del codice della navigazione. Scrive Munari che *"grazie alle norme adottate in ambito europeo si sono notevolmente arricchite le funzioni che il codice aveva assegnato a determinate istituzioni dello Stato aventi specifiche competenze marittime, come è il caso del Comandante del porto, e cioè del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Il tutto ... preservando e anzi potenziando le prerogative dello Stato e le fondamentali e la fondamentale 'funzione marittima' che lo Stato è tenuto a svolgere. Basti pensare, ad esempio, alla disciplina di cui ai pacchetti di sicurezza marittima adottati dall'Unione, ovvero alle norme sul personale marittimo, o ai controlli sul personale marittimo imbarcato sulle navi che scalano i porti dell'Unione. Ma si pensi anche a materie collegate alla navigazione, ma inesplorate o addirittura ignote al tempo del codice della navigazione, come l'intera disciplina marittima ambientale"*. F. MUNARI, *Il diritto dell'Unione europea e il codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 216 ss.

<sup>126</sup> Cfr. F. MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996; S. ZUNARELLI, *La regolazione dei mercati del trasporto: il ruolo delle istituzioni comunitarie*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, vol. I, Padova, 2008; G. BOI, *I traffici marittimi negli ordinamenti normativi comunitari: brevi osservazioni critiche*, in *Scritti per F. Berlingieri*, Genova 2010, pag. 100 ss.; F. MUNARI, *Il diritto dell'Unione europea e il codice della navigazione*, cit., pag. 216 ss.

degli organi competenti per l'effettuazione delle ispezioni a bordo delle navi (Dir. 2001/105/CE) e dei controlli da parte dello Stato del porto di approdo e ha introdotto una lista nera di navi alle quali può essere rifiutato l'accesso ai porti dell'UE (Dir. 2001/106/CE). Inoltre ha portato ad una introduzione accelerata delle norme che impongono per le navi cisterna l'adozione del doppio scafo (Reg. CE n. 417/2008). Con il secondo pacchetto "Erika 2" si è proceduto all'istituzione di un sistema comunitario d'informazione e di monitoraggio del traffico navale noto come "*SafeSeaNet*"; inoltre si è stabilito che prima che una nave fosse autorizzata ad entrare in porto, l'armatore era tenuto a fornire diverse informazioni all'autorità competente, in particolare nel caso di merci pericolose o inquinanti (Dir. 2002/59/CE). Si è, poi, provveduto all'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (Reg. CE n. 1406/2002), che fornisce alla Commissione e agli Stati membri un sostegno tecnico e scientifico e monitora l'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima. Il suo mandato è stato notevolmente ampliato nel corso del tempo per integrare i sistemi di controllo dell'inquinamento e i sistemi di controllo via satellite. Con il terzo pacchetto sono stati emanati ulteriori provvedimenti in tema di ispezioni e visite di controllo sulle navi (Dir. 2009/16/CE), controlli da parte dello Stato membro di approdo (Dir. 2009/16/CE), inchieste sui sinistri marittimi (Dir. 2009/18/CE).

## CONCLUSIONI

Il codice della navigazione, da quando è stato promulgato più di ottant'anni fa, è rimasto fondamentalmente integro nella sua impostazione sistematica, nonostante le modifiche inevitabilmente intervenute. Questo dato ribadisce, ancora una volta, la forza del codice, frutto delle brillanti e vivaci riflessioni elaborate dai suoi ideatori oltre che dalla finezza dogmatica che gli ha consentito di superare decenni indubbiamente turbolenti. Il codice della navigazione, infatti, rappresenta uno dei frutti della cosiddetta "stagione della codificazione a largo raggio", di cui si era fatto promotore il regime fascista, iniziata nel 1931 con la promulgazione del codice penale e di procedura penale, e completata nel 1942 con la promulgazione del codice civile, del codice di procedura civile e del codice della navigazione, riguardo ai quali viene data, in genere, una valutazione sostanzialmente positiva dal punto di vista tecnico tanto che *"una volta cancellati i non molti incuneamenti fascisti, hanno attraversato indenni il crollo del regime e, in parte, sono tuttora vigenti nella Repubblica italiana"*. Viene pertanto messo in evidenza che questi codici, tra cui si rinviene anche il codice della navigazione, sono caratterizzati da *"un'altissima riflessione scientifica a trasformarsi in un sistema normativo"*<sup>127</sup>.

