

RIVISTA ITALIANA  
PER LE  
SCIENZE GIURIDICHE

Fondata da Francesco Schupfer e Guido Fusinato

SOTTO GLI AUSPICI DELLA FACOLTÀ DI GIURISPRUDENZA  
DELLA SAPIENZA - UNIVERSITÀ DI ROMA

DIRETTORE

Mario Caravale

nuova serie

2022

numero speciale

IL CONTRIBUTO DELLA SAPIENZA  
ALLE CODIFICAZIONI

*Atti del convegno organizzato dal Master in diritto privato europeo, il Dottorato in autonomia privata, impresa, lavoro e tutela dei diritti nella prospettiva europea ed internazionale e il Dipartimento di Scienze giuridiche della Facoltà di Giurisprudenza della Sapienza – Università di Roma, in occasione della ricorrenza degli ottanta anni del Codice civile. Dal progetto italo-francese delle obbligazioni (1927) al DCFR (2009). Roma, 19-20 maggio 2022.*

ESTRATTO



JOVENE EDITORE

**Direttore:** Mario Caravale

**Direzione e redazione:** Sapienza - Università di Roma - Facoltà di Giurisprudenza - Presidenza - Piazzale Aldo Moro 5 - 00185 Roma RM

**Comitato di direzione:** Silvia Diaz Alabart (Madrid) - Guido Alpa (Sapienza, Roma) - Mads Andenas (Oslo) - Jean Bernard Auby (Parigi) - Luisa Avitabile (Sapienza, Roma) - Sergio Bartole (Trieste) - Jurgen Basedow (Amburgo) - Andrea Biondi (Londra) - Enzo Cannizzaro (Sapienza, Roma) - Marta Cartabia (Milano) - Claudio Consolo (Sapienza, Roma) - Enrico Del Prato (Sapienza, Roma) - Oliviero Diliberto (Sapienza, Roma) - Pierre Marie Dupuy (Parigi) - Antonio Gambaro (Milano) - Yves Gaudemet (Parigi) - David Gerber (Chicago) - Jane C. Ginsburg (New York) - Stefan Grundmann (Firenze) - Riccardo Guastini (Genova) - Peter Haberle (Bayreuth) - Natalino Irti (Sapienza, Roma) - Gianni Iudica (Milano) - Erik Jayme (Heidelberg) - Guillaume Leyte (Parigi) - Hans W. Micklitz (Firenze) - Laura Moscati (Sapienza, Roma) - Carlos Manuel Petit Calvo (Huelva) - Johannes M. Rainer (Salisburgo) - Filippo Reganati (Sapienza, Roma) - Jerome H. Reichman (Durham) - Gaetano Silvestri (Messina) - Anne Lefebvre Teillard (Parigi) - Gunther Teubner (Francoforte) - Michel Troper (Parigi) - Hanns Ullrich (Monaco) - Paolo Zatti (Padova)

**Redazione:** Cesare Pinelli (redattore capo) - Nicola Cezzi - Fulvio Costantino

**Amministrazione:** JOVENE EDITORE - Via Mezzocannone 109 - 80134 Napoli NA Italia  
Tel. (+39) 081 552 10 19 - Fax (+39) 081 552 06 87 - website: [www.jovene.it](http://www.jovene.it) - email: [info@jovene.it](mailto:info@jovene.it)

**Abbonamento:** € 35,00

**Il pagamento va effettuato direttamente all'Editore: a)** con versamento sul c.c. bancario IBAN: IT62G0307502200CC8500241520 o sul c.c.p. 14015804, indicando chiaramente gli estremi dell'abbonamento; **b)** a ricezione fattura; **c)** on line collegandosi al sito dell'Editore: [www.jovene.it](http://www.jovene.it).

Gli abbonamenti si intendono rinnovati per l'anno successivo se non disdetti con apposita segnalazione entro la scadenza.

Le comunicazioni in merito a mutamenti di indirizzo vanno indirizzate all'Editore.

I contributi pubblicati in questa Rivista potranno essere riprodotti dall'Editore su altre proprie pubblicazioni, in qualunque forma.

