

DOCUMENTI PER LA STORIA DELL'ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE DELL'UNIVERSITÀ LA SAPIENZA DI ROMA

LEOPOLDO TULLIO

SOMMARIO — 1. Premessa — 2. L'Istituto di diritto aeronautico — 3. La cattedra di diritto aeronautico e l'attività di Amedeo Giannini — 4. La cattedra di diritto marittimo — 5. L'Istituto di diritto della navigazione — 6. L'insegnamento di Antonio Scialoja — 7. La vacanza della cattedra e l'incarico assunto da Gabriele Pescatore — 8. Francesco Maria Dominedò e l'importanza dell'insegnamento del diritto della navigazione — 9. La direzione di Antonio Lefebvre d'Ovidio — 10. La breve stagione di Ludovico Matteo Bentivoglio — 11. L'alacrità e le iniziative feconde di Gustavo Romanelli — 12. Presente e futuro.

1. *Premessa* — L'Istituto di diritto aeronautico, successivamente denominato Istituto di diritto della navigazione, è uno dei più antichi della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma. Nasce nel 1927, affiancando gli altri tre organismi consimili allora presenti nella facoltà di giurisprudenza: l'Istituto di esercitazioni (di carattere interdisciplinare), la Scuola di diritto romano e di diritti orientali, la Scuola di applicazione giuridico-criminale. Si tratta dunque del primo istituto, dopo le scuole romanistica e penalistica, che corrisponde a un unico e speciale settore disciplinare, istituito molti anni prima che l'Istituto di esercitazioni si smembrasse in istituti diversi di carattere settoriale.

Rovistando fra i verbali dei consigli della facoltà e in altri archivi, ho potuto raccogliere documentazione che mi sembra sufficiente per una sommaria ricostruzione storica delle vicende dell'Istituto e di quelle dei docenti che si sono succeduti nell'insegnamento e nella direzione.

Alle soglie della prossima e — a quanto pare — inevitabile formazione, nell'ambito della facoltà di giurisprudenza della Sapienza, di uno o più dipartimenti, nei quali tutti gli attuali istituti dovrebbero confluire cessando così la loro esistenza, mi è parso opportuno conservare la memoria storica dei settantacinque anni di vita dell'Istituto di diritto della navigazione, condensando in queste pagine fatti e vicende che emergono dai documenti consultati e che testimoniano la grande tradizione d'insegnamento e di elaborazione scientifica formatasi nell'Istituto.

2. *L'Istituto di diritto aeronautico* — L'«Istituto di diritto aeronautico» nasce nel 1927 su impulso del Ministero degli affari esteri, con la seguente lettera che il sottosegretario di Stato Dino Grandi invia al rettore dell'Università di Roma il 13 novembre 1926:

La Germania ha recentemente istituito a Königsberg un Istituto di diritto aeronautico, diretto dal prof. Schuiber. La Svizzera ha creato una cattedra di diritto aeronautico a Losanna. Già da tempo analogo insegnamento si tiene a Parigi. Tali iniziative mi hanno convinto della necessità di creare nella R. Università della capitale un Istituto di diritto aeronautico ed a tal uopo ho disposto che sia erogato da questo Ministero un contributo di annue lire quattromila, mentre il Ministero dell'aeronautica all'istesso scopo darà un contributo annuo di lire ottomila. Con la complessiva somma di lire 12.000 annue si potrebbe provvedere all'impianto dell'Istituto, senza alcun onere per il bilancio di codesta R. Università, ove l'incarico dell'insegnamento venga impartito gratuitamente, come fu fatto l'anno scorso dal prof. Giannini, o da altro che la Facoltà di giurisprudenza crederà di incaricare.

Confido che la S.V., convinta della necessità di dare un maggiore sviluppo allo studio del diritto aeronautico, secondo le direttive del R. Governo, vorrà cooperarsi perché l'insegnamento suaccennato e l'impianto dell'Istituto possa aver luogo al più presto, in modo che il corso possa iniziarsi per il corrente anno accademico.

Gradirò di conoscere i provvedimenti adottati con cortese sollecitudine, per disporre il pagamento dei due contributi suindicati.

Si può notare come questa lettera contenga, più che un invito, un vero e proprio ordine di creare immediatamente l'Istituto, senza che si richieda il parere dell'Università, poiché la valutazione dell'opportunità dell'istituzione è fatta a livello governativo.

Si dà anche un suggerimento sulla persona del docente che dovrebbe assumere l'incarico d'insegnamento, nella persona di Amedeo Giannini, che aveva già tenuto l'incarico gratuito del diritto aeronautico nell'anno 1924-25 presso la scuola di scienze politiche. Giannini in quello stesso anno era anche stato incaricato, con la retribuzione annua di lire quattromila, dell'insegnamento di storia dei trattati e delle relazioni internazionali presso la stessa scuola di scienze politiche, incarico rinnovatogli dalla facoltà (succeduta alla scuola) di scienze politiche per l'anno accademico successivo.

Ricevuta la lettera il 20 novembre, il rettore Giorgio Del Vecchio risponde sollecitamente il 23 novembre 1926:

Ho ricevuto la gradita lettera con la quale l'E.V. mi dà cortese comunicazione del Suo intendimento di creare nella R. Università di Roma un Istituto di diritto aeronautico, nonché del contributo di annue L. 12.000, disposto all'uopo dalla E.V. e dal Ministero dell'aeronautica.

Nell'esprimere alla E.V. il mio plauso per la creazione del detto Istituto, che viene a colmare una lacuna nel nostro insegnamento superiore, mi onoro di rivolgerle i più caldi ringraziamenti per aver prescelto l'Università della Capitale come sede dell'Istituto stesso.

Ho subito comunicato la lettera dell'E.V. ai Presidi delle Facoltà di Giurisprudenza e di Scienze politiche, pregandoli di prendere in proposito gli opportuni accordi; e mi riservo di far conoscere quanto prima i provvedimenti che sarò per adottare, in merito alla istituzione e al funzionamento del nuovo Istituto.

Con profondo ossequio

Il 2 dicembre 1926, presso il rettorato, si svolge una riunione fra il rettore Del Vecchio, il preside della facoltà di giurisprudenza Pietro De Francisci e Giannini, per discutere in merito alla creazione dell'Istituto. Assente giustificato, ancorché invitato, è il preside della facoltà di scienze politiche de' Stefani, che, con lettera del giorno successivo, si dichiara d'accordo con le risoluzioni adottate. In questa ristrettissima riunione si decide di istituire nella facoltà di giurisprudenza l'insegnamento di diritto aeronautico, col relativo Istituto e annessa dotazione finanziaria. Giannini si dichiara disposto a tenere il corso gratuitamente e De Francisci annunzia che la facoltà giuridica proporrà che tale incarico sia a lui affidato. Viene anche discusso il problema della sede dell'Istituto; non viene assunta alcuna decisione, anche se la soluzione più attuabile sembra essere quella, proposta dal rettore, di adattare la stanza occupata dall'Istituto di diritto romano. Anche all'epoca non mancavano problemi logistici.

Così, nella seduta del consiglio della facoltà di giurisprudenza del 13 gennaio 1927, si delibera: di creare l'Istituto di diritto aeronautico; di proporre al Ministro che sia aggiunto nell'elenco delle materie della facoltà il diritto aeronautico; di proporre a Giannini, in attesa di deliberare sull'incarico, di tenere un corso speciale di conferenze intorno al diritto aeronautico.

In realtà le conferenze non sono tenute, a causa di una grave malattia di Giannini, ma il rettore chiede ugualmente al Ministero degli esteri l'assegno di lire 12.000 già dal corrente anno accademico 1926-27, con lettera del 18 giugno 1927, «in modo che si possa procedere all'acquisto di libri ed iniziare così la biblioteca del nuovo Istituto di diritto aeronautico».

La modifica dello statuto dell'Università, relativa alla creazione dell'Istituto, è approvata con deliberazione del senato accademico del 12 febbraio 1927.

La direzione dell'Istituto di diritto aeronautico da parte di Giannini, durata quindici anni, è feconda. I contributi ministeriali consentono la formazione di una completa biblioteca specialistica. È promossa una collana di studi, edita da Giuffrè, intitolata «*Pubblicazioni dell'Istituto di diritto aeronautico della Regia Università di Roma*», nella quale sono pubblicati due volumi ⁽¹⁾.

3. *La cattedra di diritto aeronautico e l'attività di Amedeo Giannini* — La cattedra di diritto aeronautico è istituita nella seduta del consiglio della facoltà di giurisprudenza dell'11 maggio 1927, che approva all'unanimità il seguente ordine del giorno:

La facoltà di giurisprudenza della R. Università di Roma, considerata la necessità che gli studiosi abbiano modo di impadronirsi delle nuove dottrine riguardanti il diritto aeronautico, dottrine per le quali altre nazioni già hanno istituito numerose cattedre, tenuti presenti i desideri espressi sia dal Ministero degli esteri sia da quello dell'aeronautica, propone l'aggiunta di una cattedra di «diritto aeronautico». Circa i fondi coi quali provvedere a tali insegnamenti, si fa presente che [...] i fondi potranno essere tratti dall'assegno di L. 12.000 che, come da lettera di S.E. il Sottosegretario per gli affari esteri, sarebbero assegnati all'erigendo Istituto per il diritto aeronautico.

Nella seduta del consiglio di facoltà del 16 novembre 1927, l'incarico è conferito ad Amedeo Giannini per l'anno accademico 1927-28. Non si tratta di un incarico gratuito, nonostante la disponibilità che lo stesso Giannini espresse nella riunione presso il rettorato del 2 dicembre 1926, ma gli è assegnata la retribuzione annua di lire quattromila, col decreto rettorale del 28 gennaio 1928, tratta dai fondi ministeriali. Giannini tiene continuativamente l'incarico per quindici anni, fino all'anno accademico 1941-42. Nell'anno successivo, soppresso l'insegnamento del diritto aeronautico, è incaricato di storia dei trattati e politica internazionale nella stessa facoltà di giurisprudenza, sempre con la retribuzione di lire quattromila.

A decorrere dal 1° agosto 1944, Giannini è sospeso dall'insegnamento, in quanto sottoposto a procedimento di epurazione ai sensi del d.lg.lt. 27 luglio 1944 n. 159, e tutta l'amarezza per questo provvedimento traspare dalla lettera, vergata a mano, che invia al rettore il 28 ottobre 1944:

⁽¹⁾ A. GIANNINI, *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, 2 voll., Milano, 1940.

[...] non desidero che l'incarico mi sia rinnovato. Esprimo la mia gratitudine ai colleghi della facoltà giuridica ed a quelli della facoltà di scienze politiche per gli incarichi conferitimi per venti anni e che io ho adempiuti con ogni coscienza ed assiduità. Mi consenta di aggiungere che con tenerezza penso ai miei assistenti e discepoli, che ho molto amato.

Amedeo Giannini nasce a Napoli nel 1886 e muore a Roma il 18 dicembre 1960. «Campi di attività molteplici, quelli a cui il Giannini si dedicò, ed in ciascuno dei quali egli raggiunse la vetta: presidente di sezione del Consiglio di Stato, ambasciatore, direttore generale degli affari economici del Ministero degli esteri, organizzatore di innumerevoli istituti, partecipe e protagonista di innumerevoli conferenze internazionali, cultore di svariate branche del diritto: titoli di credito, diritto d'autore, diritto costituzionale, diritto internazionale e, soprattutto, diritto della navigazione» ⁽²⁾. È anche vicepresidente del Consiglio nazionale delle ricerche (sotto la presidenza di Guglielmo Marconi) e senatore del Regno dal 1938.

La figura di Giannini spicca nella comunità scientifica mondiale per essere uno dei maggiori artefici dell'elaborazione del diritto internazionale uniforme in materia di navigazione aerea, partecipando in maniera particolarmente fattiva alla *Commission internationale de navigation aérienne* (CINA) e al *Comité international technique d'experts juridiques aériens* (CITEJA); presiede anche la commissione che elabora il regolamento di quest'ultimo. «Anche nell'ambito del CITEJA egli si segnalò per le sue idee chiare e lungimiranti: riteneva che il Comitato non dovesse limitarsi ad elaborare una normativa solo su taluni singoli temi più urgenti, ma dovesse creare un ampio complesso di norme di diritto uniforme. Non mancò peraltro anche in questa sede di utilizzare le sue capacità di abile negoziatore, il suo realismo e la sua duttilità per realizzare gli obiettivi che si era proposto» ⁽³⁾.

Particolarmente rilevante è il contributo che Giannini dà alla nascita della Convenzione di Varsavia sul trasporto aereo internazionale nel 1929, presiedendo il comitato che provvede alla redazione del testo definitivo. «In tale Conferenza giuocarono un ampio ruolo le capacità giuridiche ed organizzative del Giannini, la sua efficienza, la sua duttilità, le sue facoltà di negoziazione e di sintesi, la sua originalità e quella che potremmo definire (per utilizzare un termine da lui stesso adoperato a proposito della Convenzione poi adottata) un senso di "fantasia" giuridica» ⁽⁴⁾.

L'insegnamento del diritto aeronautico e l'attività internazionale costituiscono gli spunti per un'intensa produzione saggistica in questo settore. Gli scritti più brevi sono raccolti in gran parte nei *Saggi di diritto aeronautico*, del 1932, nonché nei due volumi dei *Nuovi saggi di diritto aeronautico*, del 1940, inseriti nella collana dell'Istituto già citata. Ad essi si aggiungono numerosi studi monografici e raccolte di fonti di origine internazionale ⁽⁵⁾.

Parallelamente all'insegnamento di Giannini, corsi liberi di diritto aeronautico sono tenuti da Salvatore Cacopardo ⁽⁶⁾, abilitato alla libera docenza con d.m. 8 marzo 1934 e confermato nella stessa previo parere favorevole della facoltà espresso nella seduta dell'8 ottobre 1940.

Un singolare tentativo di riprendere l'insegnamento autonomo del diritto aeronautico è fatto nel 1958 dal Ministero della difesa aeronautica, che ne richiede l'inserimento fra le materie complementari della facoltà. Quest'ultima non si affretta a rispondere e soltanto nella seduta dell'8 aprile 1960 respinge la richiesta, facendo giustamente presente che il diritto aeronautico è compreso nel diritto della navigazione.