Il codice della navigazione presenta due punti di forza: la robustezza della sua struttura<sup>128</sup> e l'essere sorretto da principi base che risultano ancora validi. Concordo con

---

<sup>127</sup> Cfr. P. GROSSI, *L'Europa del diritto*, Roma, 2007, pag. 243. Sul tema delle codificazioni Giovanni Tarello ha spiegato come l'ideologia della codificazione nascesse di pari passo all'Europa dei sovrani assoluti i quali avevano interesse a reprimere *"la mancanza di unitarietà e di coerenza dell'insieme delle leggi vigenti in una determinata sfera spazio-temporale"*. Tale mancanza dava luogo a fenomeni "centrifughi" capaci di compromettere il potere "centrale", e in questo contesto, i sovrani assoluti riportarono ordine attraverso i codici, documenti unitari contenenti norme atte a *"realizzare una disciplina giuridica esauriente di tutti i rapporti appartenenti ad un genere individuato dall'unità di materia"* G. TARELLO, *Storia della cultura giuridica moderna. Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna, 1976, pag. 20 ss.

<sup>128</sup> Infatti esso, al pari del codice civile rientra nel novero dei "codici" nel senso classico dell'espressione, ovvero testi che, nella prospettiva inaugurata nei sistemi di diritto di "diritto continentale" nel XIX secolo, ormai non più assunta a dogma invalicabile, avrebbe dovuto *"regolare completamente e quindi escludendo ogni altra fonte almeno uno dei grandi rami del diritto"* cfr. G. COSÌ, *Legge, diritto, giustizia. Un percorso nell'esperienza giuridica*, Torino, 2013, pag. 171.

quella parte della dottrina<sup>129</sup> che tutt'oggi sostiene che il fattore tecnico della navigazione rappresenti l'elemento “*sperimentale che determina la specialità del diritto della navigazione e costituisce la comune giustificazione e il vincolo intimo, che uniscono in un complesso organico tutti gli istituti speciali, e tutte le deviazioni dalle norme del diritto comune*”<sup>130</sup>, così come lo aveva concepito in principio Scialoja. Fintanto che questa affermazione resterà valida, il codice della navigazione conserverà inalterata la sua funzione.

Tuttavia una sua “*riforma adeguatrice*” pare, non solo un auspicio, ma un vero e proprio obbligo indifferibile<sup>131</sup>. Infatti, come è stato ampiamente discusso, le nuove esigenze e più in generale le mutate condizioni socio-economiche hanno modificato lo scenario nel quale Scialoja aveva formulato il codice della navigazione, tanto che, oggi, diversi istituti afferenti al settore della navigazione trovano disciplina altrove, in testi normativi paralleli al codice o per mezzo della disciplina contrattuale<sup>132</sup>. Ciò ha portato come risultato ad una crisi delle fonti del diritto della navigazione e della relativa gerarchia; il codice della navigazione è sembrato, pur nella sua grandezza, distante dalle esigenze della società. Alcuni autori hanno enfatizzato tale fenomeno segnalando una progressiva “*decodificazione*” del diritto della navigazione come conseguenza della sempre più marcata perdita di centralità del codice. A mio avviso si tratta di un approccio troppo estremo. Pur riconoscendo la comparsa di una serie sempre più numerosa di leggi speciali ispirate a propri criteri spesso riconducibili a principi maturati in ambito internazionale diversi da quelli presenti nel codice, credo che sia bene ribadire come il codice sia ancora una necessaria e fondamentale fonte del diritto. Occorre però chiedersi come il codice possa rispondere alle nuove sfide che si sono proposte negli anni, in altre parole come possa compiersi concretamente la riforma del

---

<sup>129</sup> Cfr. A. ZAMPONE, *Il contributo della Sapienza alle codificazioni: il diritto della navigazione*, cit., pag. 485; A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, pag. 310 ss.

<sup>130</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., pag. 12.

<sup>131</sup> Cfr. A. ZAMPONE, *ult. op. cit.*, pag. 485.