**Direttore responsabile:** Mario Caravale

**ISSN 0390-6760 - Registrazione presso il Tribunale di Napoli n. 51 del 18 giugno 2010.**

Stampato in Italia Printed in Italy

# INDICE

## SALUTI

- 3 *Saluto della Rettrice prof.ssa Antonella Polimeni*  
5 *Saluto del Preside prof. Oliviero Diliberto*

## RELAZIONI

- 9 PIETRO RESCIGNO  
*Le polemiche dell'immediato dopoguerra: l'unificazione del diritto privato; il codice civile e la Costituzione*
- 15 GUIDO ALPA  
*Alle origini della codificazione: i lavori e il progetto di un Codice italo-francese delle obbligazioni*
- 57 ALESSANDRO SOMMA  
*La codificazione del diritto civile e la collaborazione italo tedesca in epoca fascista*
- 91 ANDREA DI PORTO  
*Ottanta anni dopo: la modernità di Vittorio Scialoja oltre il Codice del '42*
- 125 MARIO CARVALE  
*Il dibattito sull'unificazione dei codici e il ruolo di Cesare Vivante*
- 143 NICOLA RONDINONE  
*La codificazione civile: il ruolo di A. Solmi, di F. Vassalli, di A. Asquini e di altri docenti de "La Sapienza"*
- 149 LAURA MOSCATI  
*Osservazioni e proposte delle università italiane ai progetti dei primi libri del Codice civile del 1942*
- 187 MASSIMO BRUTTI  
*Il paradigma autoritario. Appunti sulla scrittura del Codice*
- 267 ANTONINO CATAUDELLA  
*Qualche cosa che so di Emilio Betti (lo studente e il professore)*
- 275 ENRICO DEL PRATO  
*La sistemazione dottrinale del codice civile*

- 283 MARIO LIBERTINI  
*La c.d. commercializzazione del diritto privato*
- 301 CLAUDIO CONSOLO  
*Principii-capisaldi processuali (specie) nel titolo IV del nuovo Libro VI (dalla genesi all'avvenire)*
- 315 ANDREA ZOPPINI  
*Per una rilettura del Codice civile alla luce della Costituzione*
- 331 FRANCESCO MACARIO  
*La civilistica e il contratto*
- 389 MASSIMO CONFORTINI  
*Decodificazione*
- 399 PAOLO SPADA  
*Gli indirizzi del diritto commerciale*
- 403 CARLO ANGELICI  
*Testimonianza di un commercialista*
- 407 GIUSEPPE SANTORO-PASSARELLI  
*Il rapporto individuale di lavoro e il contratto collettivo nella normativa precedente al codice, nel codice civile del 1942, e nella disciplina successiva*
- 461 LUISA AVITABILE  
*Sui principi generali del diritto in Giorgio Del Vecchio*
- 469 VINCENZO CERULLI IRELLI  
*Il diritto amministrativo e il codice civile*
- 485 ALESSANDRO ZAMPONE  
*Il contributo della Sapienza alle codificazioni: il diritto della navigazione*
- 507 PIETRO BORIA  
*La soggettività tributaria nella imposizione delle società di persone: alcune riflessioni sui rapporti tra disciplina tributaria e codice civile*
- 535 MICHELE GRAZIADEI  
*Il Codice civile in Italia e all'estero*
- 571 AURELIO GENTILI  
*Le proposte di revisione del codice civile*
- 583 FRANCESCA CAROCCIA  
*Il ruolo della Sapienza nella codificazione europea. Diritto privato europeo e Draft Common Frame of Reference*
- 601 NICOLÒ LIPARI  
*Considerazioni conclusive*

## Il contributo della Sapienza alle codificazioni: il diritto della navigazione

---

Alessandro Zampone

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La nascita del diritto della navigazione e il ruolo della Sapienza. – 3. La codificazione del diritto della navigazione. – 4. Le direttive di politica legislativa nella codificazione del diritto della navigazione. – 5. Gli 80 anni del codice della navigazione e le prospettive evolutive del diritto della navigazione.