4. *La cattedra di diritto marittimo* — Il diritto marittimo inizia ad essere oggetto di corsi liberi, svolti nell'anno accademico 1924-25 da Dario Guidi ⁽⁷⁾ e Torquato Carlo Giannini. Quest'ultimo continua a tenere il corso libero anche negli anni successivi, fino all'istituzione della cattedra.

⁽²⁾ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Amedeo Giannini*, in *Riv. dir. nav.* 1960, I, 435.

⁽³⁾ Così G. ROMANELLI, *Contributo della dottrina italiana all'unificazione del diritto della navigazione aerea*, in *Arch. giur.* 1986, 261, 273 s.

⁽⁴⁾ G. ROMANELLI, *Contributo*, cit., 275, nonché *passim* per ulteriori ampie considerazioni e notizie sulla figura di Giannini.

⁽⁵⁾ Oltre ai *Saggi*, ai *Nuovi saggi* e alla raccolta di scritti di diritto marittimo intitolata *La codificazione del diritto marittimo e fluviale*, Roma, 1938, si segnalano, fra le opere monografiche e le raccolte di fonti di diritto della navigazione: *La Convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea*, Roma, 1924; *La Convenzione ibero-americana per la navigazione aerea*, Roma, 1927; *La Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme sul trasporto aereo internazionale*, Roma, 1929; *I contratti collettivi di lavoro per la gente dell'aria*, Roma, 1930; *La Convenzione panamericana sull'aviazione commerciale*, Roma, 1930; *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, Milano, 1930; *Le convenzioni internazionali di diritto fluviale*, Roma, 1933; *Le convenzioni internazionali di diritto privato aeronautico*, Roma, 1933, II ed.: 1940, III ed.: 1959; *Leggi aeronautiche*, Roma, 1935; *Lo stato giuridico della gente dell'aria*, Roma, 1937, II ed.: 1940; *Gli ordinamenti della protezione antiarea*, Milano, 1941; *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, 2 voll., Milano, 1952-1959; *La Convenzione di Chicago 1944 sull'aviazione civile internazionale*, Roma, 1953.

⁽⁶⁾ Della produzione scientifica di Cacopardo si segnalano: *Saggio di diritto penale aeronautico*, Roma, 1933; *Manuale di diritto aeronautico*, Firenze, 1937, con appendice del 1939; *Diritto aeronautico di guerra*, Roma, 1941.

Dell'istituzione di una cattedra di diritto marittimo si parla per la prima volta nella seduta del consiglio della facoltà di giurisprudenza del 13 gennaio 1927, dove Giuseppe Chiovenda propone di introdurre un corso di diritto marittimo e il preside Pietro De Francisci, «rilevando l'importanza della proposta», si riserva di porre la questione in una prossima seduta.

Tuttavia devono passare cinque anni affinché, nella seduta del 14 maggio 1932, su proposta del preside Giorgio Del Vecchio, il diritto marittimo sia inserito nell'elenco delle materie della facoltà e altri due anni e mezzo affinché, nella seduta del 19 novembre 1934, ne sia conferito l'incarico d'insegnamento.

In questa seduta il preside riferisce di voti espressi da varie parti per l'istituzione dell'insegnamento e comunica che hanno presentato domanda d'incarico i liberi docenti Giovanni Manara, già incaricato a Messina, e Torquato Carlo Giannini. Poiché la facoltà non ha le risorse finanziarie per affidare incarichi retribuiti e soltanto Giannini si è reso disponibile ad assumere l'incarico gratuitamente, è a quest'ultimo che l'incarico è assegnato, seppure a maggioranza:

Il Preside comunica quindi che per il diritto marittimo hanno presentato domanda d'incarico i liberi docenti Giovanni Manara, incaricato oggi a Messina, e Torquato Carlo Giannini, il quale ha dichiarato di essere disposto ad assumere l'incarico gratuitamente. Fa presente che, poiché la Facoltà non ha disponibili posti d'incarico retribuiti, è la sola domanda del Giannini a poter venire presa in considerazione. Ricorda che da varie parti, specie in periodici, sono stati espressi voti perché anche a Roma come in altre Università il diritto marittimo sia insegnato a titolo ufficiale.

Dopo discussione cui partecipano il Preside ed i professori Rocco e Gini, ed in cui viene riaffermato che non ci dovrebbero essere incarichi gratuiti, la Facoltà a maggioranza delibera di assegnare l'incarico gratuito di diritto marittimo al libero docente T.C. Giannini, noto cultore della disciplina.

L'insegnamento, naturalmente, non afferisce all'Istituto di diritto aeronautico, ma, conformemente alle convinzioni dell'epoca, è inserito nell'Istituto di diritto privato.

Torquato Carlo Giannini nasce a Fermo il 31 luglio 1868 e muore il 3 giugno 1962. Si laurea in giurisprudenza con lode a Bologna il 31 ottobre 1889. Libero docente di diritto commerciale a Pisa dal 25 ottobre 1894, incaricato della stessa materia nell'Università di Macerata nell'anno 1901-1902, è quindi nominato professore straordinario di diritto commerciale nell'Università di Ferrara, dove insegna per due soli anni accademici (1902-1904), per poi dimettersi dopo aver vinto il concorso per Segretario capo della Camera di commercio di Ancona. Dal 12 dicembre 1904 trasferisce a Roma la libera docenza.

È Commissario della legge e Uditore della reggenza della Repubblica di San Marino dal 1899 al 1907, dove svolge l'incarico di raccogliere e coordinare tutte le leggi dello Stato. È segretario generale dell'Associazione di diritto marittimo; è presidente della sezione italiana dell'*International Law Association*. È scrittore particolarmente fecondo⁽⁸⁾.

Torquato Giannini tiene l'incarico soltanto quattro anni accademici, dal 1934-35 al 1937-38 (gli ultimi due anni sono retribuiti), quando è costretto a lasciare per raggiunti limiti di età, continuando peraltro a tenere corsi liberi fino al 1944-45, prima di diritto marittimo comparato, poi di diritto commerciale e marittimo nordamericano, per poi essere chiamato per il 1947-48, all'età di ottant'anni, dall'Università di Princeton.

Al suo posto, nella seduta del 14 giugno 1938, l'incarico è conferito a Roberto Sandiford — «tenuto conto della sua competenza in materia e delle sue pubblicazioni»⁽⁹⁾ — il quale già dall'anno accademico 1930-31 teneva lezioni di diritto marittimo di guerra nella facoltà di scienze politiche come complemento del corso di storia e politica navale, lezioni che continuerà a svolgere fino al 1943. L'incarico è gratuito, ma negli anni seguenti gli viene retribuito con quattromila lire annue.

Anche Sandiford tiene l'incarico per quattro anni, fino al 1941-42, quando l'insegnamento è soppresso. In quell'anno si segnala per un'iniziativa, presa con Alfredo De Gregorio e applaudita dal consiglio di facoltà del 16 giugno 1942, di «raduni di studi sul nuovo codice della navigazione con largo intervento di studenti, i quali hanno svolto temi sui vari istituti del nuovo codice». Nell'anno accademico 1947-48, su proposta di Antonio Scialoja, gli viene di nuovo conferito l'incarico gratuito del diritto marittimo, con particolare riguardo al diritto di guerra.

⁽⁷⁾ Dell'attività scientifica di Guidi, si ricorda un trattato di oltre 500 pagine: *Il contratto di noleggio e la polizza di carico. Trattato teorico-pratico*, Roma-Messina, 1922.

⁽⁸⁾ Di Torquato Carlo Giannini, oltre al *Trattato di diritto postale*, Roma, 1913, con prefazione di Vittorio Scialoja, si segnalano le seguenti opere di diritto marittimo: *Corso di diritto marittimo*, Milano, 1937; *La nuova legge sulla polizza di carico*, Genova, 1939; *Il passeggero marittimo istruito*, Milano, 1939.

⁽⁹⁾ Sandiford si occupa prevalentemente di diritto bellico, con le pubblicazioni: *Diritto marittimo di guerra*, Roma, 1925 (VI ed. 1940), e *Diritto aeronautico di guerra*, Roma, 1937. Non mancano pubblicazioni di livello istituzionale: *Lezioni di diritto internazionale marittimo*, Roma, 1934; *Elementi di diritto marittimo*, Firenze, 1936; *Lezioni di diritto marittimo*, Roma, 1937 (IV ed. 1942); *Istituzioni di diritto della navigazione* (con Luigi Papi Spanu), II ed., Roma, 1951; *Diritto marittimo*, Milano, 1960.

Roberto Sandiford nasce a Livorno il 16 agosto 1887 e muore a Roma il 24 luglio 1965. È abilitato alla libera docenza in diritto marittimo di guerra con d.m. 26 maggio 1934 e confermato nella stessa previo parere favorevole della facoltà di giurisprudenza espresso nella seduta dell'8 ottobre 1940. Nel 1949-50 è incaricato, nella facoltà di scienze politiche, di diritto costituzionale, nel 1950-51 di diritto costituzionale italiano e comparato e dal 1951-52 al 1957-58 di storia e politica navale. È nominato consigliere di Stato nel 1942, per poi diventare presidente di sezione nel 1953 e, col collocamento a riposo nel 1957, presidente onorario. È vicepresidente e segretario generale dell'Associazione italiana di diritto marittimo, direttore dell'Istituto di studi europei Alcide De Gasperi e, dal 1962, presidente della sezione italiana dell'*International Law Association*.

Nella seduta del 17 marzo 1941 si apre un dibattito sulla creazione di nuovi posti di ruolo, nel quale Arturo Rocco sostiene l'istituzione, come materia fondamentale, del diritto della navigazione, mentre Gaspare Ambrosini non crede necessaria la fusione del diritto marittimo e del diritto aeronautico nell'unitario diritto della navigazione. La soluzione pare di compromesso, perché la facoltà delibera di chiedere una cattedra di ruolo per il diritto marittimo. La richiesta però non ha seguito, a causa dell'istituzione, per decreto, dell'insegnamento di diritto della navigazione.

5. *L'Istituto di diritto della navigazione* — Con la rettorale del 16 ottobre 1942 n. 6759, si comunica che, con decreto in corso di pubblicazione, gli insegnamenti di diritto marittimo e diritto aeronautico sono sostituiti dall'insegnamento unico di diritto della navigazione. In effetti, il r.d. 5 settembre 1942 n. 1319, poi pubblicato nella G.U. 21 novembre 1942 n. 276, così dispone:

A decorrere dal 29 ottobre 1942-XXI al r.d. 30 settembre 1938-XVI n. 1652, sono apportate le modifiche di cui appresso.

Sono soppressi gli insegnamenti complementari di «diritto marittimo» e di «diritto aeronautico», previsti, il primo nelle tabelle III e VIII, e il secondo nella tabella III.

Agli insegnamenti complementari di cui alle tabelle III, VIII [...] sono aggiunti rispettivamente i seguenti:

Tabella III (laurea in giurisprudenza) e VIII (laurea in economia e commercio): «diritto della navigazione».

Il consiglio della facoltà di giurisprudenza ne prende atto nella seduta dello stesso 16 ottobre 1942, dove approva all'unanimità il seguente ordine del giorno, con cui si chiede l'inserimento della nuova materia nello statuto e si dà il necessitato benservito ad Amedeo Giannini e a Roberto Sandiford:

La facoltà, attesa la comunicazione ministeriale del decreto in corso con il quale vengono soppressi gli insegnamenti di diritto aeronautico e di diritto marittimo e tali materie vengono congiunte nella nuova cattedra di diritto della navigazione in corrispondenza alla relativa riforma legislativa,

atteso che, ove non si provvedesse a richiedere entro i termini legali la iscrizione della nuova cattedra nello statuto, gli studenti rimarrebbero privi durante il corrente anno scolastico di tale insegnamento,

delibera di chiedere al superiore Ministero che sia inserita nello statuto della Regia Università di Roma fra le materie complementari assegnate al suo quadro d'insegnamento, il diritto della navigazione.

Manda in pari tempo un grato saluto ai due valentissimi docenti, eccellenza senatore Giannini e professore Sandiford, che per molti anni dedicarono con tanta solerzia e con così alta competenza la loro attività all'insegnamento delle due materie ora soppresses, con alto decoro della facoltà ed ottimo profitto degli studenti, sperando di potersi ulteriormente giovare della loro opera in altra guisa.

Contestualmente, su proposta di Pietro De Francisci, approva all'unanimità quest'ulteriore ordine del giorno, con cui si fa voto che sia Antonio Scialoja a ricoprire la nuova cattedra:

La facoltà, nella eventualità che venga inferto il diritto della navigazione allo statuto della R. Università di Roma e che venga assegnato alla facoltà stessa un nuovo posto di ruolo, tenuto conto dell'alta fama scientifica raggiunta in tale materia dal sen. prof. Antonio Scialoja e della preziosa opera da lui data al nuovo codice della navigazione, esprime il voto a che egli sia chiamato a coprire la nuova cattedra.

L'inserimento della nuova materia nello statuto dell'Università è subito perfezionato col r.d. 24 ottobre 1942 n. 1672, pubblicato nella G.U. 27 gennaio 1943 n. 21. L'art. 18, comma 2, dello statuto, che riguarda la facoltà di giurisprudenza, è così modificato: «Gli insegnamenti complementari di diritto marittimo e di diritto aeronautico sono soppressi e sostituiti da quello di diritto della navigazione». Analoga modifica subisce l'art. 38, che riguarda la facoltà di economia e commercio. La nuova materia è poi inserita, nella facoltà di giurisprudenza (con deliberazione del 5 dicembre 1942), fra le materie complementari del terzo anno.

Ancor più prontamente è raccolto il voto espresso dalla facoltà che sia Scialoja ad insegnare la nuova materia, sicché solo due giorni dopo, il 18 ottobre, il Ministro per l'educazione nazionale Giuseppe Bottai

firma il decreto di trasferimento, senza neanche attendere né il parere favorevole del Senato accademico, che è formulato il 21 ottobre, né addirittura l'inserimento della nuova materia nello statuto dell'Università. Questo è il testo del decreto ministeriale:

Riconosciuta la necessità di trasferire alla cattedra di diritto della navigazione presso la Facoltà di giurisprudenza della Regia Università di Roma il prof. sen. Antonio Scialoja ordinario di diritto marittimo presso la Facoltà di giurisprudenza della Regia Università di Napoli;

Vista la dichiarazione di consenso dell'interessato;
Visto lo statuto della Regia Università di Roma ⁽¹⁰⁾;

Decreta:

A decorrere dal 29 ottobre 1942-XXI il prof. sen. Antonio Scialoja ordinario di diritto marittimo nella Facoltà di giurisprudenza della R. Università di Napoli è trasferito alla cattedra di diritto della navigazione presso la Facoltà di giurisprudenza della Regia Università di Roma.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il 5 novembre Scialoja scrive al rettore dell'Università di Roma De Francisci questa lettera vergata a mano:

Ho ricevuto la Vostra gentile comunicazione del mio trasferimento alla facoltà di giurisprudenza di codesta R. Università per l'insegnamento del diritto della navigazione.

