

GUSTAVO ROMANELLI
professore ordinario di diritto della navigazione
universita' di Roma "La Sapienza"

ENZO FOGLIANI
cultore di diritto della navigazione
universita' di Roma "La Sapienza"

RASSEGNA DI DIRITTO MARITTIMO ITALIANO - 1984

1. Legislazione

Il 1984 non ha registrato novita' legislative di grande rilievo, in quanto parte della produzione normativa e' andata ad inserirsi ed a completare disegni gia' iniziati in precedenza. Così sono stati emanati numerosi provvedimenti di precipuo carattere tecnico necessari ad adeguare la normativa italiana alle norme CEE e ad altre norme di diritto uniforme. Fra tali interventi normativi di carattere essenzialmente tecnico vanno segnalati quelli relativi al trasporto di merci pericolose per mare, nonche' le nuove disposizioni per la stazzatura delle navi di lunghezza oltre i 24 metri compresi (DPR 2.2.1984 n. 46).

In tema di credito navale si e' avuta una proroga (legge 26.7.1984 n. 396) delle disposizioni delle leggi del 1982 (nn. 598, 599 e 600) che costituivano la base delle provvidenze per l'industria cantieristica. Altre provvidenze a favore degli armatori sono state poi introdotte dalla legge 11.12.1984 n. 848.

Per quanto riguarda il settore portuale, con la legge 13.8.1984 n. 469 sono state adottate misure urgenti per fronteggiare la situazione dei porti, mentre con la successiva legge 20.12.1984 n. 859 si e' provveduto al ripianamento delle passivita' finanziarie degli enti e delle aziende portuali.

Sulla stessa linea di carattere assistenzialistico si colloca anche la legge 28.9.1984 n. 618, che costituisce ormai il terzo intervento legislativo a favore delle imprese di navigazione in difficolta' finanziarie assoggettate ad amministrazione controllata.

Nel campo ecologico va ricordata la legge 25.7.84 n. 381 recante misure urgenti per la tutela ambientale, nonche' il decreto ministeriale 20.11.1984 istitutivo della riserva di pesca nel mare italiano antistante tutte le coste italiane.

Infine sono da segnalare le leggi 12.6.1984 nn. 243 e 244, con cui il parlamento italiano ha autorizzato la ratifica dei protocolli di modifica della convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico siglati a Bruxelles rispettivamente il 23 febbraio 1968 ed il 21 dicembre 1979 (regole di Visby).

2. Giurisprudenza

a) arbitrato

In tema di arbitrato vanno segnalate due pronunce della corte di cassazione relative alla convenzione di New York del 1958 che anche se non rivestono diretta rilevanza nel settore marittimistico, pure si presentano interessanti per la frequenza con cui nei rapporti marittimi si ricorre a questo tipo di procedura. La prima (n. 465 del 19 gennaio 1984 in Dir. mar. 1985, pag. 302, con nota di LA CHINA) ha puntualizzato la peculiare disciplina di deliberazione dei lodi arbitrali stranieri, negando la possibilita' di successivi riesami nel merito da parte dell'autorita' giudiziaria, ed ribadito che la determinazione dei requisiti formali della clausola arbitrale e' demandato alla sola disciplina uniforme.

La seconda (n. 1234 del 21 febbraio 1984 in Dir. mar. 1985, pag. 39), confermando anch'essa su tal'ultimo punto l'ormai consolidato orientamento giurisprudenziale, ha deciso invece su alcune questioni sull'ambito di applicabilita' della Convenzione.

b) assicurazioni

In campo assicurativo si sono avute alcune interessanti pronunce. La corte d'appello di Firenze (sent. 9 marzo 1984, in Dir. mar. 1985, pag. 354) si e' occupata di un caso relativo alle I.T.C.C. - All Risks riguardante un trasporto marittimo in container, stabilendo alcuni interessanti principi in materia di prova del danno.

La cassazione (sent. 25 ottobre 1984, n. 5437, in Dir. mar. 1985, pag. 45, con nota di BALESTRA) si e' trovata invece a decidere un peculiare caso relativo ad un sequestro illegale attuato dall'autorita' di polizia di uno stato africano. Tale rischio e' stato dalla corte ricondotto alla copertura Institute War And Strike Clauses - Hull; come tale il relativo danno e' stato dichiarato indennizzabile dall'assicuratore del rischio di "cattura" ed il relativo indennizzo e' stato giudicato come "debito di valore"

Infine, cass. 27 gennaio 1984, n. 651 (in Dir. mar. 1985, pag. 308) ha ribadito la derogabilita' delle norme in tema di inizio della prescrizione ed ha statuito che essendo la svalutazione un fenomeno pregiudizievole da considerarsi normale, incombe sul debitore dimostrare che in effetti essa non abbia costituito per il creditore un maggior danno.

c) lavoro marittimo

In tema di lavoro nautico, assai interessante la sentenza resa dalla pretura di Trieste il 5 aprile 1984 (in Dir. mar. 1985, pag. 112, con nota di ENRICO LUCIFREDI) relativa ad una disputa su un licenziamento in tronco di un comandante. Il pretore ha ribadito la peculiarita' del rapporto fra armatore e comandante, ed ha ritenuto giusta causa di licenziamento comportamenti di

quest'ultimo che facciano venir meno la necessaria incondizionata fiducia in lui dell'armatore.

