

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2160

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**NAN, BIONDI, DI TEODORO**

Disposizioni concernenti la legge applicabile nei rapporti  
di diritto della navigazione

*Presentata il 14 gennaio 2002*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Come è noto, la riforma del diritto internazionale privato attuata con la legge 31 maggio 1995, n. 218, non contempla alcuna specifica disposizione a proposito di diritto della navigazione. In linea con tale scelta di fondo, l'articolo 73 della medesima legge, nel precisare gli articoli abrogati dalla nuova normativa, non contiene alcun riferimento a disposizioni del codice della navigazione.

Si tratta di una scelta singolare, in quanto dottrina e giurisprudenza hanno segnalato da tempo, ad esempio, che talune disposizioni contenute negli articoli da 5 a 14 del codice della navigazione devono considerarsi superate a seguito

dell'entrata in vigore (avvenuta il 1° aprile 1991) della Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, adottata a Roma il 19 giugno 1980, resa esecutiva dalla legge 18 dicembre 1984, n. 975, mentre altre, pur destinate ad operare in ipotesi non direttamente riconducibili all'ambito di applicazione di convenzioni di diritto uniforme, adottato ingiustificatamente — in relazione a medesime o analoghe fattispecie disciplinate da queste ultime — soluzioni incoerenti rispetto a quelle concordate dall'Italia in ambito internazionale. Inoltre, se la legge n. 218 del 1995 contiene una disciplina utilizzabile, per taluni aspetti, anche con riferimento ai rapporti marittimi, per altri

aspetti essa richiede invece di essere « adattata », ovvero opportunamente completata, in funzione delle particolari caratteristiche del fenomeno della navigazione marittima.

Quanto sinteticamente sottolineato evidenzia, da un lato, l'esigenza indifferibile di procedere ad una organica revisione delle norme sui conflitti di legge in materia di diritto della navigazione e, dall'altro, almeno tre importanti indicazioni circa il metodo da seguire in tale direzione. La prima indicazione attiene all'esigenza di individuare e rimuovere le ingiustificate antinomie o disomogeneità desumibili dagli articoli da 1 a 14 del codice della navigazione (disposizioni preliminari) rispetto alle soluzioni normative accolte in convenzioni internazionali alle quali l'Italia ha aderito, in quanto tali ingiustificate antinomie e disomogeneità (anche laddove non costituiscono violazione degli obblighi assunti dallo Stato allorché si è vincolato all'attuazione di tali convenzioni) si traducono in immotivate disparità di trattamento — non sempre superabili in via interpretativa — di situazioni sostanzialmente assimilabili, a seconda che esse ricadano o meno nell'ambito di applicazione internazionalmente rilevante di tali convenzioni.

La seconda indicazione, riguarda l'opportunità di adeguare la normativa in esame a quelle esperienze di diritto comparato che sono state utilizzate in sede di razionalizzazione dottrinale, a conferma e condivisione di alcune significative soluzioni giurisprudenziali affermatesi in materia nel nostro ordinamento.

La terza indicazione si riferisce ai rapporti che intercorrono tra la disciplina di diritto comune, contenuta nella legge n. 218 del 1995, e quella dettata in funzione delle peculiari caratteristiche del diritto della navigazione. Da tempo, infatti, la cosiddetta « autonomia del diritto della navigazione » ha perduto molte delle sue originarie connotazioni, essendo ormai impiegata solamente come formula descrittiva del complesso delle sue disposizioni al fine di evidenziarne non già la completezza, bensì il carattere di specialità. Il

problema dell'eventuale estensione analogica di tali disposizioni non viene infatti risolto sulla scorta della loro appartenenza ad un sistema unitario ed omogeneo di diritto della navigazione marittima, bensì in virtù della capacità espansiva della loro specifica *ratio* e dei loro contenuti inespresi. L'autonomia del diritto della navigazione, quindi, è una formula che, al di là delle polemiche e dei dissidi provocati nel passato, non vuole negare i collegamenti del diritto della navigazione con le norme di diritto comune, ma valorizzarne soltanto i caratteri di specialità.

Va sottolineato un quarto tratto caratterizzante la riforma delle norme sui conflitti di legge in tema di diritto della navigazione. Si tratta dell'opportunità di limitare tale riforma al solo fenomeno della navigazione marittima, essendo il fenomeno della navigazione aeronautica oggetto, a sua volta, di un ampio processo di revisione *in itinere*, avviato, tra l'altro, in considerazione delle peculiarità di tale materia, rispetto a quella cui si riferisce la presente proposta di legge.