Mentre Vi ringrazio delle lusinghiere parole di benvenuto che avete voluto rivolgermi vengo ad esprimervi i miei sentimenti di commossa gratitudine per l'onore che mi è stato concesso di entrare a far parte dell'eletta schiera dei docenti dello Studium Urbis.

Con ossequio

Nella seduta del consiglio di facoltà dell'11 novembre 1942, l'Istituto di diritto aeronautico è sostituito dall'Istituto di diritto della navigazione, il cui statuto è approvato il 7 giugno 1943 in questi termini:

1. — L'Istituto di diritto della navigazione ha lo scopo di addestrare nello studio di questo diritto e discipline connesse mediante corsi speciali, conferenze, esercitazioni.

2. — L'Istituto comprende due sezioni: marittima ed aeronautica.

Possono iscriversi ad una o ad entrambe di esse gli studenti della Università di Roma, i diplomati degli istituti nautici, i laureati.

Coloro che non siano studenti effettivi della Università di Roma sono tenuti al pagamento della tassa d'iscrizione di L. 100.

A coloro che hanno frequentato assiduamente l'Istituto per un anno scolastico viene rilasciato un certificato di frequenza. La tassa relativa è di L. 50.

Possono pubblicarsi a spese dell'Istituto i lavori degli iscritti che a giudizio unanime degli insegnanti ne siano meritevoli. Possono anche aprirsi concorsi a premio su argomenti attinenti allo scopo dell'Istituto.

3. — I corsi e le esercitazioni hanno per oggetto:

- a) diritto della navigazione
- b) diritto marittimo ed aeronautico pubblico ed internazionale
- c) storia del diritto marittimo
- d) legislazione marittima ed aeronautica dei principali Paesi
- e) diritto marittimo ed aeronautico di guerra.

4. — La direzione dell'Istituto spetta al professore titolare della cattedra di diritto della navigazione. I corsi e le esercitazioni sono svolti da professori incaricati dal direttore e scelti fra i professori ufficiali o liberi docenti delle materie. Ad uno degli insegnanti è affidata la direzione della biblioteca dell'Istituto, di cui possono valersi gli iscritti.

Così nasce l'Istituto di diritto della navigazione e l'attribuzione della relativa direzione a Scialoja.

La presenza di Scialoja si manifesta con grande autorità nelle occasioni normative e gestionali più rilevanti e si constata in tutti i numerosi svolgimenti della materia, che si avvale dell'alta consistenza culturale della struttura, assicurata da direzione e composizione egregia e sempre adeguata.

6. *L'insegnamento di Antonio Scialoja* — Antonio Scialoja è il fondatore del diritto della navigazione in Italia. La sua opera sistematica, basata, da un lato, sulla considerazione unitaria del diritto aereo e del diritto marittimo e, dall'altro, sulla caratterizzazione autonoma della disciplina rispetto al diritto pubblico e al diritto commerciale, culmina nella redazione del codice della navigazione del 1942.

Nasce a Roma il 19 novembre 1879 in un ambiente di grandi tradizioni di intelligenza e di studi rivolti alle scienze giuridiche ed economiche. Il nonno Antonio è insigne economista, patriota, più volte ministro

⁽¹⁰⁾ Si noti che alla data del decreto di trasferimento, 18 ottobre, lo statuto non era stato ancora aggiornato.

del neonato Regno d'Italia. Il padre Enrico fonda nel 1876 il *Foro italiano*. Il fratello del padre è Vittorio, sommo giurista romanista e civilista, statista e diplomatico.

Dopo un incarico di diritto civile nell'Università di Urbino nel 1904 e l'abilitazione alla libera docenza in diritto civile conseguita con d.m. 25 maggio 1905 presso l'Università di Parma (presto trasferita all'Università di Roma con d.m. 19 agosto 1905), assume l'incarico di diritto commerciale nelle Università di Camerino (1905), Perugia (1906), Sassari (1907) e Siena (1908), per poi diventare professore straordinario il 16 novembre 1908⁽¹¹⁾. Dal 1922 insegna diritto marittimo nell'Università di Napoli, dove nel 1942 gli viene conferita la stella d'oro al merito della scuola.

Svolge anche attività politica. È deputato al parlamento per tre legislature, sottosegretario ai lavori pubblici nel 1924 e senatore dal 1929.

La sua attività scientifica, maturata dal ceppo del diritto commerciale e sorretta da una forte vocazione storicistica, lascia la sua impronta più duratura nella sistemazione del diritto marittimo, cui poi affianca e compenetra organicamente il diritto aeronautico.

Il passaggio dalla legislazione non organica e frammentaria del diritto marittimo e aeronautico, sviluppatasi in mancanza di un criterio unitario e sistematico, alla disciplina del codice della navigazione, si connette al programma formulato da Scialoja sin dal 1922, nella prima edizione del *Sistema del diritto della navigazione*, ma compiutamente precisato nella prolusione letta all'Università di Napoli il 31 gennaio 1928⁽¹²⁾, che trova poi svolgimento nelle due successive edizioni del *Sistema* stesso⁽¹³⁾, nonché nelle pagine della *Rivista del diritto della navigazione*, da lui fondata nel 1935 e diretta fino al 1942, giudicata come uno dei migliori periodici italiani⁽¹⁴⁾.

Muovendo dalla considerazione della fisionomia unitaria del fatto tecnico che è a base di ogni forma di navigazione (marittima, interna e aerea), in tale programma Scialoja segna alla scienza e alla legislazione un preciso indirizzo, sostenendo l'unità e l'autonomia del diritto della navigazione. Il fondamento della disciplina unitaria della navigazione marittima, interna e aerea va ricercato in quella somiglianza o comunanza di esigenze di carattere giuridico — rilevanti, appunto, sul piano dell'assetto normativo — proprie degli spazi in cui si esplica l'attività e agiscono i mezzi impiegati per realizzarla.

Egli afferma inoltre che lo studio di questo ramo del diritto non deve limitarsi ai rapporti di carattere commerciale che attengono alla materia, bensì a tutti gli aspetti, pubblicistici e privatistici, della navigazione per mare, per acque interne e per aria. Si afferma in tal modo l'autonomia del diritto della navigazione, in quanto tutte le norme attinenti alla navigazione formano un sistema a sé, da inquadrare come parte integrante, ma distinta, nel sistema generale del diritto. E il concorso di elementi pubblicistici e privatistici è di tale misura in materia di navigazione, da dare a questa un'impronta peculiare.

L'autonomia del diritto della navigazione, sancita dall'art. 1 c. nav., si riflette nella struttura e graduazione normativa delle fonti proprie della materia. Dando valore prevalente a tali fonti e condizionando l'operatività del diritto generale al preventivo ricorso a tutte le fonti speciali, anche di grado gerarchico inferiore, nonché al non fruttuoso impiego del procedimento analogico, la normativa generale viene ad assumere collocazione ed efficacia subordinate rispetto alla disciplina propria della materia, che è oggetto, in linea primaria, delle fonti, di qualunque grado gerarchico, che particolarmente le si riferiscono.

Alla fine del 1939 l'opera della revisione dei codici e la riforma della legislazione in materia di navigazione è affidata ad un comitato, presieduto da Scialoja, il quale, valendosi della collaborazione di valorosi allievi e studiosi, predispone il progetto ministeriale del codice della navigazione, comprensivo della materia relativa alla navigazione marittima, interna ed aerea, che è approvato con r.d. 27 gennaio 1941 n. 9. Successivamente, anche in base alla nuova delega data con l. 19 maggio 1941 n. 501, è approvato un nuovo testo di codice della navigazione, modificato e coordinato con il codice civile, con r.d. 30 marzo 1942 n. 327, pubblicato, insieme alla «Relazione alla maestà del re imperatore del ministro guardasigilli Grandi», in G.U., ed. straord., 18 aprile 1942 n. 93.

⁽¹¹⁾ Fra la produzione civilistica e commercialistica di Scialoja, cfr.: *L'offerta a persona indeterminata e il contratto concluso mediante apparecchio automatico*, Milano, 1902; *Le fonti e l'interpretazione del diritto commerciale*, Perugia, 1907; *Saggi di vario diritto*, Roma, 1927-28. Fonda nel 1910 la *Rivista delle società per azioni*, poi trasformata in *Rivista di politica economica*.

⁽¹²⁾ La prolusione è poi pubblicata col titolo *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.* 1928, I, 1.

⁽¹³⁾ Edite a Roma nel 1929 e nel 1933. Lo svolgimento è completato, successivamente al codice della navigazione, anche dalle *Lezioni di diritto della navigazione*, Napoli, 1942, e dal *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943. Importante è anche la raccolta di *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946.

⁽¹⁴⁾ «La Rivista [...] raccolse le forze dei migliori marittimisti e commercialisti, costituendo altresì centro di attrazione per alcuni tra i più validi cultori delle discipline finitime; era dunque destinata a divenire — come divenne — palestra della "scuola napoletana del diritto della navigazione" e officina della nuova elaborazione dogmatica degli istituti di questo settore dell'ordinamento»: così G. DE VITA, *Note biografiche*, in *Studi in onore di Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, XXII.

A Scialoja e alla sua scuola si deve dunque la realizzazione del codice della navigazione, che fu elaborato in meno di due anni, attuando il programma scientifico sopra enunciato. Il codice è così nato quasi dal nulla, senza alcun supporto strutturale precedente, in una stagione particolarmente fertile ed operosa. È un monumento legislativo di grande rilievo per l'originalità e la completezza, emblema dell'unitarietà della materia e oggetto di consensi e critiche anche all'estero.

È pure opportuno sottolineare l'indipendenza scientifica dell'opera rispetto al regime politico dell'epoca, con le parole di Giovanni Leone: «Egli, in un momento nel quale molti, anche non richiesti, facevano atto di ossequio servile al regime imperante, elaborò un codice del tutto distaccato dalle ideologie del tempo. La relazione che accompagnò il codice della navigazione, e che porta la firma del guardasigilli Grandi, ma fu redatta com'è prassi da noi collaboratori, fu elaborata sotto la sua personale direzione e sotto il suo controllo; essa non rende omaggio, per nessun aspetto, al regime politico, ma mantiene quel codice su un piano di superiore distacco e di autonomia legislativa e scientifica. [...] Resta cioè un monumento legislativo, nel quale si esprimono la grande dignità morale dell'uomo che diresse l'*équipe* di lavoro ed anche la sua autonomia di pensiero di fronte agli orientamenti politici del tempo»⁽¹⁵⁾.

Con d.m. 31 luglio 1944 Scialoja è sospeso dall'insegnamento a partire dal 1° agosto 1944, in conseguenza dei provvedimenti di epurazione (d.lg.lt. 27 luglio 1944 n. 159). Il preside Filippo Vassalli, nella seduta del consiglio di facoltà del 10 agosto 1944, saluta i colleghi rimossi o sospesi⁽¹⁶⁾ con le seguenti parole, cui i membri della facoltà si associano:

A noi essi furono vicini, per anni più o meno lunghi, nell'adempimento di un compito in cui non conoscemmo che l'altezza del loro sapere e la nobiltà della loro dedizione alla scuola.

Al nostro saluto si accompagna il voto che, nella superiore considerazione del bene del Paese, essi siano per onorare sempre il nome italiano.

L'incarico per i corsi bimestrali istituiti per settembre-ottobre del 1944 è dunque affidato, in un primo tempo, nella stessa seduta, ad Antonio Lefebvre d'Ovidio e poi, nella successiva seduta del 4 settembre — dopo avere riscontrato l'incompatibilità del medesimo in quanto professore di ruolo in altra Università — a Gabriele Pescatore, non ancora ventottenne, già assistente straordinario nella stessa facoltà, al quale è anche affidata la direzione dell'Istituto.

A Pescatore è poi confermato l'incarico anche per l'anno accademico 1944-45 nella seduta del 30 novembre 1944.

Con decisione del 16 maggio 1945, la Commissione centrale per l'epurazione revoca la sospensione ed infligge a Scialoja la più lieve sanzione disciplinare della censura, consentendogli così di riprendere servizio. La censura è poi revocata *ex lege* in base all'art. 13 del d.lg.lt. 9 novembre 1945 n. 702. Operando peraltro la revoca legale *ex nunc*, Scialoja propone ugualmente ricorso al Consiglio di Stato contro l'inflizione della censura, per ottenerne l'annullamento *ex tunc*, ottenendo giustizia con la sentenza del 6 dicembre 1946.

Scialoja tiene l'insegnamento fino al 1950, quando è collocato fuori ruolo per raggiunti limiti di età. Francesco Carnelutti redige l'ordine del giorno approvato dalla facoltà il 27 giugno 1950:

Il preside, nel dare la notizia del collocamento fuori ruolo del prof. Antonio Scialoja, esprime il rammarico della facoltà e ricorda le alte benemerienze del collega verso gli studi e la scuola, che valgono a mantenerlo nella gloriosa tradizione familiare affidata ai grandi nomi dell'avo Antonio Scialoja e di Vittorio Scialoja.

I presenti si associano e l'unanime pensiero della facoltà viene espresso nel seguente ordine del giorno, di cui la formulazione è affidata al prof. Carnelutti.

«La facoltà considera con tristezza il distacco di Antonio Scialoja dall'insegnamento della materia, alla quale ha saputo conferire una dignità ormai indelebile nel campo degli studi come in quello della legislazione. La tristezza è dovuta non meno alla valutazione del passato che alla preoccupazione del futuro. La facoltà è consapevole che le opere compiute dal docente, per quanto siano meritevoli, non possono sottrarlo alla legge concernente il limite di età. Perciò non ricorda ora la mirabile attività del professore Scialoja come scienziato e come insegnante prima del diritto commerciale e poi, in particolare, del diritto della navigazione se non per compiacersi di aver avuto tra i suoi membri uno dei più nobili, colti e perspicaci giuristi di cui l'Italia moderna si onora. Piuttosto essa constata che tale Maestro fino a ieri, anzi fino ad oggi ha continuato la sua opera nella scienza e dalla cattedra senza la minima flessione, anzi con autorità e con amore ogni giorno accresciuti; né vede chi possa prendere il suo posto con pari efficacia dell'insegnamento e prestigio della scuola.