### 1. *Premessa*

Il codice della navigazione venne approvato il 30 marzo 1942 ed entrò in vigore, come il codice civile, il 21 aprile 1942, giorno del Natale di Roma, per una precisa scelta di politica legislativa suggerita da finalità propagandistiche del regime fascista.

Tuttavia, il codice approvato il 30 marzo 1942 ed entrato in vigore il 21 aprile 1942 non rappresenta il primo codice della navigazione apparso nell'ordinamento nazionale. Ce ne è un altro, di quattordici mesi precedente, che venne approvato col r.d. 27 gennaio 1941 n. 9, pubblicato il 31 gennaio 1941, anch'esso destinato originariamente a entrare in vigore il 21 aprile 1942.

Questo codice, però, era stato emanato sulla base della legge di delega del 30 dicembre 1923 n. 2814, concepita per la riforma del codice civile, per la pubblicazione del nuovo codice di procedura civile, del codice di commercio (ancora separato dal codice civile) e del codice per la marina mercantile<sup>1</sup>. La delega, quindi, con riferi-

<sup>1</sup> Art. 1 «Il Governo del Re è autorizzato, tenendo anche presenti le disposizioni attualmente in vigore nelle nuove Province: 1. a modificare nel codice civile le disposizioni riguardanti l'assenza, la condizione dei figli illegittimi, i casi di nullità del matrimonio, la adozione, la patria potestà, la tutela, la trascrizione e la prescrizione, e a emendare gli articoli del codice stesso che danno luogo a questioni tradizionali o che comunque sono riconosciuti formalmente imperfetti; 2. ad emanare nuovi codici di commercio, per la marina mercantile e di procedura civile, comprendendo in quest'ultimo anche qui istituti processuali che attualmente si trovano regolati in altri codici e leggi speciali; 3. a coordinare le nuove disposizioni del codice civile con le altre relative alle medesime materie, incorporando, ove occorra, nel codice stesso le disposizioni delle leggi speciali, ed a modificare, sempre a scopo di coordinamento, altre leggi dello Stato».

mento ai temi della navigazione, poteva comprendere l'emanazione di un codice marittimo ma non di un codice della navigazione, che comprendesse quindi la parte aeronautica, quale quello approvato del r.d. 27 gennaio 1941 n. 9.

Resisi conto che il codice della navigazione nel frattempo approvato si poneva oltre la delega originaria, si decise di aggiornare la delega stessa. Con la legge del 19 maggio 1941 n. 501 venne in tal senso ampliata l'autorizzazione al Governo delle leggi del 1923 e del 1925 includendo, oltre alle materie originarie, anche tutte le materie ad esse riconducibili<sup>2</sup>, consentendo, fra l'altro, di comprendere nel codice della navigazione la disciplina della navigazione aerea e di incorporare il codice di commercio nel codice civile.

Alla nuova delega seguì, il 16 marzo 1942, l'approvazione del nuovo codice civile. Pertanto, il codice della navigazione del 1941 (il primo codice) doveva essere necessariamente coordinato con l'ormai completo nuovo codice civile; e ciò doveva avvenire in tempi strettissimi visto l'approssimarsi della data (21 aprile) indicata dal governo per l'entrata in vigore dei nuovi codici. Lo sforzo fu eccezionale; in appena due settimane la commissione riuscì a portare alla firma del Guardasigilli un nuovo testo di codice della navigazione, sensibilmente diverso rispetto a quello del 1941. Il nuovo testo, promulgato con r.d. 30 marzo 1942 n. 327, presentava infatti ben 1331 articoli rispetto ai 1231 del precedente, risultava opportunamente coordinato col codice civile e ampliato e ritoccato in diverse parti. Vennero infatti aggiunte ex novo tutte le disposizioni sulla navigazione interna, sulle disposizioni transitorie e complementari (parte IV), vennero modificate alcune disposizioni processuali.