<sup>132</sup> Questo è reso possibile dalla innegabile specialità e dall'autonomia della materia, caratteristiche, queste, che certamente giustificano processo formativi della regolamentazione attraverso canali diversificati ma, pur sempre, altamente sofisticati. Va ricordato che la navigazione per acqua e aerea hanno costituito uno dei campi dove maggiormente si è sviluppata la normativa finalizzata a garantire la sicurezza nella duplice accezione di safety e security. Tale tendenza ormai fortemente radicata, sembra essere in grado di riverberarsi anche in futuro e di condizionare così le prossime soluzioni normative.



codice stesso. Essa dovrebbe manifestarsi come una riforma di carattere organico che non rinneghi la sistematica del codice vigente e pertanto che escluda l'ipotesi di revisione della sua struttura e dei suoi principi fondanti. Infatti per fare un parallelismo, come quando si discute della riforma della carta costituzionale non viene valutata l'idea di riformare anche i principi fondamentali della carta, in quanto questi non possono essere oggetto di riforma, a mio avviso lo stesso ragionamento dovrebbe valere anche per il codice della navigazione; il tentativo di rivedere la struttura ed i principi fondatori del codice della navigazione dev'essere respinto. Scrive a tal proposito Xerri *“l'innovazione della materia non consiste nel rinnegare l'impostazione di Scialoja poiché questa non ha mostrato di essere non valida, ma consiste, invece, nell'adeguamento ad una società che è rapidamente mutuata e necessita di nuove formule”*<sup>133</sup>. Tuttavia si tratta di un'opera molto complessa che anche in passato, quando gli studiosi avevano provato a compiere questa impresa, non aveva sortito grandi effetti. Il Ministro Giovannini ha recentemente affermato che la revisione organica del codice è una scalata dell'Everest<sup>134</sup>. La scalata è possibile ma richiede massima preparazione giuridica, la perizia dello scalatore e la prudenza del saggio. In verità, in passato, una riforma del codice, limitatamente alla parte aeronautica, è stata efficacemente attuata per mezzo dei d.lg. 9 maggio 2005 n. 96 e d.lg. 15 marzo 2006 n. 151.

Comunque sia un buon inizio per la revisione del codice potrebbe essere sintetizzato in tre punti di partenza fondamentali:

- L'allineamento del codice ai principi costituzionali, alle norme delle convenzioni internazionali ratificate dall'Italia e di diritto europeo in materia. Ciò potrebbe essere attuato attraverso una *“riscrittura ‘costituzionalmente orientata’ di diverse norme del codice della navigazione e per mezzo dell'introduzione, sulla falsariga di quanto avvenuto per la revisione della parte*

---

<sup>133</sup> A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, pag. 310 ss. in merito si confronti anche A. LA MATTINA, *Codice della navigazione e leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, cit., pag. 242, il quale afferma che *“ottant'anni di applicazione ne hanno fatto emergere i limiti ... ma l'impianto del codice della navigazione e la modernità del pensiero che ne ha animato i redattori sono sempre attuali e consentono di svolgere una riflessione per andare oltre e al di là, ma sempre camminando sul solco tracciato attraverso il codice stesso”*.

<sup>134</sup> Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ha tenuto in occasione del convegno organizzato a Roma il 21 aprile 2022 intitolato *“1942-2022. Gli ottant'anni del codice della navigazione: passato, presente e futuro”*, un intervento nel quale ha espresso il suo punto di vista in merito.

*aeronautica, una serie di rinvii mobili alle convenzioni internazionali e alla normativa UE, i quali consentono un immediato adattamento del codice ed eventuali sopravvenuti mutamenti*<sup>135</sup>.

- La velocizzazione degli *iter* e delle procedure formali oltre che l'aggiornamento allo sviluppo digitale al fine di consentire una gestione amministrativa efficiente volta a consentire ai porti italiani di migliorare la propria competitività su scala europea.
- Il recupero all'interno del codice di istituti e settori ordinamentali fuoriusciti dallo stesso per effetto dell'entrata in vigore delle leggi speciali. In questo modo sarebbe possibile ridare coerenza ed organicità alla materia. Si pensi ad esempio alla disciplina dei porti; il codice è stato superato da una moltitudine di leggi speciali successive che hanno reso pressoché inapplicabile la parte del codice.