Perciò la facoltà è persuasa che verrebbe meno al suo dovere se non proponesse che gli sia applicata la norma eccezionale, tuttora vigente, per la quale il limite di età può essere prorogato a settantacinque anni e se non rivolgesse all'illustre collega, insieme con ogni più affettuoso augurio, la preghiera di voler accettare tale proposta».

⁽¹⁵⁾ G. LEONE, *In memoria di Antonio Scialoja*, in *Foro it.* 1962, I, 2041, 2042.

⁽¹⁶⁾ Insieme a Scialoja sono sospesi Di Marzo e Balzarini e rimossi De Francisci, Leicht, Asquini e De Marsico.

[...] In merito alla cattedra di diritto della navigazione, la facoltà su proposta del preside, dopo aver rinnovato al prof. Antonio Scialoja il suo più fervido saluto, delibera all'unanimità di proporre al Ministro della p.i. che, in applicazione della legge vigente, siano riconosciuti gli estremi perché, per meriti eccezionali, e in considerazione del grave pregiudizio che deriverebbe alla cattedra dall'allontanamento del prof. Antonio Scialoja, il cui insegnamento non sarebbe altrettanto sostituibile, il prof. Antonio Scialoja venga mantenuto all'insegnamento ordinario del diritto della navigazione.

Sulla proposta della facoltà di mantenere Scialoja nell'insegnamento, il Ministero risponde negativamente con lettera del 26 agosto 1950, osservando che la l. 4 luglio 1950 (di ratifica del d.lg.C.p.S. 26 ottobre 1947 n. 1251) ha soppresso la norma relativa al mantenimento eccezionale dei professori fuori ruolo. Presone atto con rammarico, la facoltà, nella seduta del 28 aprile 1951, incarica Scialoja di svolgere corsi di esercitazione nell'Istituto di diritto della navigazione.

Nell'occasione del quarantacinquesimo anno d'insegnamento, sono offerti in onore di Scialoja quattro volumi di scritti giuridici, curati da Lefebvre d'Ovidio e da Francesco Messineo ed editi da Zanichelli nel 1952 e 1953.

In occasione del collocamento a riposo, decorrente dal 1° novembre 1955, il rettore Giuseppe Ugo Papi scrive a Scialoja l'11 giugno 1955:

Il superiore Ministero della P.I., con nota n. 9465 del 30.5.1955, comunica quanto segue:

«Con decreto in corso il prof. Antonio Scialoja, già ordinario di diritto della navigazione presso codesta Facoltà di giurisprudenza ed attualmente fuori ruolo ai sensi del D.L.C.P.S. 26 ottobre 1947 n. 1251, è collocato a riposo, per raggiunti limiti di età a decorrere dal 1° novembre p.v.

«Nel mentre mi riservo di far giungere direttamente al prof. Scialoja le espressioni del più vivo ringraziamento dell'Università italiana e mio personale, per l'opera altamente proficua svolta in pro della Scuola, prego la S.V. di volergli partecipare quanto precede, effettuando, altresì, le comunicazioni del caso alla Facoltà competente».

Al ringraziamento del Ministro aggiungo il mio personale e quello di tutto l'Ateneo romano, che vede con vivo rammarico allontanarsi uno dei più illustri docenti che tanta parte di sua vita ha speso per il progresso della Scienza e l'elevazione della Scuola.

Distinti ossequi

La facoltà, a sua volta, nella seduta del 15 luglio 1955, «prende atto con rammarico e invia un saluto affettuoso al professore Antonio Scialoja, che per tanti anni l'ha onorata col lustro del suo nome».

Dal collocamento fuori ruolo Scialoja attenua il suo intenso impegno con la materia speciale, dedicandosi anche alla direzione del *Foro italiano* e a quella (con Giuseppe Branca) del grande Commentario del codice civile edito da Zanichelli. Con d.P.R. 2 giugno 1956 gli viene conferito il diploma di prima classe ai benemeriti della scuola, della cultura e dell'arte, con facoltà di fregiarsi della relativa medaglia d'oro. Muore a Roma il 30 settembre 1962⁽¹⁷⁾.

7. *La vacanza della cattedra e l'incarico assunto da Gabriele Pescatore* — Collocato Antonio Scialoja fuori ruolo, si pone il problema della cattedra vacante. Non tutti sono d'accordo per la copertura con un nuovo titolare, come emerge nella seduta del Consiglio di facoltà del 18 novembre 1950:

Il prof. Scialoja è d'avviso che la cattedra sia coperta con nuovo titolare e sia provveduto per trasferimento: illustra la sua proposta rilevando l'importanza di tale insegnamento; nello stesso senso si esprimono i proff. Asquini, Maroi, De Marsico, De Gregorio. Dissente il prof. Jemolo osservando che occorre considerare l'importanza del diritto della navigazione comparativamente con altre materie (diritto industriale, ad esempio).

Il preside mette a votazione se debbasi destinare uno dei posti di ruolo vacanti al diritto della navigazione.

Tutti i professori votano per il sì; si astiene il prof. Jemolo. Si delibera, pertanto, che si provveda alla vacanza del diritto della navigazione per trasferimento.

Nelle more della chiamata per trasferimento, nella stessa seduta si attribuisce l'incarico, per l'anno accademico 1950-51, a Gabriele Pescatore:

La facoltà delibera, poi, a voti unanimi, che sia conferito l'incarico dell'insegnamento del diritto della navigazione, per l'a.a. 1950-51, al prof. Gabriele Pescatore, tenuto presente che il Pescatore, già da vari anni libero docente della materia, è uno dei più benemeriti cultori di essa; egli, per le sue numerose pubblicazioni, per la partecipazione attiva data ai lavori di

⁽¹⁷⁾ Sulla figura di Scialoja, cfr.: *In memoria di Antonio Scialoja*, in *Foro it.* 1962, I, 2041 (con il discorso alla Camera dei deputati tenuto il 3 ottobre 1962 dal presidente Giovanni Leone ed i ricordi di Gabriele Pescatore, Andrea Torrente e Giuseppe Branca); G. BERLINGIERI, *Antonio Scialoja*, in *Dir. mar.* 1962, 189; P. GRECO, *La vita e l'opera di Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 6 (è la commemorazione letta all'Accademia nazionale dei Lincei il 9 maggio 1964); A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Antonio Scialoja*, in *Riv. dir. nav.* 1963, I, 3; G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it.* 1985, V, 405; L. TULLIO, *Antonio Scialoja*, in *Ars aequi. Historia biográfica de la ciencia jurídica*, Madrid, 2002.

riforma del codice della navigazione, per l'indiscussa autorità acquisita nel campo di detti studi, è il più idoneo a tenere il corso del diritto della navigazione per incarico.

Nella G.U. del 23 gennaio 1951 n. 18 è pubblicata la vacanza della cattedra. Presentano domanda di trasferimento Tullio Ascarelli, Francesco Maria Dominedò, Giuseppe Ferri e Antonio Lefebvre d'Ovidio. La copertura della cattedra è posta in votazione nella seduta del 28 giugno 1951, durante la quale il preside esprime il suo apprezzamento e ringraziamento a Pescatore per l'opera prestata e legge una lettera di Fulvio Maroi, assente per ragioni di salute, il quale comunica che, se presente, darebbe il voto al prof. Dominedò. Su diciotto votanti, Ascarelli ottiene otto voti, Dominedò sette, Lefebvre due, schede bianche una. Non essendo raggiunto il quorum di tredici voti, nessun candidato è chiamato.

Nella seduta del 7 dicembre 1951 si accende un'amplessima discussione, alla quale partecipano tutti i presenti, sulla proposta di Emilio Betti di soprassedere in ordine alla chiamata sulla cattedra di diritto della navigazione. La proposta viene approvata con nove voti contro sette e un'astensione. Pertanto viene rinnovato l'incarico per l'anno 1951-52 a Pescatore con questa motivazione:

La Facoltà delibera unanime di conferire l'incarico del diritto della navigazione al prof. Gabriele Pescatore come riconoscimento delle non comuni doti d'insegnamento e di studioso, che resero già preziosa l'opera sua in seno alla Facoltà, particolarmente dopo il collocamento fuori ruolo del suo maestro prof. Antonio Scialoja, al cui insigne esempio si è ispirato con devozione e con abnegazione.

Pescatore tiene dunque l'incarico del diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza nel corso di quattro anni accademici: prima nell'ultima parte del 1943-44 e nella prima parte del 1944-45 (assumendo anche la direzione dell'Istituto); poi nel 1950-51 e 1951-52.

Nasce a Serino il 21 ottobre 1916. Si laurea a Napoli con lode il 10 luglio 1937 e vince il premio De Pilla, come migliore laureato in giurisprudenza dell'annata. Abilitato alla libera docenza in diritto marittimo il 20 ottobre 1942⁽¹⁸⁾, è nominato assistente volontario presso la cattedra di Scialoja nel 1942-43⁽¹⁹⁾ e assistente straordinario dal 1944 al 1953. È poi incaricato del diritto della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma per trentatré anni, dal 1952-53 (in sostituzione di Dominedò) al 1984-85. Giudice, consigliere di Stato, presidente per ventidue anni della Cassa per il Mezzogiorno dal 1954 al 1976⁽²⁰⁾, presidente del Consiglio di Stato dal 1980 al 1986, quando è nominato giudice della Corte costituzionale, della quale diviene poi vicepresidente. È insignito del diploma di prima classe ai benemeriti della scuola, della cultura e dell'arte, con facoltà di fregiarsi della relativa medaglia d'oro.

Condirettore dal 1957 della *Rivista del diritto della navigazione*, presidente della commissione di riforma del codice della navigazione dal 1975 al 1986⁽²¹⁾, l'attività scientifica di Pescatore si caratterizza per aver fissato con particolare efficacia alcuni punti fermi nella caratterizzazione del diritto della navigazione. Basterà qui ricordare la raffinatezza con la quale sviluppa la teoria dell'oggetto della materia, superando il concetto di trasporto autarchico, affermato da Scialoja, e sostituendolo con quello fondato sull'esercizio⁽²²⁾. E ancora, più recentemente, si può ricordare la teorizzazione dei principi speciali della materia, che dà ragione del riaffermato carattere di autonomia del diritto della navigazione⁽²³⁾.

⁽¹⁸⁾ Con la monografia *La corporazione dei piloti*, Milano, 1942.

⁽¹⁹⁾ Scialoja propone al rettore la nomina di Pescatore ad assistente volontario con una lettera scritta a mano il 10 dicembre 1942, del seguente tenore: «In risposta alla vostra nota in data 7 corr., mi onoro comunicarvi che a mio avviso non giova all'insegnamento un numeroso stuolo di assistenti, massime quando si tratta di giovani sprovvisti di titoli scientifici ed accademici che con l'assistentato perseguono solo fini di vanità o di interessi professionali. Perciò per il corrente anno 1942-43 vi propongo di nominare un solo assistente alla cattedra di diritto della navigazione nella persona del dott. Gabriele Pescatore, giudice di tribunale addetto al Ministero della giustizia e libero docente di diritto marittimo presso la Facoltà di Roma. È un mio allievo, autore di pregevoli monografie e che intende dedicarsi alla carriera dell'insegnamento. Con ossequio».

⁽²⁰⁾ Cfr. R. NAPOLETANO, *Gabriele Pescatore il Grande Elemosiniere*, Napoli, 1988.

⁽²¹⁾ La commissione è istituita con d.m. 11 novembre 1975 e termina i lavori nel 1986 con la redazione di uno schema di disegno di legge delega per un nuovo codice della navigazione, che tuttavia non ha séguito. Lo schema è riportato in *Foro it.* 1986, V, 352, in *Trasp.* 39/1986, 100, e in *Dir. mar.* 1986, 1101. Sui criteri principali che hanno ispirato la riforma, cfr.: G. PESCATORE, *Aspetti della riforma del codice della navigazione*, in *Trasp.* 28/1982, 49; G. PESCATORE, *Il quadro esterno alla riforma del codice della navigazione*, in *Dir. mar.* 1987, 455.

⁽²²⁾ G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Scritti giuridici in onore di A. Scialoja*, I, Bologna, 1952, 191.

⁽²³⁾ G. PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.* 1994, V, 434; G. PESCATORE, *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. trasp.* 2000, 1.

8. *Francesco Maria Dominedò e l'importanza dell'insegnamento del diritto della navigazione* —

Nella seduta del 16 luglio 1952 si ripropone il problema della chiamata per la copertura della cattedra di diritto della navigazione, unitamente a quella di diritto industriale. Tullio Ascarelli, che ha presentato domanda per entrambe le materie, dichiara, nella stessa domanda, che «nella ipotesi che la Facoltà ritenesse di accogliere la domanda ora avanzata di trasferimento alla cattedra di diritto industriale, dovrà ritenersi caducata la precedente domanda di trasferimento alla cattedra di diritto della navigazione». Difatti, perfezionatasi nella stessa seduta la chiamata di Ascarelli sul diritto industriale, i concorrenti per il diritto della navigazione rimangono in tre: Francesco Maria Dominedò, Giuseppe Ferri e Antonio Lefebvre d'Ovidio.