In questo contesto, il coordinamento con il codice civile rappresentò una attività assai delicata e evidentemente essenziale per la

<sup>2</sup> La legge 19 maggio 1941 n. 501 ha disposto (con l'articolo unico, comma 1) che «l'autorizzazione accordata al Governo del Re Imperatore con le leggi 30 dicembre 1923-II, n. 2814, e 24 dicembre 1925-IV, n. 2260, per la pubblicazione dei nuovi codici deve intendersi nel senso di disciplinare nei nuovi testi legislativi, non solo le materie contenute nei preesistenti codici civile, di commercio e della marina mercantile, ma anche tutte le materie connesse coi codici stessi e regolate nelle leggi ad essi attinenti, comprese quelle riguardanti la navigazione interna ed aerea, con facoltà di procedere ad una più organica sistemazione delle materie anzidette, sia dando ai nuovi codici contenuto e denominazione diversi, sia disciplinando particolari istituti in leggi distinte».

definizione stessa degli ambiti del diritto speciale<sup>3</sup>. Sono noti i confronti dottrinari sulla portata dei richiami reciproci tra il codice civile e il codice della navigazione e il loro riflesso sul regime delle fonti (o, per dirla con il Gaeta, delle norme)<sup>4</sup> cui si riferisce l'art. 1 del codice della navigazione. Si pensi ai richiami del codice civile al codice della navigazione con efficacia «delimitativa»<sup>5</sup> della disciplina civilistica (dichiarandola inapplicabile alla materia della navigazione: è il caso delle norme qualificative dell'art. 933 c.c., circa i relitti marittimi e aeronautici; e dell'art. 2750 c.c., circa i privilegi su nave, nolo, cose caricate e aeromobile, ipotesi oggetto della disciplina speciale del co-

<sup>3</sup> G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, in *Studi per Volli*, Trieste, 1993, 317 s., il quale precisa che «la dottrina ha valutato il tema dell'estensione della disciplina posta dal codice civile alla materia della navigazione e, soffermandosi sui diversi tipi di norme, contenute nel codice civile, interessanti la materia speciale, le ha classificate in: a) norme generali che si applicano direttamente alla materia della navigazione, anche in virtù di richiamo espresso da parte del codice; così alla nave si applicano, in generale, le norme sui beni mobili (art. 245 c. nav.; tali norme si applicano parimenti all'aeromobile: art. 861 c. nav.); b) norme generali che si applicano in quanto tali ed anche se non vi è un espresso richiamo, alla materia della navigazione: così quelle sui principi generali sui privilegi e sulle ipoteche; c) norme che possono dirsi specificamente pertinenti al diritto della navigazione: come tali sono da considerare quelle dell'art. 2810 c.c. che dichiara le navi beni capaci di ipoteca; quella dell'art. 2683 nn. 1 e 2, che riguarda la pubblicità degli atti relativi alle navi e agli aeromobili; quella dell'art. 2750, che concerne i privilegi sulla nave e sull'aeromobile e loro accessori; d) norme e generali che ammettono deroghe nel campo del diritto della navigazione, come in qualsiasi altro campo, ma, in mancanza di speciali norme derogatrici, trovano diretta applicazione: es. l'art. 815 riguardante i beni mobili iscritti in pubblici registri».

<sup>4</sup> D. GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Diritto e pratica commerciale*, XXII, 1943, n. 1, 5: «ma, a voler sottilizzare, insistendo ancora sulla distinzione tra fonte e norma, si può affermare che il primo comma dell'art. 1 cod. nav. riguarda le norme piuttosto che le fonti del diritto della navigazione: esso in sostanza viene a dire: "in materia di navigazione marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice e le disposizioni delle leggi, dei regolamenti, delle norme corporative e degli usi ad essa relative". Infatti, una legge relativa alla navigazione può contenere qualche norma a questa estranea e viceversa una legge non relativa alla navigazione può contenere qualche norma specifica di diritto della navigazione: vedremo che lo stesso codice civile contiene norme appositamente dettate per la materia della navigazione». Del resto, analogo approccio viene riferito dall'A., a proposto per il diritto commerciale, a T. ASCARELLI, *Appunti di diritto commerciale. Introduzione*, 3<sup>a</sup> ed., Roma, 1936, 82, secondo il quale l'art. 1 cod. comm. disciplinava, la gerarchia delle norme commerciali e non quella delle fonti, che anche per il diritto commerciale era conforme al sistema generale.