In conclusione, credo sia opportuno fare qualche considerazione in merito alla possibilità di far confluire il diritto della navigazione all'interno del più ampio diritto dei trasporti. Per approcciare a questo argomento è necessario partire dal concetto di autonomia del codice della navigazione. Secondo alcuni autori se oggi si può ancora parlare di autonomia per il diritto della navigazione, questa necessariamente non va più intesa in senso enfatico; non è possibile, infatti, ignorare i limiti che derivano dall'odierno ordinamento costituzionale e dall'inserimento nel contesto euro-unitario. Contro un'enfaticizzazione del concetto di autonomia del diritto della navigazione milita anche la necessità di *“conciliarlo con la presa d'atto della tendenziale integrazione dei sistemi di trasporto, ed anche di logistica, che conferma l'esigenza di una costruzione unitaria del diritto dei trasporti, come evoluzione dell'elaborazione che ha portato alla codificazione unitaria del diritto della navigazione”*<sup>136</sup>. Un'altra parte della dottrina<sup>137</sup>,

---

<sup>135</sup> A. LA MATTINA, *Il codice della navigazione e le leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 242 ss.; si confronti anche S.M. CARBONE, *Per una modifica delle disposizioni preliminari del codice della navigazione*, in *La crisi della legislazione*, Padova, 1997, pag. 104 ss.

<sup>136</sup> A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.*, 2007, pag. 725 ss., su tale questione si confronti anche A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, cit., pag. 310 ss. la quale afferma la necessità di pervenire ad un *“nuovo concetto di autonomia del diritto della navigazione da ricercarsi nell'oggettivazione dell'esercizio e dei relativi contratti d'impiego, nell'allargamento dell'oggetto della materia, nell'ampliamento della sfera di applicazione dei principi, nella transnazionalità della materia nelle esigenze del mercato che conducono alla formazione di un diritto sostanziale europeo”*.

invece, opta per un approccio più “coraggioso” e risolutivo, per cui si contesta il principio dell’autonomia del diritto della navigazione, ponendo in rilievo come anche i formali assertori di tale autonomia nella sostanza l’abbiano ricondotta nell’ambito di un principio di specialità<sup>138</sup>. Questa critica al principio dell’autonomia della materia della navigazione apre le porte ad una visione unitaria del diritto dei trasporti.

Nella presentazione del Convegno di Cagliari che celebrò i cinquant’anni del codice Leopoldo Tullio poneva la domanda se fosse opportuno sostituire il codice della navigazione con un codice dei trasporti<sup>139</sup>. La riflessione muoveva dalla presa d’atto dell’innegabile estensione di tanti aspetti della navigazione marittima ed aerea al settore dei trasporti terrestri sul presupposto dell’omogeneità delle attività che contraddistinguono l’esercizio del veicolo. È stato rilevato dalla dottrina come l’omogeneità delle attività che caratterizzano l’esercizio del veicolo abbiano condotto a impiegare soluzioni giuridiche sperimentate in ambito marittimo ed aeronautico anche in altre discipline del trasporto<sup>140</sup>. Infatti conseguentemente al cambiamento del contesto tecnico e socio-economico nel quale si pone la materia della navigazione, parte della dottrina ha valutato una riconsiderazione critica dell’autonomia del diritto della navigazione<sup>141</sup>. Questa riflessione appare valida anche sulla scorta di esperienze di Paesi come la Francia che, in effetti, si sono dotati di un codice dei trasporti. In una dimensione volta a travalicare i limiti originari del diritto della navigazione tanto da coinvolgere ambiti più estesi, come lo spazio cosmico, oggetti di un recente processo di

---

<sup>137</sup> S. M. CARBONE, *Le c.d. autonomie del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975 pag. 45; ID. S.M. CARBONE, *Il diritto marittimo uniforme nell’ordinamento italiano tra codifica e decodifica*, in *Dir. mar.*, 1999, pag. 98; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti; infrastrutture e accesso al mercato*, vol. I, ed. II, Milano, 2011, pag. 7 ss.

<sup>138</sup> Carbone a tal proposito che “*la teoria dell’autonomia del diritto della navigazione è stata progressivamente interpretata in senso riduttivo ed in modo da limitarne il significato ad un sinonimo di ‘specialità’ che permette alla disciplina di diritto marittimo e/o aeronautico di governarsi con le proprie norme nei soli limiti dalle norme stesse consentito*”, S.M. CARBONE, *L’internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, pag. 15 ss.