Allontanatosi dalla sala Alfredo De Marsico per ragioni di affinità con uno degli aspiranti (è il suocero di Dominedò), si procede a votazione per schede segrete e si nominano scrutatori Widar Cesarini Sforza ed Edoardo Volterra. Su ventuno votanti il risultato della votazione è il seguente: Dominedò voti tredici, Lefebvre voti cinque, schede bianche tre. Alberto Asquini redige la motivazione del voto in questi termini:

La Facoltà, prese in esame le domande degli aspiranti al trasferimento alla cattedra di diritto della navigazione prof. Tullio Ascarelli, Giuseppe Ferri, Francesco Dominedò, Antonio Lefebvre d'Ovidio,

considerato che la domanda del prof. Tullio Ascarelli deve intendersi decaduta anche secondo la volontà dello stesso richiedente, in seguito al precedente voto della Facoltà per la chiamata del prof. Ascarelli alla cattedra del diritto industriale,

considerato che la natura particolarmente tecnica della cattedra di diritto della navigazione consiglia di prendere in particolare considerazione i professori Francesco Dominedò e Antonio Lefebvre d'Ovidio, i quali sono da lunghi anni titolari della cattedra stessa, pur dando atto che la posizione accademica e scientifica del prof. Giuseppe Ferri non è seconda a quella di alcuno dei concorrenti,

considerato che tra il prof. Francesco Maria Dominedò e il prof. Antonio Lefebvre d'Ovidio, ambedue esimi cultori del diritto della navigazione, il prof. Francesco M. Dominedò ha maggiore anzianità accademica e forma già parte della nostra Università, coprendo con decoro la cattedra di diritto della navigazione nella Facoltà di economia e commercio,

visto l'esito della votazione, che ha dato tredici voti al prof. Francesco Dominedò, cinque al prof. Lefebvre d'Ovidio, tre schede bianche,

delibera di proporre al Ministero della pubblica istruzione la chiamata del prof. Francesco Maria Dominedò alla cattedra di diritto della navigazione nella Facoltà di giurisprudenza di Roma.

A partire dal 15 dicembre 1952 Dominedò intraprende dunque nella facoltà di giurisprudenza l'insegnamento del diritto della navigazione, che terrà per dodici anni fino alla sua morte, avvenuta il 26 ottobre 1964. Dalla collocazione a riposo di Antonio Scialoja nel 1955 assume anche la direzione dell'Istituto.

Promuove due collane, edite dalla Cedam. La prima è intitolata «Pubblicazioni dell'Istituto di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma»; la seconda è intitolata «Documentazioni dell'Istituto di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma»⁽²⁴⁾.

In questo periodo tengono corsi liberi alcuni liberi docenti, fra i quali mi è caro ricordare Giuseppe Riccardelli⁽²⁵⁾.

Francesco Maria Dominedò nasce il 25 luglio 1903 a Roma, dove si laurea in giurisprudenza con lode il 10 luglio 1925. Allievo di Cesare Vivante, assistente volontario di diritto commerciale nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma dal 1927-28 al 1932-33⁽²⁶⁾, abilitato alla libera docenza in diritto

⁽²⁴⁾ La prima collana contiene cinque monografie: E. VOLLI, *Assistenza e salvataggio*, 1957; G. AURITI, *La polizza di carico*, 1957; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, 1959; M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, 1963; M. GRIGOLI, *L'abbandono all'assicuratore*, 1963. La seconda collana comprende due volumi: G. RINALDI BACCELLI, *Standardization of bilateral agreements*, 1963; AA.VV., *"Conferences" marittime e mercato comune*, 1964.

⁽²⁵⁾ Riccardelli (nato a Minturno il 22 giugno 1922 e morto con la madre e il figlio in un incidente d'auto l'8 gennaio 1970) è confermato nella libera docenza nella seduta del consiglio di facoltà del 16 dicembre 1963. Si riporta uno stralcio della relazione di Dominedò, approvata dalla facoltà: «Il dott. Giuseppe Riccardelli nel quinquennio 1958-1963, successivo al conseguimento dell'abilitazione alla libera docenza in diritto della navigazione, ha svolto un'intensa attività didattica ed una non meno pregevole attività scientifica, la quale lo ha posto in primo piano fra i cultori della disciplina. [...] Alla stregua della complessa attività didattica e scientifica svolta dal dott. Riccardelli nel quinquennio considerato, può attestarsi l'assoluta idoneità dello stesso a conseguire la conferma definitiva dell'abilitazione alla libera docenza in diritto della navigazione, trattandosi di valoroso cultore della disciplina, appassionatamente dedito all'insegnamento ed agli studi». Riccardelli ha scritto tre monografie: *Il contratto di rimorchio*, Roma, 1957; *La colpa nautica*, Padova, 1965; *Il vizio occulto nell'assicurazione della nave*, Padova, 1970 (pubblicata postuma).

⁽²⁶⁾ Il 13 ottobre 1929 Vivante scrive al preside della facoltà di giurisprudenza la seguente lettera: «A proposito del mio assistente Francesco Dominedò, sciolgo una riserva che ho fatta nella mia precedente relazione sulla sua attività scientifica. Da lungo tempo il medesimo aveva raccolto le sue indagini sul tema delle società irregolari. Ora le sta stampando presso la società editrice del Foro italiano e il volume supererà il centinaio di pagine. L'ho esaminato nelle sue pagine dattilografate. È un lavoro di seria preparazione e di utili risultati sia per l'interpretazione del sistema vigente, che per la sua riforma. Esso dimostra nel mio assistente l'abitudine delle ricerche originarie, delle argomentazioni rigorose e del sicuro contatto con fenomeni dell'attività commerciale. Di

commerciale con d.m. 8 febbraio 1930⁽²⁷⁾, incaricato dal 1929-30 al 1932-33 e poi straordinario dal 1° dicembre 1933 di diritto commerciale nell'Università di Siena. Dal 1° dicembre 1935 passa ad insegnare diritto marittimo⁽²⁸⁾ e quindi diritto della navigazione nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma, dove rimane diciassette anni e dove promuove una collana di monografie di diritto della navigazione⁽²⁹⁾. Nell'anno 1955-56 è incaricato del diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Trieste.

Croce di guerra al valor militare, svolge un'intensa attività politica. È eletto deputato all'Assemblea costituente e nelle prime tre legislature, senatore nella quarta, più volte sottosegretario agli affari esteri (dal 1950), alla giustizia, alla marina mercantile, è Ministro della marina mercantile da giugno a dicembre 1963. La sua missione ministeriale «resta in un certo senso — per la così stretta connessione con la sua vita di studioso — a sottolineare l'unità sostanziale dei suoi interessi prevalenti, pur nella varietà di obiettivi perseguiti quale uomo di pensiero e quale uomo di azione con quell'ardente e quasi ingenuo entusiasmo che fu uno dei dati essenziali del suo carattere fino agli ultimi anni»⁽³⁰⁾.

La sua figura di studioso del diritto della navigazione emerge dal *Sistema dei contratti di utilizzazione della nave*, edito a Milano nel 1937, dove traccia quella singolare classificazione dei contratti di utilizzazione che viene poi accolta nel codice della navigazione. La sua opera di maggiore impegno è costituita dai *Principi di diritto della navigazione*, purtroppo rimasti incompiuti⁽³¹⁾, dove interpretazioni rigorose si accostano a fermenti innovatori illuminanti.

Dominedò si segnala anche per la strenua difesa dell'importanza dell'insegnamento del diritto della navigazione, che conduce in vista di una riforma — non attuata — dell'ordinamento didattico delle facoltà di giurisprudenza. Infatti, nel 1960 una commissione nominata dal Ministro della pubblica istruzione propone un piano di riforma delle facoltà di giurisprudenza, con un primo biennio propedeutico e un secondo biennio suddiviso in quattro indirizzi: forense, amministrativo, storico, economico. Quando il piano è sottoposto al parere della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Roma, Dominedò critica con forza l'esclusione del diritto della navigazione dalle materie obbligatorie dell'indirizzo forense, presentando una relazione scritta⁽³²⁾.

queste mie dichiarazioni sull'opera sua La prego di tener conto per valutare la medesima nella distribuzione degli assegni. Colla più cordiale deferenza». Nello stesso anno Dominedò, in riconoscimento dell'attività didattica e scientifica svolta, è iscritto nell'«Albo d'onore» degli assistenti.

⁽²⁷⁾ La commissione di abilitazione alla libera docenza, composta da Cesare Vivante, Ageo Arcangeli e Antonio Scialoja, dà il seguente giudizio sul libro presentato *Il problema delle società irregolari nel diritto positivo e nella prossima codificazione*, Roma, 1929: «Dimostra le buone qualità di cultura e di ingegno del candidato. La prima parte è dedicata al diritto vigente. Il Dominedò conosce a fondo la ricca letteratura e la giurisprudenza; la padroneggia e rivela in questa materia acume, vigore dialettico e anche originalità di vedute. Nella seconda parte esamina con critica penetrante i due progetti di riforma al codice vigente per giungere alla conclusione che sia da conservare con opportuni ritocchi e temperamenti il sistema attuale che egli preferisce a quello dei progetti stessi. Egli va ripetutamente contro la corrente dominante e le sue osservazioni, sebbene discutibili riescono degne di considerazione». Successivi studi di diritto commerciale sono: *Le anonime apparenti*, Roma, 1931; *Vendita contro documenti*, Roma, 1933.

⁽²⁸⁾ Dal 1° dicembre 1936 Dominedò è promosso professore ordinario da una commissione composta da Alfredo De Gregorio, Paolo Greco e Antonio Scialoja, la quale esprime il seguente giudizio: «Ha confermato, nell'attività scientifica svolta, le sue doti di chiaro e accurato scrittore, come pure quelle di espositore sobrio e coscienzioso. Gli ultimi suoi lavori, su vari e interessanti argomenti, segnano un deciso progresso sulla sua precedente produzione. Soprattutto pregevole è la monografia sul "Sistema dei contratti di utilizzazione della nave", dove, anche se la trattazione non appare in tutti i punti adeguatamente sviluppata, si dimostra tuttavia un sicuro orientamento nei problemi del diritto marittimo visti nei loro aspetti tecnici ma sotto la luce delle teorie generali, e si raggiungono, attraverso una serena ed equilibrata valutazione delle norme legislative e delle varie dottrine, risultati molto apprezzabili ed in parte anche nuovi per la sistemazione della complessa ed importante materia».

⁽²⁹⁾ La collana è edita dalle Edizioni Italiane di Roma. Sono pubblicate le seguenti monografie: F.M. DOMINEDÒ, *Introduzione al diritto della navigazione*, 1945 (II ed. 1951); A. LORDI, *La circolazione della polizza di carico*, 1947; R. RUSSO, *Sulla natura giuridica della polizza di carico*, 1949.

⁽³⁰⁾ Così A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Francesco Maria Dominedò*, in *Riv. dir. nav.* 1965, I, 3. Cfr. anche la relazione introduttiva al convegno in onore di Dominedò (Roma, 27 ottobre 1999) svolta da G. RINALDI BACCELLI, *L'attualità del pensiero di Francesco Maria Dominedò alla luce della nuova Convenzione sul trasporto aereo internazionale*, in *Dir. prat. av. civ.* 2/1999, 9, 14 ss.

⁽³¹⁾ Dei *Principi* sono stati pubblicati a Padova due volumi: *Parte generale* e *Delle persone* nel 1957; *Dei beni* nel 1963. Della parte incompiuta sulle obbligazioni, sono stati pubblicati tre saggi postumi nella *Rivista del diritto della navigazione* del 1965: *Cenni generali sui rapporti giuridici nascenti dall'esercizio della navigazione*; *Il sistema dei rapporti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*; *La locazione di nave e di aeromobile*. Un'ampia raccolta di scritti è in *Saggi di diritto della navigazione*, Padova, 1951.

⁽³²⁾ La relazione è pubblicata in *Foro it.* 1960, IV, 162, col titolo *Il diritto della navigazione e l'insegnamento delle discipline giuridiche*. Se ne riportano alcuni passi salienti: «Ma ancor più singolare è che a ciò si contrapponga il contemporaneo misconoscimento di una disciplina giuridica, la quale, investendo i settori tipici dell'ordinamento, lo integra a tal punto che, in mancanza di sua conoscenza, si avrebbe un difetto di conoscenza, sia pur parziale, del sistema generale [...]: mentre prima almeno si

Nella seduta del consiglio di facoltà del 7 maggio 1960 Francesco Santoro Passarelli propone che un relatore raccolga tutte le opinioni espresse dai professori e ne riferisca ad una commissione; è nominato relatore Massimo Severo Giannini e componenti della commissione Francesco Calasso, Gaetano Morelli e lo stesso Santoro Passarelli. Nella successiva seduta del 24 maggio la commissione presenta un'ampia relazione e, con particolare riferimento agli insegnamenti dell'indirizzo forense, così si esprime:

La tendenza prevalente nella facoltà è che tra gli insegnamenti obbligatori dell'indirizzo forense siano inclusi il diritto internazionale privato, la giustizia amministrativa e il diritto della navigazione [...]. Per quanto riguarda il diritto della navigazione una notevole parte della facoltà osserva che esso forma oggetto di un codice proprio, onde appare opportuno non porre tale disciplina in condizioni di inferiorità.

La riforma non ha séguito. È tuttavia importante rilevare che già nel 1960, seguendo l'impulso di Dominedò, la facoltà abbia espresso il proprio prevalente consenso per l'inserimento del diritto della navigazione fra gli insegnamenti obbligatori.

9. *La direzione di Antonio Lefebvre d'Ovidio* — Dopo la morte di Francesco Maria Dominedò, nella seduta del 21 novembre 1964 viene conferito l'incarico gratuito per l'anno accademico 1964-65, nonché la direzione dell'Istituto, ad Antonio Lefebvre d'Ovidio.

L'anno seguente Lefebvre viene chiamato a ricoprire la cattedra per trasferimento nella seduta del consiglio di facoltà del 12 giugno 1965. L'ordine del giorno, approvato all'unanimità, è presentato da Giuseppe Ferri:

La Facoltà, preso atto che il prof. Antonio Lefebvre d'Ovidio, ordinario di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli, ha presentato domanda per essere trasferito alla cattedra di diritto della navigazione; considerato che il prof. Antonio Lefebvre d'Ovidio ha dedicato tutta la sua attività di cattedratico e di studioso all'approfondimento dei problemi del diritto della navigazione; è autore di importanti opere di carattere generale e di numerose monografie e saggi; ha partecipato all'elaborazione del codice della navigazione ed è direttore della Rivista del diritto della navigazione; tenuto conto che il prof. Lefebvre è reputato in Italia ed all'estero come uno dei cultori più illustri della materia; ritenuto pertanto che egli ha tutti i requisiti per coprire degnamente la cattedra alla quale aspira; delibera di chiamare il prof. Antonio Lefebvre d'Ovidio alla cattedra di diritto della navigazione.

conosceva il diritto marittimo (in quanto insegnato insieme al diritto commerciale), oggi si potrebbe ignorare del tutto il più complesso diritto della navigazione (in quanto non insegnabile insieme al diritto commerciale).