<sup>5</sup> G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, cit., 319.

dice della navigazione) e ai relativi effettivi negativi (impedire l'applicazione della disciplina civilistica alla materia speciale) e positivi (consegnare la disciplina delle singole fattispecie alla disciplina della legge speciale)<sup>6</sup>. Altrettanto importanti sono i richiami «estensivi» della portata delle norme civilistiche ad ambiti diversi da quelli originari, come la materia della navigazione, in quanto non derogate dal codice speciale (art. 1680, in tema di trasporto, art. 1885, in tema di assicurazione contro i rischi della navigazione, art. 2695 in tema di forme e modalità delle trascrizioni su navi e aeromobili). La dottrina maggioritaria ritiene che in tali casi, il meccanismo estensivo consente la prevalenza delle norme civilistiche sulle norme speciali diverse dalla legge<sup>7</sup>. Lo stesso avviene nel caso in cui la portata estensiva delle norme del codice civile alla materia della navigazione avvenga mediante la clausola di generale prevalenza della disciplina civilistica in quanto altra legge non disponga diversamente (art. 1100 c.c. in tema di comunione di godimento).

Ma sono soprattutto i richiami del codice della navigazione al codice civile a rappresentare strumento di integrazione della materia speciale, dal momento che la norma richiamata si colloca nella stessa posizione gerarchica e nello stesso contesto della norma che la richiama (e quindi con la stessa valenza che l'art. 1 c. nav. riconosce al codice della navigazione)<sup>8</sup>.

Il secondo codice della navigazione si presentava quindi completo del necessario sistema di richiami tra le due discipline; opera, come detto, indispensabile per la definizione della materia speciale e condotta in tempi strettissimi. E proprio per la poca disponibilità di tempo, ci si accorse della necessità di alcuni ulteriori lievi ritocchi

<sup>6</sup> Cfr. S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1948, 9: «il civilista, si noti, si trova a doversi occupare del codice della navigazione, non già per caso o occasionalmente, ma per necessità imprescindibile. Basterebbe già il fatto dell'esistenza di un altro codice, oltre il civile, nel campo del diritto sostanziale privato, per imporre subito almeno la questione del regolamento dei confini: delicatissima questione, poiché nel campo del diritto non vi sono barriere invalicabili, né compartimenti stagni».

<sup>7</sup> G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, I, 221. Cfr. anche A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, 61.

<sup>8</sup> G. PESCATORE, *Codice civile e codice della navigazione: valore dei richiami reciproci*, cit., 221; G. PESCATORE, *L'integrazione della disciplina del codice della navigazione attraverso le norme del codice civile*, cit., 321.

solo dopo che il testo era stato portato alla firma del Guardasigilli. A tale riguardo, Leopoldo Tullio<sup>9</sup> racconta di avere appreso direttamente da Gabriele Pescatore che furono proprio quest'ultimo e Antonio Lefebvre d'Ovidio, entrambi giovani allievi di Antonio Scialoja, ad accorgersi di tale necessità. Sembra quindi che entrambi, dopo l'invio del testo del codice al Poligrafico dello Stato per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, si recarono di persona in piazza Verdi, sede del Poligrafico, per apportare le ulteriori modifiche necessarie. Proprio per tale ragione, il testo definitivo del codice (quello pubblicato sulla Gazzetta ufficiale) in alcuni punti è differente dal testo pubblicato nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia.