<sup>139</sup> L. TULLIO, *Presentazione al convegno Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. TULLIO e M. DEIANA, Cagliari, 1993, pag. 3 ss.

<sup>140</sup> Del resto la rivista *Diritto dei Trasporti*, nata nel 1988, si impone come testimonianza di questa impostazione e della progressiva evoluzione della speculazione giuridica specialistica in tale senso.

<sup>141</sup> Cfr. A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, cit., pag. 310 ss. la quale afferma la necessità di pervenire ad un “*nuovo concetto di autonomia del diritto della navigazione*” da ricercarsi “*nell’oggettivazione dell’esercizio e dei relativi contratti d’impiego, nell’allargamento dell’oggetto della materia, nell’ampliamento della sfera di applicazione dei principi, nella transnazionalità della materia nelle esigenze del mercato che conducono alla formazione di un diritto sostanziale europeo*”.

commercializzazione, ed elementi ulteriori, come il trasporto merci inteso in senso integrato e intermodale e il trasporto di persone come momento fondamentale del fenomeno del turismo. Tengo infine a precisare che questa espansione della disciplina al fenomeno globale dei trasporti non contraddirebbe la configurazione della materia della navigazione che trova espressione nel codice, ma, “*ne costituirebbe il naturale complemento e sviluppo*” come precisato da Romanelli<sup>142</sup>.

---

<sup>142</sup> G. ROMANELLI, *Presentazione*, in *Dir. trasp.*, 1988, pag. V.

## BIBLIOGRAFIA

- A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, ed. III, Milano, 2015.
- A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.*, 2007, pag. 725.
- A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, pag. 453.
- E. BENZA, *Il diritto marittimo e le sue fonti. Cenni*, Genova, 1889.
- F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare*, Roma, 1918.
- F. BERLINGIERI, *Corso di diritto marittimo*, Genova, 1925.
- F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare: studi, relazioni e proposte*, Genova, 1933.
- F. BERLINGIERI, *Le precipue caratteristiche del diritto marittimo odierno e la sua struttura autonoma*, in *Dir. mar.*, 1928, pag. 319.
- F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole al prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1935.
- F. BERLINGIERI, *Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole in replica al prof. Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1936, pag. 105
- G. BERLINGIERI, *Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1962, pag. 189
- F. BERLINGIERI, *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, in *Dir. mar.*, 1983, pag. 64
- G. BERLINGIERI, *Gli ottant'anni del Codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2022, pag. 190.
- G. BERLINGIERI, *Alcuni pilastri del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 2022, pag. 197.
- G.M. BOI, *Formulari marittimi, prassi operative e lex mercatoria*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, vol. I, Milano, 2007, pag. 39.

- G.M. BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008.
- G.M. BOI, *I traffici marittimi negli ordinamenti normativi comunitari: brevi osservazioni critiche*, in *Scritti per F. Berlingieri*, Genova 2010, pag. 39.
- M. BRIGNARDELLO, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 228.
- A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino, 1929.
- G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988.
- G. CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2015, pag. 652.
- S.M. CARBONE, *Per una modifica delle disposizioni preliminari del codice della navigazione*, in *La crisi della legislazione*, Padova, 1997, pag. 75.
- S.M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, coordinato da A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, I, Milano, 2007, pag. 15.
- S.M. CARBONE – P. CELLE – M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, ed. VI, Torino, 2020.
- S.M. CARBONE, *Le c.d. autonomie del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975, pag. 45.
- S.M. CARBONE, *Il diritto marittimo uniforme nell'ordinamento italiano tra codificazione e decodificazione*, in *Dir. mar.*, 1999, pag. 94.
- F. CARNELUTTI, *Teoria generale del diritto*, Roma, 1946.
- M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti; infrastrutture e accesso al mercato*, vol. I, ed. II, Milano, 2011.
- M. CASANOVA, *Note sulla natura giuridica della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 1940, parte I, pag. 159.
- M. CASANOVA, *Un disegno di codice marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1931, vol. I, pag. 81.
- M.M. COMENALE PINTO, *Il diritto della navigazione e dei trasporti nell'età digitale. Nihil novi sub soli et supra marem?*, in *Riv. dir. nav.*, 2020, pag. 793.