«Non occorre sottolineare che, dal punto di vista storico, il diritto marittimo costituisce la matrice del diritto commerciale (le società dalla *commenda*, la cambiale dal *foenus nauticum*, le assicurazioni dalla *securatio*, la rappresentanza dall'*exercitor*), nel mentre, dal punto di vista moderno, il diritto della navigazione ha realizzato la propria autonomia didattica, legislativa, scientifica. [...]

«Ancora, e soprattutto, in nessun altro ramo del diritto speciale si verifica il fenomeno di una produzione di regole giuridiche che invadano tutti i settori dell'ordinamento (*personae, res, actiones*), sì da riprodurre, nell'ambito della materia particolare, le stesse categorie dell'ordinamento. [...]

«Aggiungasi che nessun altro settore speciale dell'ordinamento potrebbe nemmeno lontanamente competere col nostro per importanza teorica e per rilievo pratico, come attesta la incidenza di esso sui più vitali interessi dell'economia nazionale. Come si potrebbero seriamente studiare i titoli di credito rappresentativi non conoscendo la loro massima espressione che è la polizza di carico, operante in tutti i mercati del mondo? E come si potrebbe indagare il rapporto di trasporto, ignorando l'essenziale innovazione della responsabilità *ex recepto* in quei trasporti marittimi ed aerei, che sempre più dominano i traffici mondiali di persone e di cose? E cosa dire dei rapporti fra imprenditore ed armatore, fra comunione di diritto comune e società di armamento, fra colpa commerciale e colpa nautica, fra rapporto di lavoro comune e rapporto di arruolamento? E come poter ignorare istituti originali di primissimo piano, quali la limitazione di responsabilità, il noleggiamento, l'avaria comune? Pretenderemmo conoscere il diritto commerciale, o addirittura concepire una dottrina generale del diritto, oggi sempre più influente per l'evoluzione degli studi giuridici, dimenticando i contributi che il diritto della navigazione offre alla teoria dell'impresa e degli ausiliari, alla dottrina della comunione e della società, al sistema dei modi di acquisto della proprietà originari e derivativi, ai capitoli dei contratti e dei titoli di credito, della colpa e della responsabilità?

«Oseremmo, in base a lacune di tal fatta, formare i giudici e gli avvocati di domani, non solo per i fori di Genova e di Napoli, di Trieste e di Venezia, di Palermo e di Catania, di Bari e di Ancona, ma per tutti gli altri fori d'Italia, ove la giustizia è amministrata da giudici naturalmente destinabili ad altre sedi, comprese quelle ove sono preminenti le controversie da risolvere alla stregua delle regole del codice della navigazione e delle norme ausiliarie? E le lacune sono tanto più gravi, ove si pensi che il diritto speciale invade non solo il settore privatistico dell'ordinamento, ma anche settori pubblicistici di essenziale importanza. Basti menzionare il complesso delle norme di diritto amministrativo, di diritto penale, di diritto processuale e di diritto internazionale privato della navigazione: e ciò a tacere dell'interesse della disciplina anche ai fini degli studi di storia del diritto privato, romano e intermedio. [...]

«Non è lecito accingersi ad un piano di studi forensi, potendo del tutto ignorare uno dei cinque codici vigenti: qui sta il succo della nostra tesi. Nella seduta del 19 febbraio 1960 il Consiglio superiore della marina mercantile, con motivazione che si impone, ha votato unanime "affinché il diritto della navigazione venga incluso tra gli insegnamenti obbligatori delle facoltà di giurisprudenza e di economia e commercio". Eminentissimi colleghi della Facoltà giuridica di Roma, dal Leone al Nicolò, dal Santoro Passarelli al Cesarini Sforza, hanno già espresso analogo avviso, sia pure in via di massima. [...]

La direzione dell'Istituto gli viene conferita con decreto rettorale del 21 ottobre 1965 «a decorrere dal 1.11.1965 e fino a che sarà titolare della cattedra suddetta».

Antonio Lefebvre de Clunières di Balsorano ⁽³³⁾ nasce a Napoli il 17 gennaio 1913. Laureato in giurisprudenza il 23 novembre 1934 e in scienze politiche e sociali il 2 dicembre 1936, è incaricato nella facoltà di economia e commercio dell'Università di Bari degli insegnamenti del diritto marittimo nel 1936-37 e 1937-38 e del diritto commerciale (in sostituzione di Bernardino Scorza) nel 1937-38 e 1938-39. Al primo concorso bandito in Italia per una cattedra di diritto marittimo, presso l'Università di Messina, risulta unico ternato ⁽³⁴⁾ e il 14 novembre 1938 (a venticinque anni) è chiamato dalla facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari, dove prende servizio come straordinario il 1° gennaio 1939 e dove rimane per diciotto anni a insegnare prima il diritto marittimo e poi il diritto della navigazione. A decorrere dal 1° gennaio 1942 è nominato professore ordinario, con forte apprezzamento per la sua attività scientifica ⁽³⁵⁾.

Il primo contatto con l'Istituto di diritto della navigazione avviene nell'ottobre del 1943, quando, trovandosi a Roma quale sfollato, viene temporaneamente nominato, su richiesta di Antonio Scialoja, vice direttore dell'Istituto stesso.

Dal 1956-57 è trasferito alla cattedra di diritto della navigazione della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Napoli, dove rimane per nove anni.

Lefebvre contribuisce alla fondazione nel 1935, con Scialoja e Scorza ⁽³⁶⁾, della *Rivista del diritto della navigazione*, assumendo la funzione di segretario di direzione. Nel 1948 sostituisce Scialoja nella direzione, fino alla cessazione delle pubblicazioni avvenuta nel 1972.

La figura e l'opera di Lefebvre si connettono indissolubilmente alla redazione del codice della navigazione. Al riguardo, così si esprime Gabriele Pescatore cinquant'anni dopo: «Sono uno dei superstiti di quell'epoca e posso attestare, con profonda convinzione e commozione, che senza Lefebvre il codice della navigazione non si sarebbe realizzato. L'ho visto impegnato in momenti decisivi, risolti sempre con la sua

⁽³³⁾ Nel 1931 è autorizzato ad aggiungere il cognome della madre d'Ovidio.

⁽³⁴⁾ La commissione è composta da Umberto Navarrini (presidente), Antonio Scialoja, Antonio Ambrosini, Gennaro Monti e Francesco Dominedò (segretario). I candidati sono: Enrico Carboni, Giuseppe Donadio, Sergio Ferrarini, Antonio Lefebvre, Giovanni Manara, Eugenio Spasiano, Mario Stolfi e Domenico Vitali. Unico ternato all'unanimità risulta Lefebvre col seguente giudizio: «Incaricato nella R. Università di Bari per il diritto marittimo dal 1936-37 ad oggi e per il diritto commerciale dal 1937-38. Presenta un'abbondante produzione di note e monografie in tutto il campo del diritto marittimo. Spiccano per importanza il volume sulla *Teoria generale delle avarie comuni*, ancora alquanto scolastico nella parte dedicata al fondamento giuridico dell'obbligo di contribuzione, ma più vivo ed interessante nella parte concernente la liquidazione, e lo studio, non ancora completato, sul tema fondamentale della *Responsabilità del vettore marittimo*, ove appare particolarmente importante l'impostazione e l'indagine sui limiti di validità e di efficacia delle clausole d'esonero nel nostro sistema. A parte può considerarsi il volume sulla *Nazionalità delle società commerciali*, che rappresenta lo sviluppo, anche bibliografico, di una relazione presentata sul tema all'Accademia di diritto comparato. In complesso, la Commissione ravvisa nel candidato particolare capacità nella trattazione scientifica dei problemi del diritto marittimo, riconoscendogli profondità di ricerca ed acutezza di criterio. Pur rilevando dei difetti di forma, come, talora, prolissità di trattazione o scarsa chiarezza, la Commissione è lieta di constatare che il candidato, nei problemi affrontati, porta interessanti contributi personali, e lo ritiene pertanto all'unanimità degno di coprire la cattedra universitaria messa a concorso». Gli atti del concorso sono approvati con d.m. 11 novembre 1938.

⁽³⁵⁾ Le pubblicazioni monografiche di Lefebvre sono: *La nazionalità delle società proprietarie di navi e di aeromobili nell'ordinamento italiano*, Bari, 1938; *Teoria generale delle avarie comuni*, Milano, 1938; *La disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo*, Roma, 1939. Nella materia del diritto commerciale: *La nazionalità delle società commerciali*, Milano, 1939; *Istituzioni di diritto commerciale nordamericano*, Roma, 1945; *L'impresa*, Bari, 1946; *Introduzione allo studio del diritto commerciale*, Bari, 1947. La commissione giudicatrice per la promozione a ordinario (composta da Antonio Scialoja, Alfredo De Gregorio e Francesco Messineo) formula un lungo e articolato giudizio sull'attività scientifica del candidato, di cui si riporta un brano significativo: «Entrambi questi volumi [*Disciplina convenzionale della responsabilità del vettore marittimo* e *Nazionalità delle società commerciali*] rivelano nel Lefebvre una forte personalità di giurista, che va delineandosi sempre meglio in progresso di tempo, e fanno di questo ancor giovane docente e studioso una delle più belle promesse dei nostri studi. Il tono dell'esposizione e della discussione vi si manifesta singolarmente elevato; la vigoria del ragionamento, la penetrazione dei fenomeni giuridici indagati e la padronanza dei vari strumenti di studio vi appaiono fuori del comune». Precedentemente, in vista della nomina ad ordinario, la facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari, aveva espresso il seguente giudizio sull'attività didattica: «La Facoltà rileva anzitutto con compiacimento ed orgoglio che il prof. d'Ovidio ha avuto larga ed assidua parte nei lavori di codificazione del diritto della navigazione cui tuttora attende; che egli, tuttavia, prodigandosi esemplarmente, ha assiduamente impartiti i suoi corsi ed ha altresì accettato di insegnare per incarico la Filosofia del diritto nel decorso anno accademico; che la sua attività didattica ha suscitato vivissimo interessamento negli studenti molti dei quali hanno presentato tesi di laurea sull'argomento; che il prof. d'Ovidio si è altresì occupato particolarmente e costantemente di problemi della Facoltà e dell'Università attinenti all'ordine degli studi; che nonostante tali molteplici attività, e nonostante alcuni richiami alle armi, egli ha altresì svolta indefessa e proficua attività scientifica, che parzialmente risulta dalle sue proficue pubblicazioni e dalle note in riviste: in sintesi che egli ha sempre prodigato le sue alte doti di scienziato per la scuola, per la scienza e per i problemi giuridici di quest'epoca».

⁽³⁶⁾ Scorza, morto a ventisette anni il 26 giugno 1937, quando era già professore straordinario di diritto commerciale, era giudicato il miglior allievo di Scialoja. Lo stesso maestro così lo ricorda: «Era il migliore tra tutti noi. Avrebbe preso tra pochi anni il mio posto a capo della nostra famiglia»: A. S., *Bernardino Scorza*, in *Riv. dir. nav.* 1937, I, 241, 242.

capacità creativa e di adattamento. [...] Le fasi salienti del passaggio dalla normativa uniforme alla normativa del codice [...] sono frutto dell'intelligenza, della competenza e della capacità di Lefebvre di tradurre in formule specifiche disomogenei concetti, che a livello normativo internazionale assumevano una particolare configurazione, ma che, tradotti nell'organicità di un codice, offrivano gravi difficoltà in relazione ai principi e alle norme entro i quali si andavano a collocare»⁽³⁷⁾.

Cura personalmente, dal 1942 al 1971, una «Collana di monografie di diritto della navigazione raccolte dal prof. A. Lefebvre d'Ovidio», edita da Giuffrè, che raccoglie molti degli studi più significativi di quel periodo⁽³⁸⁾. Redige con Pescatore, nel 1950, la prima edizione del *Manuale di diritto della navigazione*. «Il Manuale, giunto nel 90 alla settima edizione (con la collaborazione anche di Leopoldo Tullio), è un'opera ormai classica, conosciuta e apprezzata dai navigazionisti, ma forse sarebbe più esatto dire dai giuristi, di tutto il mondo»⁽³⁹⁾.

Con d.P.R. 2 giugno 1975 gli viene conferito il diploma di prima classe ai benemeriti della scuola, della cultura e dell'arte, con facoltà di fregiarsi della relativa medaglia d'oro.

Coinvolto nello scandalo Lockheed, Lefebvre è prima sospeso cautelatamente dal servizio dal 22 marzo 1976 e successivamente, con d.m. 23 agosto 1979, destituito di diritto dalla stessa data. Il provvedimento di destituzione sarà poi annullato dal TAR Lazio con sentenza del 22 ottobre 1997 n. 1591.

10. *La breve stagione di Ludovico Matteo Bentivoglio* — Per supplire alla sospensione di Antonio Lefebvre d'Ovidio, nella seduta del 12 maggio 1976 il consiglio di facoltà nomina Antonio Malintoppi presidente della commissione di esami di diritto della navigazione e successivamente, il 15 dicembre 1976, su proposta di Giuseppe Ferri, lo stesso Malintoppi è nominato supplente di diritto della navigazione per l'anno accademico 1976-77. Alla direzione dell'Istituto è chiamato Roberto Ago.

Considerato il congelamento della cattedra, la cui titolarità rimane comunque di Lefebvre, e allo scopo di consentire l'insegnamento da parte di uno specialista, il 15 luglio 1977 la facoltà delibera lo sdoppiamento della cattedra e la vacanza per trasferimento sulla seconda cattedra:

La Facoltà, constatato che per condizioni obiettive — inerenti ai caratteri della materia, all'interesse dimostrato pur nelle difficoltà del corrente anno accademico dagli studenti e soprattutto dai lavoratori studenti, e quindi alla diversificazione della didattica ed alle forme della ricerca — è opportuno procedere ad assegnare un ulteriore posto di professore di ruolo all'insegnamento del diritto della navigazione: delibera, con 45 voti favorevoli e 2 contrari, di assegnare alla materia predetta uno dei posti di professore di ruolo attualmente disponibili nell'organico della Facoltà e delibera, altresì, con 45 voti favorevoli e 2 contrari, di richiedere l'apertura della relativa procedura di concorso per trasferimento.

