

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Gli 80 anni del codice della navigazione al centro dell'ultimo convegno di Aidim

Nicola Capuzzo · Thursday, December 15th, 2022

*L'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, il cui contributo alla stesura del testo definitivo del codice della navigazione è stato assai rilevante, ha tenuto questa settimana a Genova un convegno intitolato "1942-2022 – Gli 80 anni del codice della navigazione: diritto interno, fonti e prassi sovrnazionali". Al termine dei lavori, come di consueto introdotti dal presidente Giorgio Berlingieri, come momento conclusivo dell'attività associativa per il 2022, si è tenuto un cocktail per gli auguri natalizi.*

*Di seguito pubblichiamo una sintesi degli interventi che si sono succeduti durante il convegno.*

Nella prima sessione, “Il codice della navigazione tra fonti sovrnazionali e sovranità statale”, il Com. Giovanni Calvelli, in sostituzione dell’amm. Nicola Carlone, ha trattato il tema del rapporto tra codice della navigazione e funzione marittima dello stato, soffermandosi in particolare sull’interazione tra il codice della navigazione e gli strumenti normativi, amministrativi, strutturali e di autorità di cui si compone e con cui opera la funzione marittima per gli usi civili e produttivi del mare, di cui le Capitanerie di Porto e la Guardia Costiera costituiscono due componenti fondamentali. È stata quindi la volta del Prof. Avv. Francesco Munari, il quale ha tratteggiato l’impatto che il diritto dell’Unione europea ha avuto sulla navigazione marittima e aerea, e in particolare sulla disciplina del codice della navigazione, soffermandosi dapprima sugli effetti “demolitori” che hanno avuto le libertà fondamentali (i servizi in particolare) e la concorrenza su molte regole del codice, sia sul rilevante contributo “accrescitivo” del diritto dell’Unione europea rispetto a profili della navigazione non disciplinati dal codice, e che oggi la UE tende sempre più a normare mediante regolamenti, che tolgonon spazio al legislatore nazionale. In conclusione, al di là di una possibile riforma del codice, le attribuzioni in particolare amministrative che, dal codice al diritto UE, sono state conferite alle autorità italiane dovranno continuare a essere attuate al meglio, in un’ottica oggi europea, che è senz’altro più premiante e più rilevante anche per il ruolo del nostro Paese sul mare. Il Prof. Avv. Lorenzo Schiano di Pepe si è quindi soffermato sul grado di attualità del codice della navigazione a ottant’anni dalla sua adozione nella prospettiva del diritto internazionale, concentrandosi sulle interferenze che si sono venute a creare tra il codice stesso e le convenzioni internazionali. È stato poi trattato il superamento del dualismo (tipico del cod.nav.) tra aree soggette alla sovranità dello stato e “alto mare”, evidenziando l’esistenza di nuovi interessi generali (es. la tutela dell’ambiente marino dall’inquinamento), e il ruolo delle organizzazioni internazionali in tale settore. Il Prof. Avv. Pierangelo Celle ha trattato, dapprima, il ruolo delle

convenzioni di diritto marittimo nella fase di codificazione e, quindi, il rapporto tra il codice e la normativa internazionale uniforme, specie con riguardo al tema del trasporto, all’urto di navi e al soccorso in mare, soffermandosi infine sull’opportunità o meno, in sede di possibile revisione della parte marittima del codice, di adottare la tecnica del rinvio diretto alle convenzioni di diritto marittimo. Il Prof. Avv. Alfredo Antonini ha innanzitutto evidenziato il ruolo “centrale” che le convenzioni internazionali di diritto aeronautico hanno nel tempo assunto nell’ambito del codice della navigazione, nonché sul rapporto tra tali convenzioni e il codice. Ha dunque tratteggiato la tecnica del rinvio operata dal codice della navigazione alle predette convenzioni in occasione della riforma della parte aeronautica del codice del 2005, e l’impatto che tale tecnica ha avuto e continua ad avere sui vari rapporti giuridici (con particolare attenzione alla disciplina del trasporto aereo di persone o cose e della responsabilità per danni a terzi sulla superficie), segnalando questa soluzione anche quale possibile tecnica da utilizzarsi anche in altri ambiti di possibile riforma.

Nella Seconda sessione, “Il codice della navigazione tra diritto interno e prassi del commercio”, la Prof. Monica Brignardello ha esaminato, in base all’art. 1 cod. nav., il rapporto e il dialogo tra norme speciali della navigazione e norme di diritto comune contenute nei due codici. Con riguardo a tali gruppi di norme, la relatrice ha anche analizzato i relativi rapporti di prevalenza, dando conto delle complesse e articolate interpretazioni dottrinali dagli anni successivi all’emanazione dei due codici ad oggi. A seguire, il Prof. Avv. Andrea La Mattina, partendo da una rimeditazione del principio di autonomia, ha trattato, sulla base dell’art. 1 cod. nav., il rapporto tra lo stesso codice della navigazione e le leggi speciali, tenendo anche conto degli importanti spunti metodologici elaborati dalla dottrina in materia. Il relatore si è poi soffermato sul rilievo dell’entrata in vigore della Costituzione e sugli sviluppi del diritto unionale, e in particolare sulla dinamica del rapporto tra codice della navigazione e leggi speciali. È seguita quindi la relazione del Prof. Avv. Marco Lopez de Gonzalo, il quale si è soffermato sul tema dell’autonomia privata negoziale con particolare riferimento ai contratti di utilizzazione della nave, e all’impatto che tale autonomia ha avuto non solo sul contenuto di singoli diritti e obblighi delle parti, ma anche sulla configurazione dei tipi contrattuali. Il relatore si è quindi soffermato su alcune clausole recentemente elaborate per fronteggiare nuove situazioni di rischio, non prevedibili all’epoca della redazione del codice (es., *paramount clause*, *Himalaya clause*, *knock for knock clause*), e ha concluso nel senso che, quale che possa essere l’oggetto della possibile riforma del codice, va preservata la natura dispositiva delle norme relative ai contratti di utilizzo della nave, essendo fondamentale, nel settore marittimo, continuare a consentire all’autonomia privata di poter liberamente operare. Nella stessa prospettiva ha concluso la serie di relazioni l’Avv. Francesco Siccardi, il quale dopo una breve premessa sul rapporto legge-prassi, ha illustrato tre casi di divergenza fra la normativa codicistica e la prassi di derivazione anche internazionale in materia di costruzione di nave, di assicurazioni marittime e di avaria comune, valorizzando parimenti il ruolo e il dinamismo della prassi rispetto alla legge, e auspicando, comunque, per assicurazione e avaria comune, un intervento in sede di riforma del codice della navigazione, vista la loro totale divergenza con la prassi che si è ormai codificata su tali istituti.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, December 15th, 2022 at 8:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