- M.M. COMENALE PINTO, *Il “diritto vivente” e l’autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, pag. 4.
- J. DAUVILLERS, *Le droit maritime phénicien*, in *Rev. int. droits antiquité*, 1959, pag. 33.
- F. DE MARTINO, *Sul foenus nauticum*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 217
- F. DE MARTINO, *Lex Rhodia*, in *Riv. dir. nav.*, 1937, parte I, pag. 335.
- R. DI TUCCI, *Studi sull’economia genovese del secolo XII. La nave ed i contratti marittimi*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 168.
- A. DESJARDINS, *Introduction historique à l’étude du droit commercial maritime*, Paris, 1890.
- F.M. DOMINEDÒ, *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951.
- F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, vol. I, Padova, 1957.
- F.M. DOMINEDÒ, *Teoria Generale e diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 21.
- F.M. DOMINEDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, parte I, pag. 273.
- F.M. DOMINEDÒ, *Il diritto della navigazione e l’insegnamento delle discipline giuridiche*, in *Foro it.*, 1960, sez. IV, pag. 162.
- P. FEDERICI, *Il servizio emigranti nell’impresa armatoriale*, Genova, 1952.
- A. FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, ed. II, Napoli, 1954.
- U. FRAGOLA, *La disciplina pubblicistica dei servizi marittimi*, in *Riv. dir. nav.*, 1938, parte I, pag. 240.
- D. GAETA, *Il codice della navigazione: esposizione sommaria delle principali innovazioni nella disciplina della navigazione marittima*, Roma, 1942.
- D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965.
- D. GAETA, *Scritti di diritto della navigazione*, Milano, 1991.
- D. GAETA, *Formazione e carattere del Codice della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, parte I, pag. 224.

- D. GAETA, *Nozione, oggetto e caratteri del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, parte I, pag. 114.
- D. GAETA, *Il progetto di codice marittimo del 1861*, in *Dir. trasp.*, parte II, 1989, pag. 11.
- D. GAETA, voce *Diritto della navigazione*, in *Enc. dir.*, vol. XII, 1964.
- T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il "diritto vivente"*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, parte I, pag. 61.
- A. GIANNINI, *Il sistema del progetto del codice marittimo*, in *Dir. mar.*, 1931, pag. 452.
- T.C. GIANNINI, *Contenuto e sistema del progetto di nuovo codice marittimo*, in *Riv. pol. econ.* 1934, pag. 5.
- T.C. GIANNINI, *Il nuovo codice marittimo nell'opinione delle Corti e delle Università italiane*, in *Dir. mar.* 1937-1938, pag. 7.
- E. GRAGNOLI, *Il lavoro a bordo delle navi fra tutela della sicurezza diritto del lavoro*, coordinato da A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. I, Milano, 2007, pag. 275.
- A. GRAZIANI, *Appunti di diritto della navigazione*, Napoli, 1954.
- G. GRIGOLI, *Sistema di diritto della navigazione: parte generale*, Bari, 1979.
- M. GRIGOLI, *Diritto della navigazione*, Torino, 1982.
- M. GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995.
- M. GRIGOLI, *Riflessioni sull'oggetto del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, parte I, pag. 85.
- A. LA MATTINA, *Il codice della navigazione e le leggi speciali: tra ricodificazione e possibili revisioni*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 242.
- A. LATTES, *Diritto marittimo privato nelle carte liguri dei secoli XII e XIII*, Città del Vaticano, 1939.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Diritto della navigazione*, in *Noviss. dig. it.*, V, Torino, 1957.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XVI, Milano, 2022.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Intorno all'unificazione del diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 337.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE, *La unificazione della disciplina legislativa della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1965, parte I, pag. 141.
- G. MANARA, *Sul progetto del codice marittimo*, Messina, 1934.