Presentano la domanda di trasferimento Ludovico Matteo Bentivoglio (ordinario di diritto aeronautico nella facoltà di giurisprudenza dell'Università Cattolica di Milano), Guido De Vita (ordinario di diritto internazionale della navigazione nella facoltà di scienze politiche dell'Università di Napoli) e Gustavo Romanelli (ordinario di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bologna). Nella seduta del 12 ottobre 1977, Bentivoglio viene chiamato a ricoprire la cattedra; il relativo ordine del giorno, presentato da Ferri e Malintoppi, è approvato con 36 voti favorevoli, 2 contrari e 21 astenuti:

Il prof. Ludovico Matteo Bentivoglio, nominato professore straordinario di diritto internazionale nell'Università di Messina nel 1959, è stato successivamente ordinario di organizzazione internazionale nell'Università di Parma ed è attualmente ordinario di diritto aeronautico nell'Università Cattolica del S. Cuore.

⁽³⁷⁾ G. PESCATORE, in *Il cinquantenario del codice della navigazione* (Cagliari, 28-30 marzo 1992) (a cura di L. Tullio e M. Deiana), Cagliari, 1993, 18. Cfr. anche G. DE VITA, *Note biografiche*, cit., XXIII ss.

⁽³⁸⁾ Sono ventidue monografie: G. PESCATORE, *La corporazione dei piloti*, 1942; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, 2 voll., 1945-46; A. TORRENTE, *I contratti di lavoro della navigazione*, 1948; R. DEL GIUDICE, *Il contratto di raccomandazione marittima*, 1949; A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, 2 voll., 1951; M. IANNUZZI, *Le compagnie portuali*, 1954; A. PAVONE LA ROSA, *Studi sulla polizza di carico*, 1958; T. TESTA, *Le inchieste sui sinistri della navigazione*, 1958; R. ALBANO, *Studi sulla costruzione della nave e dell'aeromobile*, 1960; F.A. QUERCI, *Pubblicità marittima e aeronautica*, 1961; G. GUERRERI, *Il comandante di aeromobile*, 1962; AA.VV., *Lo sciopero dei marittimi*, 1963; G. DE VITA, *Contributo alla teoria del trasporto marittimo di cose determinate*, 1964; F.A. QUERCI, *La figura giuridica del comandante di nave e di aeromobile*, 1964; D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, 1965; G. ROMANELLI, *La locazione di nave e di aeromobile*, 1965; G. RINALDI BACCELLI, *La natura della responsabilità del vettore di persone nel trasporto aereo internazionale*, 1967 (ed. provv.); L. SCOTTI, *La rimozione di cose sommerse*, 1967; N. BALESTRA, *La polizza di carico nel trasporto di carico e nel noleggio a viaggio*, 1968; T. DELOGU, *Sciopero di equipaggi e diritto penale*, 1969; G. ROMANELLI, *I danni da aeromobile sulla superficie*, 1970; M. GRIGOLI, *L'assicurazione obbligatoria dei passeggeri*, 1971. Cura anche una collana di «Fonti e documenti del diritto della navigazione raccolti da Antonio Lefebvre d'Ovidio», comprendente: A. GIANNINI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, 2 voll., 1952-1959; P. MANCA, *The Italian code of navigation*, 1958; A. GIANNINI, *Le convenzioni internazionali di diritto aeronautico*, 1959; G. RIGHETTI, *La giurisprudenza marittima e aeronautica*, 1968.

⁽³⁹⁾ Così G. DE VITA, *Note biografiche*, cit., XXV s.

Già dai primi lavori si è messo in chiara luce per l'ampia formazione culturale, la finezza dell'indagine, la ricchezza degli interessi e la particolare attitudine agli studi di teoria generale.

Il suo interesse specifico per gli studi di diritto della navigazione risale ormai ad una quindicina di anni, è dimostrato da un ampio numero di lavori che attestano il valore di una scelta compiuta e mantenuta con rigorosa continuità ed ha avuto puntuale riconoscimento nella chiamata ad una cattedra specifica nel suffragio dei colleghi a livello nazionale con la elezione a componente dell'ultima commissione eletta per un concorso a cattedre di diritto della navigazione.

Ricollegandosi con autonomia di giudizio e spiccata personalità alla scuola che ispirò il codice della navigazione, ha saputo impostare un ampio discorso culturale, con i contributi propri e degli allievi e con la rivista «Trasporti» da lui fondata e diretta, ponendo le premesse per un rinnovamento che, lungi dal porsi in contrasto con un'alta tradizione, rappresenta la necessaria apertura scientifica verso la realtà effettuale delle relazioni commerciali nell'epoca contemporanea.

La Facoltà, ritenendo che il complesso di queste doti ed attività nonché gli specifici contributi alla materia pongano il prof. Ludovico Matteo Bentivoglio in posizione di chiara prevalenza nei confronti dei suoi pur apprezzati concorrenti, ne propone all'on.le Ministro della P.I. il trasferimento alla 2ª cattedra di diritto della navigazione.

Nella seduta del 16 dicembre 1977 Bentivoglio è nominato direttore dell'Istituto al posto del dimissionario Ago e la prima cattedra è attribuita per supplenza ad Angelo De Martini. Alla fine del 1979 le cattedre sono poi unificate in seguito alla destituzione di Lefebvre.

L'insegnamento di Bentivoglio dura soltanto due anni e mezzo, fino alla sua prematura scomparsa avvenuta a Portofino il 5 aprile 1980. In questo periodo riorganizza l'Istituto e fonda la «Collana di diritto dei trasporti», edita dalla Cedam⁽⁴⁰⁾, che è tuttora in vita.

Nasce a Milano il 15 luglio 1924, si laurea con lode nell'Università di Pavia il 5 luglio 1946, ottiene il titolo di *Master of Laws* (LL.M.) a Yale nel 1950, è assistente ordinario di diritto internazionale a Pavia dal 1951, libero docente nel 1954, incaricato di diritto internazionale nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Messina dal 1955 al 1963. Primo ternato al concorso di diritto internazionale, è chiamato dall'Università di Messina dove insegna dal 1959-60 nella facoltà di economia e commercio e nel 1963-64 in quella di giurisprudenza⁽⁴¹⁾. Dal 1964-65 è trasferito alla cattedra di organizzazione internazionale dell'Università di Parma e al contempo gli è attribuito l'incarico di diritto aeronautico all'Università Cattolica di Milano (assumendo la direzione dell'omonimo istituto), dove viene chiamato dal 1968-69.

«Conoscitore come pochi della legislazione aeronautica internazionale, egli vi dedicò ricerche illuminanti, che contribuirono a fondare, su basi rigorosamente tecniche, il più serio e moderno approccio sistematico del diritto aeronautico. Partecipò, in tale veste, a numerosi consessi internazionali ed alla redazione delle relative convenzioni, avendo così modo di dispiegare la sua eccelsa autorità di studioso e di fine operatore del diritto»⁽⁴²⁾.

Fondatore (con Francesco Alessandro Querci e Francesco Santoro) della rivista *Trasporti* nel 1973 (di cui correggeva personalmente le bozze), la sua attività scientifica nella breve stagione romana si focalizza sulla teorizzazione del diritto dei trasporti. Partendo dall'approccio sistematico, che già aveva studiato in sede di teoria generale⁽⁴³⁾ soprattutto con von Bertalanffy⁽⁴⁴⁾, configura il fenomeno del trasporto come un sistema (tecnico-economico) sociale, cioè come un complesso di strutture sociali organizzative interagenti con forme normative che si pongono al loro servizio⁽⁴⁵⁾. Costruzione originalissima, che lancia nuove prospettive nell'approfondimento dell'interdisciplinarietà del fenomeno unitario.

11. *L'alacrità e le iniziative feconde di Gustavo Romanelli* — In seguito alla scomparsa di Ludovico Matteo Bentivoglio, la facoltà, nella seduta del 14 maggio 1980, provvede, fino al termine dell'anno accademico, a nominare Angelo De Martini presidente della commissione d'esami e ad attribuire al preside

⁽⁴⁰⁾ Il primo ed unico volume della collana pubblicato sotto la sua direzione, ma dopo la sua morte, è quello di L. TULLIO, *I contratti di charter party*, 1981.

⁽⁴¹⁾ Fra i suoi studi di diritto internazionale, emergono: *La funzione interpretativa nell'ordinamento internazionale*, Milano, 1958; *La frode alla legge nel diritto internazionale privato*, Milano, 1963.

⁽⁴²⁾ Così F.A. QUERCI, *Ludovico Matteo Bentivoglio*, in *Trasp.* 22/1980, 181, 182. Cfr. anche L. TULLIO, *In memoria di Ludovico Matteo Bentivoglio*, in *Annali dell'Istituto di studi europei A. De Gasperi* 1980, 407, 408 s.: «Era a tutti nota la sua intelligenza superiore, manifestatasi nella brillante carriera universitaria e nella produzione scientifica: un'intelligenza chiara, lucida, tagliente, che con brevissima riflessione penetrava in ogni problema, riducendo tutto al semplice e all'essenziale, con un vigore creativo al di sopra della norma. [...] Non si può poi dimenticare il grande suo cuore, che veniva incontro, specialmente agli amici, in fraternità di intenti. La sua passionalità era a tutti nota, nei suoi gesti e nelle sue azioni, come parte della più vasta umanità. [...] La sua è stata perciò una presenza non rapsodica, limitata ad uno o più settori, e neppure improvvisata o superficiale. Ma una fase calda per la vita universitaria e ancor più per l'Istituto di diritto della navigazione dell'Università di Roma cui ha dato, nel breve periodo in cui lo ha diretto, un impulso nuovo e vigoroso».

⁽⁴³⁾ L.M. BENTIVOGLIO, *Ordinamento giuridico o sistema di diritto?*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 1976, 873.

⁽⁴⁴⁾ L. VON BERTALANFFY, *Teoria generale dei sistemi*, Milano, 1971 (ed. originale: New York, 1968).

⁽⁴⁵⁾ L.M. BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi nei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp.* 9/1976, 36.

Rosario Nicolò le attività di ordinaria amministrazione connesse alla direzione dell'Istituto. Contestualmente dichiara la vacanza della cattedra, alla cui copertura s'intende provvedere mediante trasferimento.

Presentano la domanda di trasferimento Umberto Leanza (docente stabile di Ordinamenti internazionali e comunitari nella Scuola superiore della pubblica amministrazione, sede di Roma) e Gustavo Romanelli (ordinario di diritto della navigazione nella facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bologna).

Nella seduta del 15 ottobre 1980, De Martini, dopo avere ricordato che l'insegnamento del diritto della navigazione è seguito da un gran numero di studenti, presenta il seguente ordine del giorno:

Il prof. Gustavo Romanelli, che attualmente ricopre la cattedra di diritto della navigazione nell'Università di Bologna, ha pubblicato quattro monografie e numerosi articoli, che rivelano le sue doti di acuto e fecondo studioso e un impegno costante nel tempo. La varietà e l'interesse degli argomenti trattati ne pongono in risalto la sensibilità nei punti nevralgici del diritto della navigazione ed anche nei suoi riflessi sugli altri campi del diritto.

In particolare, è da porre in evidenza la recente monografia sul noleggio, edita nel 1979, che ha confermato le doti del prof. Romanelli.

Pur dovendosi rilevare che il prof. Leanza appare anch'egli meritevole di chiamata, è da preferire per il maggior spicco di studioso, per la completezza della produzione e per la centralità degli argomenti trattati nella materia della navigazione, il prof. Romanelli.

La Facoltà auspica, tuttavia che, stante la poliedricità del diritto della navigazione, comprendente anche aspetti pubblicistici e internazionalistici, venga istituita anche una seconda cattedra, per consentirne la copertura con un cultore degli aspetti pubblicistici e internazionalistici, che possa integrare l'insegnamento di orientamento prevalentemente privatistico che è sempre stato tradizionale in questa Facoltà.

Si apre un ampio dibattito, durante il quale gli intervenienti (Mario Nigro, Gaetano Arangio Ruiz, Giorgio Oppo, Adolfo Di Majo, Antonio Malintoppi, il quale ricorda di Romanelli la «collaborazione scientifica con il compianto collega Bentivoglio, fondata su un'affinità metodologica che garantisce la continuità dell'insegnamento di diritto della navigazione nella Facoltà romana»), pur apprezzando la produzione di Leanza, esprimono la loro preferenza per Romanelli. Soltanto Aldo Piras propone un ripensamento circa l'opportunità di una chiamata. L'ordine del giorno è dunque approvato a maggioranza, con la sola astensione di Piras, e Romanelli prende servizio il 1° novembre 1980 e assume la direzione dell'Istituto.

Romanelli mantiene l'insegnamento per sedici anni, fino al collocamento fuori ruolo dal 1° novembre 1996, e la direzione dell'Istituto per diciannove anni, fino al collocamento in pensione dal 1° novembre 1999.

Durante la sua lunga gestione l'Istituto acquista una vitalità nuova, con un fervore di iniziative, didattiche e scientifiche, che mai si erano attivate in precedenza con tale frequenza e incisività. L'Istituto diventa un centro culturale di prim'ordine, cui affluiscono studiosi da altre parti d'Italia e dall'estero. Sono organizzati seminari e convegni, anche internazionali, fra cui si ricorda la celebrazione dei quarant'anni del codice della navigazione⁽⁴⁶⁾. La collana, già fondata da Bentivoglio, si arricchisce di altri undici volumi⁽⁴⁷⁾, cui si aggiungono i quattro volumi degli «*Spunti di studio*», che raccolgono gli esiti di gruppi di studio composti in prevalenza di laureandi e di giovani laureati⁽⁴⁸⁾.

Fra le iniziative più rilevanti è la fondazione nel 1988 (con Gabriele Silingardi e lo scrivente e l'incoraggiamento di Gabriele Pescatore), della rivista «*Diritto dei trasporti*»⁽⁴⁹⁾, che si ricollega alla scuola di Antonio Scialoja, proponendosi di svilupparla in un allargamento della materia⁽⁵⁰⁾ già da tempo propugnato da Romanelli nella prolusione al corso dell'Università di Bologna in occasione della sua chiamata nel 1974⁽⁵¹⁾, dove l'ampliamento era giustificato col riscontro nell'intera materia dei trasporti non

⁽⁴⁶⁾ Le principali relazioni sono pubblicate in *Trasp.* 28/1982.