## 2. *La nascita del diritto della navigazione e il ruolo della Sapienza*

In una relazione svolta proprio alla Sapienza il 9 dicembre 1985, nell'ambito del seminario *I docenti della Facoltà giuridica romana e l'attività legislativa nel cinquantennio dal 1935 al 1985*, Gabriele Pescatore ricorda il significato speciale che ebbe il momento in cui Antonio Scialoja salì alla cattedra di diritto della navigazione della facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Roma. Con il riconoscimento didattico dall'autonomia della materia, giunse a compimento il disegno «che aveva impegnato il suo magistero [di Scialoja] per oltre un ventennio»<sup>10</sup>. È convincimento di molti<sup>11</sup> che la individualizzazione di una determinata materia non possa prescindere dal momento in cui la medesima divenga oggetto di insegnamento. E da tale punto di vista, è corretto sostenere che il diritto della navigazione

<sup>9</sup> Relazione alla giornata inaugurale del programma di celebrazioni degli 80 anni del codice della navigazione, 1942-2022. *Gli ottant'anni del Codice della navigazione: passato, presente e futuro*, tenutasi a Roma, nella Facoltà di giurisprudenza della Sapienza Università di Roma, il 21 aprile 2022.

<sup>10</sup> G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro. it.*, 1985, V, 405.

<sup>11</sup> Carlo Angelici ha ribadito recentemente questo convincimento nella propria relazione *Gli indirizzi del diritto commerciale*, al convegno *Il contributo della Sapienza alle codificazioni (dal progetto italo-francese delle obbligazioni 1927 al DCFR 2009)*, organizzato in occasione della ricorrenza degli ottanta anni del codice civile dal Master in diritto privato europeo, dal Dottorato in autonomia privata, impresa, lavoro e tutela dei diritti nella prospettiva europea ed internazionale e dalla Facoltà di Giurisprudenza di Sapienza Università di Roma, 19 e 20 maggio 2022.

completò la definizione della propria fisionomia secondo specialità ed autonomia nel momento in cui divenne oggetto di insegnamento in sostituzione dell'insegnamento del diritto marittimo e del diritto aeronautico. Questo fondamentale momento vide quale unica protagonista la regia Università di Roma.

a) *L'insegnamento.* Con la rettorale del 16 ottobre 1942 n. 6759 venne infatti comunicato che, con un decreto in corso di pubblicazione, gli insegnamenti di diritto marittimo e diritto aeronautico erano stati 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, aveva provveduto proprio in questi termini. Conseguentemente, il consiglio della facoltà di Giurisprudenza, nella seduta dello stesso 16 ottobre 1942, ne prese immediatamente atto e all'unanimità approvò l'ordine del giorno, con cui si chiese l'inserimento della nuova materia nello statuto. Vennero quindi risolti i rapporti di docenza con Amedeo Giannini e Roberto Sandiford, rispettivamente titolare dell'insegnamento di diritto aeronautico nonché direttore del relativo Istituto, e titolare dell'insegnamento di diritto marittimo: «*la facoltà, attesa la comunicazione ministeriale del decreto in corso di pubblicazione 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*».

b) *La cattedra.* Contestualmente, su proposta di Pietro De Francisci, la Facoltà, nella medesima seduta del 16 ottobre 1942 propose la figura di Antonio Scialoja quale giurista maggiormente legittimato

cui affidare il nuovo insegnamento del diritto della navigazione: «*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*».

La creazione del codice della navigazione, la nascita del diritto della navigazione, l'insegnamento del diritto della navigazione sono quindi intimamente legati all'Università di Roma (La Sapienza) che volle immediatamente adeguarsi alla epocale riforma e fortemente accogliere al suo interno la figura di colui al quale va necessariamente riferita l'idea che ne è alla base<sup>12</sup>.

c) *L'Istituto di diritto della navigazione*. Come inevitabile complemento di questo processo, nella seduta del consiglio di facoltà dell'11 novembre 1942 si provvide anche alla soppressione dell'Istituto di diritto aeronautico che era stato istituito nel 1927 per effetto della specifica volontà governativa di dare una risposta accademica, come era accaduto in Germania, all'irrompere del fenomeno aeronautico nella storia del progresso umano e nell'ordinamento giuridico<sup>13</sup>. Al soppresso Istituto aeronautico venne sostituito l'Istituto di diritto della navigazione che del primo conservò inalterato il carattere della eccezionalità poiché anch'esso chiamato ad occuparsi di un unico e speciale settore disciplinare.