Un'ulteriore riflessione attiene, infine, al numero esiguo delle norme proposte in sostituzione delle disposizioni preliminari del codice della navigazione. In apparente contraddizione con una tendenza generale seguita in occasione delle revisioni dei sistemi nazionali di diritto internazionale privato (evidenziate anche in occasione della riforma attuata nel nostro ordinamento con la legge n. 218 del 1995) la proposta di legge non solo non incrementa in modo significativo, ma addirittura riduce — seppur in misura modesta — il numero delle disposizioni sui conflitti di legge attualmente dedicate al diritto della navigazione marittima. In realtà, alla base di tale scelta normativa vi è una motivazione già evocata nell'ambito della presente relazione. Si intende alludere all'accentuazione del ruolo che è stato assegnato al diritto comune, ai fini dell'inquadramento e dell'integrazione della disciplina « speciale » sui conflitti di legge proposta in materia di diritto della navigazione marittima. La contraddizione, pertanto, è soltanto apparente, in quanto è

proprio l'incisiva « specializzazione » impressa alle norme di diritto internazionale privato previste dalla legge n. 218 del 1995 a fornire un quadro normativo più compiuto, entro il quale possono essere ricondotte le norme del medesimo tipo di cui si

propone l'adozione nel settore in considerazione, con riguardo alle situazioni ed ai rapporti per i quali soltanto si rende necessario un adeguamento, ovvero un'integrazione, della disciplina di diritto comune altrimenti applicabile.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

1. Le disposizioni della presente legge non pregiudicano o limitano gli effetti delle convenzioni in vigore per l'Italia e delle norme vigenti in ambito comunitario, in conformità ai cui principi tali disposizioni devono essere interpretate ed applicate.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano in conformità alle norme ritenute, in relazione alla materia trattata, rilevanti della legge 31 maggio 1995, n. 218. Qualora la presente legge non preveda disposizioni relative ad una specifica situazione o rapporto, e non siano previste disposizioni applicabili per analogia, si applicano le norme di cui alla citata legge n. 218 del 1995.

3. Le eventuali modifiche necessarie per conformare la presente legge a principi, trattati o convenzioni internazionali entrati in vigore dopo la data di entrata in vigore della legge stessa, sono stabilite nelle relative leggi di autorizzazione alla ratifica in cui devono, altresì, essere previste le necessarie disposizioni di aggiornamento, anche al fine di consentire l'applicazione di tali principi a rapporti non inclusi nell'ambito di attuazione dei trattati o delle convenzioni.

### ART. 2.

1. La giurisdizione civile e penale italiana si applica agli atti e ai fatti che concernono la nave ovvero occorsi a bordo di essa in spazi marittimi nei quali è consentito l'esercizio della sovranità italiana ai sensi delle norme e dei principi di diritto internazionale.

2. La giurisdizione civile e penale italiana si esercita in particolare con riferimento agli atti, ai fatti ed agli effetti che si verificano negli spazi marittimi indivi-

duati ai sensi del comma 1, anche se dipendenti da eventi intervenuti altrove, nonché agli accadimenti intervenuti a bordo di navi italiane.

#### ART. 3.

1. La proprietà, il possesso, i diritti reali di godimento, le ipoteche e gli altri diritti di garanzia della stessa natura sulla nave nonché la pubblicità dei relativi atti o eventi costitutivi, traslativi o estintivi, sono regolati dalla legge nazionale della nave alla quale si riferiscono. L'acquisto derivativo della proprietà, del possesso e dei diritti reali di godimento è disciplinato dalla legge regolatrice del titolo che ne costituisce il fondamento.

2. I privilegi sulle navi di cui all'articolo 2, comma 1, e la graduazione tra i privilegi e le ipoteche e gli altri diritti di garanzia della stessa natura sono regolati dalla legge italiana.

3. Il diritto di ritenzione ed i diritti reali di garanzia sulle cose trasportate su navi sono regolati dalla legge dello Stato della loro destinazione contrattuale, ferma restando l'applicazione della legge italiana nella determinazione della loro graduazione e delle relative modalità di attuazione.

#### ART. 4.

1. In caso di mutamento della nazionalità della nave, la legge dello Stato della nazionalità acquisita è applicabile alla proprietà, al possesso e ai diritti reali di godimento solo se sono state regolarmente attuate le condizioni e le procedure per la dismissione di bandiera ai sensi dell'ordinamento dello Stato di provenienza e per l'iscrizione nei registri dello Stato della nazionalità acquisita.