⁽⁴⁷⁾ M. RIGUZZI, *L'impresa aeroportuale*, 1984; L. TULLIO, *La contribuzione alle avarie comuni*, 1984; E. TURCO BULGHERINI, *La disciplina giuridica degli accordi bilaterali*, 1984; G. SILINGARDI, *Attività di trasporto aereo e controlli pubblici*, 1984; G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile*, 1987; L. TULLIO, *Il contract of affreightment*, 1991; M.M. COMENALE PINTO, *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della CLC 1969*, 1993; G. MASTRANDREA, *L'obbligo di protezione nel trasporto aereo di persone*, 1994; M.M. COMENALE PINTO, *L'assistenza al volo*, 1999; A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, 1999. Nella «Sezione documentazione» della medesima Collana è pubblicato il volume *I servizi aerei e la CEE*, 1987.

⁽⁴⁸⁾ *L'attività di assistenza al volo*, 1994; *Le condizioni generali del trasporto aereo di persone*, 1997; *Aspetti della normativa comunitaria sui servizi aerei*, 1999; *Il controllo del traffico marittimo (VTS)*, 2002. I volumi sono pubblicati a Cagliari dall'Istituto per lo studio del diritto dei trasporti.

⁽⁴⁹⁾ La rivista nasce semestrale per i tipi della Cedam e diventa quadrimestrale nel 1992, quando l'edizione è assunta dall'Istituto per lo studio del diritto dei trasporti.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. G. ROMANELLI, *Presentazione*, in *Dir. trasp.* I/1988, V.

⁽⁵¹⁾ La prolusione è poi pubblicata col titolo *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1975, 1331.

solo del trasporto in senso tecnico e dell'esercizio del veicolo ma altresì dell'operare di principi generali comuni. La rivista è tuttora l'unico periodico scientifico che si redige stabilmente nella facoltà di giurisprudenza della Sapienza.

In occasione del suo collocamento fuori ruolo, è curata la pubblicazione degli *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, editi da Giuffrè nel 1997. La raccolta è coordinata da un comitato composto dai suoi allievi diretti (Maurizio Riguzzi, Gabriele Silingardi, Stefano Zunarelli), dallo scrivente, dal suo successore alla cattedra modenese, Alfredo Antonini, e dal preside della facoltà di giurisprudenza dell'Università di Modena, Raffaele Botta. Il volume di studi in onore è presentato nella facoltà di giurisprudenza della Sapienza. Trascrivo con una certa approssimazione, riguardando gli appunti che ho conservati, le parole che ho espresso in quell'occasione per illustrare l'attività scientifica dell'onorato, in un'aula singolarmente stracolma di studenti:

Io non sono un allievo di Gustavo Romanelli, ma una frequentazione ormai quasi ventennale dell'Istituto da lui diretto mi ha abituato a considerarlo non solo un Maestro, ma anche un mio maestro, come è anche scritto nella presentazione di questo volume di studi in suo onore.

Tale mia posizione di allievo per mia sola scelta (*invito domino*) mi consente di parlare, sia pur assai brevemente, con la massima indipendenza e obiettività della produzione scientifica di Romanelli. Produzione feconda e costante, che copre tutti gli aspetti del diritto della navigazione. Emergono, in particolare, le quattro monografie, di cui tre riguardano i contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile ed una l'istituto della responsabilità per danni a terzi sulla superficie.

Mi sono particolarmente care le tre monografie sui contratti di utilizzazione, anche perché hanno costituito la base imprescindibile di alcuni miei molto più modesti lavori. Romanelli è l'unico studioso ad avere affrontato le complesse tematiche relative ai tre contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile in tre distinte ampie monografie.

La prima risale al 1959 ed è intitolata al trasporto aereo di persone. Tuttavia, la prima metà del libro è dedicata alla nozione del contratto di trasporto in genere ed all'individuazione delle sue sottospecie. Comprende dunque un inquadramento generale del contratto che getta le fondamenta dell'istituto e ne costituisce il primo compiuto studio sistematico successivo alla codificazione; la chiarezza dell'esposizione, che rende limpida la profondità del pensiero, la completezza dell'analisi nella sua rigorosa logica sistematica, rendono quest'opera tuttora fondamentale e imprescindibile per qualsiasi studio sul contratto di trasporto in genere. La seconda metà tratta dei caratteri delle fonti regolatrici del trasporto aereo di persone, approfondendo i limiti di applicabilità della Convenzione di Varsavia e del codice della navigazione e chiarendo i loro reciproci rapporti, senza trascurare la sfera di efficacia da tali fonti riservata alla regolamentazione contrattuale. Anche questa trattazione fissa principi e regole metodologiche che in quasi quaranta anni non hanno subito la minima scalfittura.

La seconda monografia, del 1965, è dedicata alla locazione di nave e di aeromobile. Si tratta di un'opera completa, che copre ogni aspetto dell'istituto, dall'inquadramento nel sistema dei contratti di utilizzazione all'analisi della disciplina legale, con particolare attenzione alla pratica contrattuale, che occupa un ruolo dominante nella ricostruzione del contenuto del contratto.

La terza monografia è del 1979 e tratta del noleggio. Essa è mirata alla determinazione della natura giuridica del contratto (problema all'epoca assai di moda). In seguito a un'ampia analisi fondata sulla teorica del tipo e del sottotipo, il noleggio viene considerato come un sottotipo del contratto di trasporto, ravvisando in esso la presenza dell'elemento essenziale e del contenuto minimo che caratterizza il tipo del trasporto, costituito dalla prestazione di trasferimento. Nell'ambito dello stesso tipo, poi, il noleggio si distingue dal trasporto per la particolare ampiezza e intensità della cooperazione del creditore (noleggiatore) all'adempimento del debitore-noleggiante. Questo lavoro costituisce il felice e maturo esito di riflessioni lungamente protratte nel tempo, che hanno tratto linfa anche dalla feconda attività didattica dell'autore. Non si può fare a meno di ricordare, in proposito, la dedica del volume «agli studenti, da cui tanto ho appreso», che è estremamente significativa della passione che ha sempre coinvolto Gustavo Romanelli nell'attività didattica e nel suo rapporto con i suoi allievi, studenti e studiosi.

A proposito di dediche, mi piace ricordare anche quella che Gustavo, di suo pugno, appose al volume sul noleggio di cui mi fece omaggio: «a Leopoldo Tullio, con molti auguri di fare più e meglio sull'argomento». Erano i tempi in cui anch'io mi stavo faticosamente cimentando sul noleggio (era la mia prima monografia) e quella dedica, che mi gravava di un grosso onere (fare più e meglio), mi diede nuovo impulso per la conclusione del mio lavoro. Di «più» feci, a dire il vero, poiché il mio libro è più lungo del suo di una cinquantina di pagine, ma «meglio» non era certo possibile, di fronte a un'opera che rappresentava già il massimo della qualità producibile.

Nella monografia sui danni a terzi sulla superficie, del 1970, la responsabilità di cui si tratta viene inquadrata fra le obbligazioni legali risarcitorie, il cui presupposto è costituito dall'esercizio dell'aeromobile, cosa che consente di affinare anche il concetto stesso di esercizio, come un'attività che si riscontra anche in presenza di un'attività occasionale e persino abusiva. La nozione di esercizio, dunque, costituirebbe la pura attività da cui deriva il fatto tecnico della navigazione, non essendo necessaria né un'utilizzazione di carattere economico né il costituirsi di un'apposita organizzazione. Si passa poi all'individuazione del contenuto dell'obbligazione risarcitoria, intesa come individuazione dell'area del danno risarcibile, in cui Gustavo Romanelli utilizza intelligentemente le nozioni elaborate in materia assicurativa in tema di delimitazione del rischio assicurato.

Per concludere, non si può non menzionare l'impulso che Romanelli, più di ogni altro — e fra questi altri non dimenticherò mai il compianto Bentivoglio — ha dato alla configurazione di un diritto dei trasporti, che allarghi i confini del diritto della navigazione estendendo il proprio oggetto alle altre modalità. Impulso che è sfociato nella fondazione della rivista «Diritto dei trasporti», che si fabbrica nell'Istituto da lui diretto, e che è stato ribadito anche recentemente in uno

scritto ⁽⁵²⁾ di risposta all'opinione in controtendenza del compianto Dante Gaeta ⁽⁵³⁾. Non è una configurazione che tradisce la conformazione che del diritto della navigazione fu data dalla scuola di Antonio Scialoja, ma — come è scritto anche nella presentazione del primo numero della rivista — ne costituisce il naturale completamento e sviluppo, dovuto all'evolversi del fenomeno pratico e ai connessi sviluppi della disciplina di diritto uniforme e comunitario. Ferma restando, ovviamente, *de iure condito*, l'autonomia del diritto della navigazione marittima e aerea sancita dall'art. 1 c. nav.

Non mi resta che formulare l'auspicio che Gustavo — che, nonostante l'uscita dal ruolo, si mantiene in perfetta forma — continui a fornire il suo contributo preziosissimo alla scienza del diritto della navigazione. Ma di questo non ho dubbi.

Dopo il collocamento in pensione di Romanelli, l'Istituto è diretto, nel 1999-2000, da Diego Corapi.

Nella seduta del 15 marzo 2000 Romanelli è proclamato professore emerito. Corapi redige la motivazione, anche a nome di Carlo Angelici, Mattia Persiani, Franco Gaetano Scoca e Andrea Di Porto, riprendendo, nella descrizione dell'attività scientifica, i concetti espressi dallo scrivente nell'occasione della presentazione degli studi in onore e sopra trascritti. Si riportano alcuni brani della motivazione, approvata all'unanimità e per acclamazione dal consiglio di facoltà:

Gustavo Romanelli è nato a Roma il 27 novembre 1923. Formatosi a Roma, sotto l'impareggiabile guida di Gabriele Pescatore, inaugurò a Modena, da libero docente, l'insegnamento del diritto della navigazione. Fu il primo passo di una brillante carriera che lo ha portato a vincere la cattedra di diritto della navigazione sempre nell'Università di Modena, dove è rimasto fino al 31 ottobre 1974, quando è stato chiamato dall'Università di Bologna. Di qui la chiamata, il 1° novembre 1980, da parte della nostra facoltà, a ricoprire la cattedra fino ad allora tenuta dal compianto Ludovico Matteo Bentivoglio e prima ancora dai grandi padri della materia, quali Antonio Scialoja, Francesco Maria Dominè, Antonio Lefebvre d'Ovidio.

Gustavo Romanelli ha dato un contributo fondamentale allo sviluppo degli studi del diritto della navigazione. La sua produzione scientifica è copiosa e ininterrotta e spazia per oltre cinquant'anni su tutte le problematiche offerte dalla materia, testimoniando la costanza nell'attività di ricerca, la fecondità del metodo, l'originalità degli esiti. La presenza di Gustavo Romanelli nella scienza giuridica della navigazione è nota per la sua qualità chiara e illuminante, tesa sempre alla soluzione dei problemi più intricati e diretta all'elaborazione di tematiche nuove, inquadrata con grande coerenza nell'unità del sistema. [...]

Questi studi rappresentano un contributo unico e inimitabile per il rigore del metodo, l'originalità della ricostruzione sistematica e l'apprezzabilità dei risultati conseguiti. La perfetta aderenza nell'esegesi delle norme alla ragione storica, sociale, economica della loro esistenza, la tensione a cogliere il dinamismo nell'evoluzione del diritto vivente, l'ampia visione d'insieme che non limita il diritto della navigazione nei confini della sua autonomia ma ne coglie la sua valenza formidabile nel sistema generale dell'ordinamento: questi elementi caratterizzano il metodo scientifico di Gustavo Romanelli e si fondono nella sua prosa piana e scorrevole, che ne rende la lettura agile e piacevole. [...]

In una ricostruzione, sia pur breve, della figura di Gustavo Romanelli non si può omettere il fertile contributo da lui fornito alla formazione, sia con la creazione di una vera e propria scuola, prima modenese, poi bolognese, poi romana, di diritto della navigazione e dei trasporti, cui ha dedicato le sue migliori energie, sia con la passione dedicata all'insegnamento. [...]

In definitiva, per la qualità e l'ampiezza della sua opera scientifica come sopra descritte, per l'incisività e fertilità del suo insegnamento svolto nella nostra e nelle altre facoltà, ritengo doveroso proporre al Consiglio di facoltà la nomina di Gustavo Romanelli a professore emerito.

12. *Presente e futuro* — Dall'anno accademico 2000-01, lo scrivente — che già dal 1996-97 svolgeva il corso di diritto della navigazione per gli studenti di giurisprudenza, mutuandolo da quello della facoltà di economia — assume la direzione dell'Istituto, essendo stato chiamato a ricoprire la relativa cattedra nella seduta del consiglio di facoltà del 14 giugno 2000.

La storia finisce in quanto tale, ma si trasfonde, pervadendola, nella direzione attuale. Ho la consapevolezza di un compito gravosissimo, dato il calibro dei predecessori, ma il mio impegno è di dare continuità al livello di eccellenza raggiunto dalle attività didattiche e scientifiche dell'Istituto.

Qualora l'Istituto dovesse scomparire, sopraffatto dalla logica dipartimentale, ciò non significa che il diritto della navigazione debba contestualmente perdere, nella facoltà di giurisprudenza della Sapienza, la sua autonomia didattica e scientifica, che ha origine e giustificazione dall'autonomia legislativa e ancor più da quella giuridica, in quanto non bisogna dimenticare che il diritto della navigazione — lungi dal poter essere considerato come il capitolo di una più vasta materia — si pone nell'ordinamento come una particolare ed organica disciplina, compenetrata di elementi pubblicistici e privatistici, che regola una categoria di rapporti rispondenti a particolari esigenze tecniche e giuridiche e che si riflette in principi speciali propri della materia ⁽⁵⁴⁾.

⁽⁵²⁾ G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.* 1993, 295.

⁽⁵³⁾ D. GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.* 1993, 1.

⁽⁵⁴⁾ Cfr. Rel. al c. nav., n. 5: «Ma mi ha indotto alla separata disciplina soprattutto la considerazione del tecnicismo della materia, che infrange i confini tra le varie zone del diritto e fonde elementi tecnici ed elementi giuridici, producendo in questi ultimi una unione così intima tra norme private e pubbliche, che non è, nella maggior parte dei casi, possibile sceverare le une dalle altre». Cfr. anche S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.* 1943-48, I, 7, 11 ss.