Lo statuto del nuovo Istituto venne approvato il 7 giugno 1943; esso prevedeva espressamente che fossero create due sezioni: quella marittima e quella aeronautica. La divisione in due sezioni, che sembra contraddire l'impostazione ideologica unitaria che rappresentò il presupposto ineludibile della creazione dell'Istituto, tradisce evidentemente un certo imbarazzo rispetto alla importanza della tradizione e alla fecondità delle attività scientifiche del soppresso Istituto aeronautico; lasciando intendere, comunque, l'interesse della comunità accademica che fosse assicurata continuità alle attività riguardanti i diversi ambiti della materia.

<sup>12</sup> L'inserimento della nuova materia nello statuto dell'Università venne perfezionato col r.d. 24 ottobre 1942 n. 1672, pubblicato nella G.U. 27 gennaio 1943 n. 21.

<sup>13</sup> Con lettera del 13 novembre 1926 il sottosegretario di Stato Dino Grandi invitò il rettore Giorgio Del Vecchio a creare *ex novo* l'Istituto di diritto aeronautico.

Lo statuto prevedeva inoltre che la direzione dell'Istituto spettasse al professore titolare della cattedra di diritto della navigazione e quindi ad Antonio Scialoja che rimase alla guida dell'Istituto fino al suo collocamento fuori ruolo.

### 3. *La codificazione del diritto della navigazione*

Il codice della navigazione è quindi figlio della intuizione di Antonio Scialoja che superò il progetto del senatore Raffaele Perla del 1931 che intendeva riunire in un unico codice marittimo la disciplina privata e pubblica del solo diritto marittimo. Il progetto di codice marittimo del 1931 racchiudeva la parte del codice del commercio che riguardava il diritto marittimo, il codice della marina mercantile e il relativo regolamento. Esso confermava il distacco della dottrina italiana, in particolare Scialoja<sup>14</sup> (ma anche lo stesso Brunetti)<sup>15</sup>, da quella francese e dalla visione commercialista del diritto marittimo di quest'ultima<sup>16</sup>. Ma il progetto del 1931 aveva il grande difetto di as-

<sup>14</sup> A. SCIALOJA, *Prolusione di Napoli del 1928 sulla sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1928, I, 1.

<sup>15</sup> A. BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, Torino, 1929, pur prospettando una visione essenzialmente commerciale del diritto marittimo riconosce la limitatezza di un approccio solo privatistico di alcuni istituti marittimi. Apertamente contrari furono G. VALERI, *I nuovi studi di diritto marittimo*, Torino, 1930, e P. GRECO, *Recensioni varie di diritto marittimo*, in *Annuario di diritto comparato*, VI, 1930, I.

<sup>16</sup> S. FERRARINI, *Introduzione al codice della navigazione*, in *Archivio di studi corporativi*, anno XII, 1941, XIX, fasc. III, 372; «il movimento di riforma sorge così per l'esigenza di porre le disposizioni dei testi legislativi in armonia con le profondamente mutate esigenze dei traffici per mare, in dipendenza soprattutto dei giganteschi progressi della tecnica. I primi tentativi al riguardo, che risalgono al 1904, non toccano però la sistematica della legislazione vigente, anzi l'opera di riforma è quasi esclusivamente rivolta alla materia disciplinata dal codice di commercio, in conformità con la concezione corrente nella nostra dottrina di allora, la quale, sulla falsariga di quella francese, intende per diritto marittimo il diritto del commercio marittimo. Solo in seguito, si farà strada l'idea della opportunità di riunire in un solo corpo di leggi tutto il diritto (sia privato che pubblico) della navigazione per acqua, ed un segno del mutato orientamento è già nella legge 30 dicembre 1923 che, nel disporre la revisione dei codici, tra questi include quello per la marina mercantile. Si tratta peraltro di un semplice spunto, ché in seno alla commissione, istituita con decreto 3 giugno 1924 con il compito di provvedere alla riforma della legislazione marittima, le discussioni sistematiche riprendono, sicché solo dopo vivaci contrasti si giunse nel 1931 alla redazione di un progetto di codice marittimo, comprendente tanto la materia contemplata dal codice di commercio quanto quella disciplinata dal codice della marina mercantile e dal relativo regolamento».

somigliare più a un testo unico che a un codice<sup>17</sup>; gli veniva rimproverata una sistematica confusa e frammentaria; in primis perché teneva nettamente separati gli istituti privatistici da quelli pubblicistici, trascurava la navigazione interna e «rilevava grandi lacune nell'impostazione e soprattutto nel collegamento tra disciplina particolare e generale»<sup>18</sup>.