2. In caso di mutamento della nazionalità della nave gli effetti del decorso del tempo, sono calcolati senza soluzione di continuità.

3. In caso di sospensione temporanea della nazionalità della nave, la proprietà, il

possesto, i diritti reali di godimento, le ipoteche e gli altri diritti di garanzia della stessa natura continuano ad essere regolati dalla legge dello Stato di provenienza.

ART. 5.

1. Qualora nella determinazione della legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e non contrattuali relative alla navigazione marittima rilevi il luogo in cui tali obbligazioni sono sorte o devono essere eseguite e tale luogo si trovi a bordo di una nave in navigazione, esso si deve ritenere localizzato nello Stato di cui la nave ha la nazionalità.

2. Il comma 1 non si applica quando dall'analisi del complesso delle circostanze risulta che le obbligazioni di cui al medesimo comma sono rilevanti nei confronti di uno Stato diverso da quello di nazionalità della nave.

ART. 6.

1. L'urto di navi è regolato dalla legge dello Stato nelle cui acque territoriali o interne si è verificato. Al di fuori di tali spazi marittimi, l'urto di navi di cui all'articolo 2, comma 1, è regolato dalla legge italiana.

2. La legge indicata al comma 1 disciplina:

*a)* i criteri di determinazione e di ripartizione della responsabilità comprensivi della prescrizione rilevante al riguardo;

*b)* i danni di cui può essere richiesto il risarcimento, i criteri per la relativa quantificazione ed i soggetti che ne hanno diritto;

*c)* i criteri di imputabilità degli atti dei dipendenti, dei preposti e dei prestatori di servizi che hanno concorso all'urto;

*d)* i criteri di distribuzione dell'onere della prova.

3. Sono in ogni caso applicabili le norme in materia di navigazione marittima in vigore nel luogo in cui l'urto è avvenuto.

ART. 7.

1. La legge italiana determina i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità del proprietario della nave e degli altri soggetti che hanno diritto di avvalersene quando il procedimento relativo alla delimitazione del debito o della responsabilità è instaurato in Italia.

ART. 8.

1. La disciplina della legge regolatrice del rapporto contrattuale relativo alla navigazione marittima o all'esercizio della nave può essere invocata dalla parte contraente, dai suoi dipendenti, dai preposti e dai prestatori dei servizi impiegati nell'esecuzione del rapporto nei confronti dell'altra parte contraente anche con riguardo alla disciplina delle eventuali concorrenti responsabilità per fatto illecito o derivanti dall'applicazione della legge, conseguenti o connesse all'esecuzione del contratto.

2. Nei confronti dei soggetti estranei al rapporto contrattuale, la legge applicabile alla responsabilità per fatto illecito o per obbligazioni derivanti dall'applicazione della legge stessa determina in quale misura la legge regolatrice del rapporto contrattuale può essere invocata anche in relazione a tale responsabilità dalle parti contraenti, dai loro preposti e dai prestatori di servizi.

ART. 9.

1. La legge dello Stato di destinazione contrattuale delle merci trasportate determina i soggetti legittimati a far valere i diritti relativi ad una polizza di carico o ad altro documento, cartaceo o informatico, relativo alla merce trasportata

nonché i soggetti nei confronti dei quali tali diritti possono essere fatti valere.

ART. 10.

1. I poteri, inclusi quelli di rappresentanza legale e volontaria del proprietario della nave, dell'armatore e degli altri soggetti interessati alla spedizione, nonché del comandante della nave e degli altri componenti dell'equipaggio, sono regolati dalla legge nazionale della nave oppure dalla legge dello Stato in cui vengono fatti valere tali poteri se quest'ultima legge attribuisce o consente l'esercizio di poteri più ampi di quelli consentiti dalla legge nazionale della nave.

2. La legge di cui al comma 1 regola altresì i loro doveri e le attribuzioni dei soggetti elencati al medesimo comma, tenuto conto della disciplina applicabile al rapporto in relazione all'esercizio dei poteri rappresentativi.

ART. 11.

1. Le operazioni di salvataggio compiute dalle navi di cui all'articolo 2, comma 1, sono regolate dalla legge italiana, salvo valida scelta della legge applicabile.

ART. 12.

1. La disciplina delle avarie comuni, in difetto di valida scelta della legge applicabile, è regolata dalla legge del luogo in cui è previsto che avvenga il regolamento contributorio.

2. Ai fini di cui al comma 1, sono in ogni caso rilevanti, salvo diversa volontà delle parti, le norme codificate degli usi di diritto uniforme.