Il pretore di Genova (9 marzo 1984, in Dir. mar. 1985, pag. 384) ha invece negato la propria competenza e quindi il carattere di lavoro dipendente al rapporto di agenzia marittima fra armatore ed agente.

d) trasporto

In tema di diritto di ritenzione connesso con la clausola "nolo pagabile a destinazione", la corte d'appello di Milano (sent. 23 marzo 1984, in Dir. mar. 1984, pag. 890) ha sottolineato come tale diritto sia una facolta' del vettore e non un onere, ed il suo mancato esercizio non precluda la possibilita' di richiedere il pagamento del nolo al caricatore.

In un caso relativo ad un trasporto marittimo regolato dalla convenzione di Bruxelles del 1924, la corte di cassazione (sent. 27 aprile 1984, n. 2643, in Assicurazioni 1985, II, pag. 10, con nota di FERRARINI), distaccandosi da precedenti pronunce giurisprudenziali, ha stabilito l'applicabilita' del limite di responsabilita' anche a casi di dolo contrattuale del vettore. Tale limite e' stato poi calcolato, secondo consolidato orientamento, con riferimento al prezzo dell'oro al mercato libero. La stessa sentenza ha anche puntualizzato i metodi di calcolo del limite quando la merce sia contenuta in container, distinguendo l'ipotesi in cui l'introduzione sia effettuata dal vettore da quella in cui sia effettuata dal caricatore.

Sempre in tema di convenzione di Bruxelles, la cassazione (sent. 5 marzo 1984, n. 1536, in Dir. mar. 1985, pag. 312) ha confermato che il termine annuale di estinzione del diritto del ricevitore, pur essendo disponibile fra le parti, ha natura di decadenza e non di prescrizione.

Seguendo il pressocche' unanime orientamento di dottrina e giurisprudenza la cassazione (sent. 3 dicembre 1984 n. 6298, in Dir. mar. 1985, pag. 317, con note di BALESTRA) occupandosi per la prima volta della questione ha confermato l'inapplicabilita', nel rapporto tra vettore e charterer, della convenzione di Bruxelles del 1924 a polizze relative a trasporti di carico totale o parziale, in quanto tali rapporti sono invece da ritenersi retti dal charter-party. La stessa sentenza si e' poi occupata di questioni relative alla decadenza secondo le norme del codice della navigazione.

In tema di contratto di spedizione e' stata ancora una volta ribadita dal tribunale di Milano (13 marzo 1984, in Dir. mar. 1984, pag. 910) la esatta distinzione fra semplice spedizioniere e spedizioniere vettore.

Infine il tribunale di Livorno (15 ottobre 1984, in Dir. mar. 1985, pag. 372, con nota di VINCENZINI) ha preso posizione sulla efficacia probatoria dei certificati del Federal Grain Inspection Service, stabilendo che il loro contenuto puo' essere contrastato con qualsiasi mezzo di prova. La decisione, di cui non si conoscono precedenti, ha notevole rilevanza in quanto contraddice il contrario orientamento di origine inglese, che riconosceva l'inattaccabilita' dei certificati in questione.

3. Bibliografia

Fra le novità bibliografiche del 1984 sono da segnalarsi due volumi che vengono a completare due opere assai interessanti e di vasto respiro. Si tratta di FERRARINI, "Le assicurazioni marittime", II volume, Giuffrè, Milano, 1984, un classico ormai affermatosi come fondamentale nel campo assicurativo, che viene ora integrato da una nuova parte relativa alla recente disciplina convenzionale costituita dalla ultima edizione (1983) della "polizza italiana assicurazione merci" e dalle nuove "Institute Clauses" nei vari rami assicurativi; e di SCOVAZZI, "La pesca nell'evoluzione del diritto del mare", II volume, Giuffrè, Milano, 1984, interessante per il completo panorama offerto sullo specifico settore.

Oltre a quest'ultima opera, fra la bibliografia internazionalistica e' da ricordarsi DEL VECCHIO, "Zona economica esclusiva e stati costieri", Le Monnier, Firenze, 1984, nonché l'interessante ed attuale MIGLIORINO, "Il recupero degli oggetti storici ed archeologici sommersi nel diritto internazionale", Giuffrè, Milano, 1984, che esplora un settore in cui si sentiva la necessità di un'opera specifica.

Per quanto attiene alle opere più propriamente marittimistiche ricordiamo il completo e specifico studio di TULLIO, "La contribuzione alle avarie comuni", Cedam, Padova, 1984, che opera una meditata rigorosa ricostruzione dell'antico istituto della contribuzione alle avarie comuni, nonché lo studio di D'ALESSIO, "Nazionalità della nave", Jovene, Napoli, 1984, che affronta la complessa problematica concernante la nazionalità della nave.

Il regime di responsabilità del vettore marittimo e' infine oggetto di attenta analisi da parte di CARBONE, "Le regole di responsabilità del vettore marittimo", Giuffrè, Milano, 1984, che offre fra l'altro un completo ed aggiornato panorama degli ultimi sviluppi giurisprudenziali in materia.