- G. MANARA, *La sistemazione della materia nel progetto del codice marittimo*, in *Dir. mar.* 1932.
- P. MANCA, *The Italian code of navigation*, Milano, 1958.
- P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, vol. I, Milano, 1959.
- R. MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2002.
- F. MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996.
- F. MUNARI, *Il diritto dell'Unione europea e il codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2023, pag. 216.
- J.M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes anterieures au XVIII siecle*, Paris, 1828-45.
- G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di Antonio Scialoja*, parte I, Bologna 1952, pag. 191.
- G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, pag. 321.
- G. PESCATORE, *Codice civile e Codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, parte I, pag. 221.
- G. PESCATORE, *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.*, 2000, pag. 2.
- G. PESCATORE, *Antonio Scialoja, il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it.*, 1985, parte V, pag. 405.
- G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, parte V, pag. 434.
- G. PESCATORE, *Il quadro esterno alla riforma del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1987, pag. 455.
- G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1951, pag. 407.
- E. PETENZI, *Il codice del re di Babilonia Hammurabi e le antiche regole del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 2005, pag. 525.
- S. PUGLIATTI, *Codice della Navigazione e Codice Civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1943-48, pag. 9.
- F.A. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989.
- F. QUERCI, *Il diritto marittimo fenicio*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, parte I, pag. 411.
- G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte I, tomo I, Milano, 1987.
- G. RIPERT, *Droit maritime*, Paris, 1922.

- G. RIPERT, *Traité de droit maritime*, I, Paris, 1929.
- G. ROMANELLI, *Presentazione*, in *Dir. trasp.*, 1988, pag. V.
- S. ROMANO, *L'ordinamento giuridico*, Firenze, 1945.
- A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, vol. I, ed. 2, Roma, 1929.
- A. SCIALOJA, *Diritto marittimo. Appunti delle lezioni del corso ufficiale*, Napoli, 1935.
- A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, vol. I, Roma, 1943.
- A. SCIALOJA, *Presentazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, parte I, pag. 3.
- A. SCIALOJA, *Utopie: risposta al prof. Francesco Berlingieri*, *Riv. dir. nav.*, 1936, parte I, pag. 3.
- L.A. SENIGALLIA, *Sul progetto di codice marittimo italiano*, Napoli, 1936.
- E. SPAGNESI, *Il codice della navigazione, una vicenda giuridica speciale*, Pisa, 2014.
- E. SPASIANO, *Oggetto, limiti e integrazione del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1961, parte I, pag. 47.
- E. SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario e autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, parte I, pag. 298.
- G. TARELLO, *Storia della cultura giuridica moderna. Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna, 1976.
- M. TOCCI, *Sintesi storica delle fonti del diritto marittimo dall'antichità al medioevo*, in *Dir. trasp.*, 2002, pag. 349.
- L. TULLIO, *Presentazione* al convegno *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. TULLIO e M. DEIANA, Cagliari, 1993, pag. 1.
- L. TULLIO, *Diritto della navigazione*, in *Dizionari del diritto privato*, promossi da N. IRTI, *Diritto della navigazione*, a cura di M. DEIANA, Milano, 2010, pag. 152.
- L. TULLIO, *Bibliografia sommariamente ragionata di diritto della navigazione e dei trasporti*, Roma, 2022.
- E. TURCO BULGHERINI, *Il contributo alla scienza giuridica della Rivista del diritto della navigazione e il Codice della navigazione a ottant'anni dalla sua entrata in vigore*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, parte I, pag. XXI.
- E. TURCO BULGHERINI, *Il recupero del diritto della navigazione*, in *Dir. trasp.*, 2007, pag. 462.
- G. VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della Corte Costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1999, pag. 781.

- E. VIDARI, *Il diritto marittimo italiano esposto sistematicamente*, Milano, 1892.
- V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova, 1951.
- M. VOCINO, *Codice marittimo: codice e regolamento per la marina mercantile con le modificazioni ed aggiunte*, Firenze, 1921.
- A. XERRI, *Profili di diritto della navigazione*, Napoli, 2003.
- A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, pag. 310.
- A. ZAMPONE, *Il contributo della Sapienza alle codificazione: il diritto della navigazione*, in *Riv. italiana per le scienze giuridiche*, 2022, pag. 485.
- R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946.
- S. ZUNARELLI, *La regolazione dei mercati del trasporto: il ruolo delle istituzioni comunitarie*, in *Il diritto del mercato del trasporto*, vol. I, Padova, 2008.
- S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, vol. I, ed. IV, Milano, 2020.