

## ITALIA

GUSTAVO ROMANELLI Y ENZO FOGLIANI  
*Abogados, Universidad de Roma*

### DERECHO MARÍTIMO ITALIANO (1990)

**SUMARIO: I. LEGISLACIÓN.—II. JURISPRUDENCIA.—1. Construcción Naval.—2. Derecho Laboral Marítimo.—3. Remolque.—4. Salvamento.—5. Transporte.—III. BIBLIOGRAFÍA**

#### I. LEGISLACIÓN

En el tema de la navegación marítima, con el D.P.R. nº 66 de 21 de febrero de 1990 se ha completado la disciplina relativa a la suspensión temporal de la habilitación para enarbolar la bandera italiana, mediante el establecimiento del reglamento de ejecución de las normas modificativas de los artículos 145, 156 y 163 del Código de la Navegación. Con este hecho la disciplina italiana está ahora más coordinada que la de los ordenamientos extranjeros que permiten la matriculación temporal, en el propio registro, de un buque extranjero arrendado en casco desnudo a un ciudadano propio.

En el campo internacional, se señala la entrada en vigor en Italia en 1990 de la enmienda al Convenio Internacional de 1974 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como las modificaciones al Convenio de 1972 sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar. Además, con la D.P.R. nº 371 del 28-9-1990 se ha creado un reglamento que ejecuta el Protocolo de Londres de 11-11-1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga.

En el tema de la ayuda a las empresas navieras, se ha refundido la normativa vigente mediante el D.-L. n° 296 de 18-10-1990 convertido en la L. n° 383 de 17-12-1990, y su reglamento de ejecución creado por D. M. n° 372 del 11-12-1990.

## II. JURISPRUDENCIA

### 1. Construcción naval

Con la sentencia n° 8.949 de 29-8-1990, la Corte de Casación ha establecido la validez de las cláusulas contractuales que, haciendo inaplicable la disciplina sobre el contrato de construcción por la excesiva onerosidad, hace el contrato de naturaleza aleatoria al constructor.

### 2. Derecho laboral marítimo

En aplicación del principio enunciado por el Tribunal Constitucional en 1987, la Corte de Casación (sentencia n° 4.936 de 28-5-1990) ha continuado rechazando el derecho de resolución *ad nutum* del armador del contrato de trabajo; aunque tal derecho esté contenido en un contrato colectivo.

En el tema de la jurisdicción, la sentencia n° 10.332 de 24-10-1990 de Casación ha declarado que tanto el proceso de embargo preventivo del buque extranjero anclado en un puerto italiano para tutelar los créditos de la tripulación, como el juicio subsiguiente de convalidación caen dentro de la jurisdicción italiana, incluso en el supuesto que los contratos de embarque hayan sido estipulados por los sujetos extranjeros en el extranjero y que en ese país se haya dado la ejecución.

### 3. Remolque

El T.A.R. de Lazio (sentencia 24-1-1990) ha establecido la ilegitimidad de una disposición administrativa que imponía la obligación genérica de un servicio de remolque en el ámbito portuario.

La sentencia de la Corte de Casación n° 6.264 de 27-4-1990 ha precisado los elementos distintivos entre remolque y salvamento, así como los criterios para la atribución de la compensación al remolcador que intervenga en auxilio de la nave remolcada.

### 4. Salvamento

Con la sentencia n° 3534 de 27-4-1990 la Corte de Casación ha mantenido la legitimación del consignatario para estipular un contrato de

salvamento, y ha mantenido, así mismo, la aplicación de la disciplina independientemente de la circunstancia que la situación de peligro sea imputable a la elección poco acertada del capitán.

## 5. Transporte

En un transporte internacional no regulado por el Convenio de Bruselas, el Tribunal de Apelación de Nápoles (sentencia 26-2-1990) ha mantenido la viabilidad de la acción extracontractual por daños nacidos de hurto de las mercancías transportadas, concediendo por otro lado al porteador el beneficio del límite de la responsabilidad.

En cuanto a la jurisdicción en relación al artículo 5.1 del Convenio de Bruselas de 1968, tanto el Tribunal de apelación de Génova (sentencia 7-4-1990) como el Tribunal De Livorno (sentencia 11-6-1990) han determinado el lugar de la devolución de la mercancía como el lugar de cumplimiento de la obligación.

Es, particularmente interesante, la sentencia de Casación nº 631 de 30-1-1990, la cual ha puntualizado la distribución de las cargas de la prueba en las hipótesis de peligro exceptuado. Contrariamente a las opiniones de parte de la doctrina y a las más recientes sentencias, la Casación ha sostenido que corresponde al porteador la prueba de la relación causal entre el daño y el peligro exceptuado; permaneciendo, por consiguiente, a cargo del porteador los daños por causa desconocida.

Siempre en relación a la distribución de la carga de la prueba, la Corte de Casación (sentencia nº 5.031 de 29-5-1990) ha confirmado que el elemento liberatorio de la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo de las mercancías está constituido por la prueba de la no imputabilidad del daño a culpa comercial suya o de sus dependientes o auxiliares.

En el tema de la prescripción, la Casación (sentencia nº 2.798 de 4-4-1990) ha precisado que en el tema del dolo incidental inherente al momento formativo del contrato es siempre aplicable la disciplina del Código Civil y, por consiguiente, la prescripción quincenal por acto ilícito en vez de la prescripción semestral relativa al contrato de transporte.

También en el tema de la prescripción, la Casación (sentencia nº 11.202 de 20-11-1990) ha establecido que la adopción contractual de las normas del Convenio de Bruselas no sirven para modificar el régimen inderogable de la prescripción.

## III. BIBLIOGRAFÍA

El último libro de S.M. CARBONE y F. MUNARI, *Regole e organizzazione dei trasporti marittimi internazionali*, Milán 1990, trata profun-

damente el sistema de las conferencias, el relativo al código de conducta así como en general de la disciplina de los tráficos marítimos tanto a nivel internacional, como comunitario e interna.

El *Tratado de Derecho Marítimo*, de G. RIGHETTI (Milán, 1990) se ha enriquecido con la segunda parte, dedicada a la compra-venta marítima: a la expedición, a la mediación, al arrendamiento, al arrendamiento financiero («leasing»), al comodato y al fletamento, además de al transporte de personas y de cosas.

La obra de M. GRIGOLI, *Il problema della sicurezza della sfera nautica*, ha sido completado en 1990 con el tomo II, dedicado al Seguro en el Ejercicio Náutico.

También cabe destacar la publicación de la VII edición del fundamental manual *Manuale di diritto della navigazione*, de A. LEFEBVRE D'OVIEDO, G. PESCATORE y L. TULLIO (Milán, 1990), enteramente actualizada y revisada.

De indudable utilidad es el *Codice dell'arbitrato* de P. BERNARDINI y A. GIARDINA (Milán, 1990), actualizada visión de las normas y de los reglamentos arbitrales nacionales e internacionales, de los convenios internacionales multilaterales ratificados por Italia, así como de la legislación interna de algunos de los países más significativos.

Por último, señalar el libro de G.M. BOI, *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, Milán 1990, un interesante estudio sobre el argumento que aborda no sólo de la disciplina nacional e internacional vigente (también de carácter contractual) sino que también abarca los aspectos históricos y comparativos.