Dal 1931 al 1939 i lavori per la nuova codificazione si arrestarono. Ma nel frattempo si affermò la scuola italiana del diritto della navigazione di Antonio Scialoja.

Nei lavori del comitato istituito per la riforma nel 1939, Scialoja, che ne era direttore, riuscì ad imporre la sua visione, la visione teorizzata nel *Sistema del diritto della navigazione*<sup>19</sup>. Venne quindi istituito un sottocomitato al quale vennero chiamati studiosi eccezionali e in alcuni casi giovanissimi: oltre a Gabriele Pescatore e Antonio Lefebvre d'Ovidio, ne fecero parte: Andrea Arena, Sergio Ferrarini, Eugenio Spasiano, nonché Michele Fragali con il compito, quest'ultimo, di occuparsi soprattutto della parte aeronautica. Molto significativo fu, come ricorda Pescatore<sup>20</sup>, anche il contributo di futuri titolari di cattedre alla Sapienza, quali Francesco Maria Dominedò (prima la cattedra di Economia e Commercio poi quella di Giurisprudenza), che si preoccupò della disciplina dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile; Virgilio Andrioli, che curò gli istituti di diritto processuale civile della navigazione coordinandoli col nuovo codice di procedura; Giovanni Leone, che diede sistematicità e coerenza alla disciplina penale della materia; Gaetano Morelli e Riccardo Monaco, provvidero alle norme di diritto internazionale

<sup>17</sup> S. FERRARINI, *Introduzione al codice della navigazione*, cit., 373, lamenta una evidente incertezza sui criteri sistemaci da seguire, figlia di un notevole ritardo dell'elaborazione scientifica della materia, e la conseguente marcata separazione, formale e sostanziale, tra la parte privatistica e quella pubblicistica.

<sup>18</sup> G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, cit., 407.

<sup>19</sup> La prima edizione del *Sistema di diritto della navigazione* risale al 1922. Le successive edizioni risalgono al 1929 e al 1933, entrambe edita a Roma. In seguito alla pubblicazione del codice della navigazione, il pensiero di Scialoja verrà ulteriormente precisato nelle *Lezioni di diritto della navigazione*, Napoli, 1942, e nel *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943.

<sup>20</sup> G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, cit., 407.

privato, norme da integrare con quelle delle disposizioni del codice civile.

I lavori vennero conclusi in tempi eccezionalmente rapidi. Il codice rappresentò l'affermazione completa del pensiero di Scialoja. Esso venne realizzato con l'apporto esclusivo della scuola dello Scialoja stesso. Venne quindi superata l'opposizione di coloro che sostenevano l'autonomia del diritto aeronautico come Amedeo Giannini, Antonio Ambrosini<sup>21</sup> e lo stesso Fragali<sup>22</sup>. Vittoria talmente netta che si risolse anche nella scelta dell'Università di Roma di dare il benserivito a Amedeo Giannini che pure nel 1927 era stato chiamato a dirigere l'Istituto di diritto aeronautico di nuova istituzione (il diritto marittimo, insegnato da Torquato Carlo Giannini e poi da Roberto Sandiford, ovviamente afferiva all'Istituto di diritto privato) su impulso – o, per meglio dire, su ordine – del Ministero degli affari esteri<sup>23</sup>. L'Istituto di diritto aeronautico venne diretto da Amedeo Giannini fino a quando non venne sostituito dall'Istituto di diritto della navigazione alla cui direzione Antonio Scialoja si dedicò fino al 1955.

#### 4. *Le direttive di politica legislativa nella codificazione del diritto della navigazione*

Nel suo *Sistema del Diritto della navigazione*, Antonio Scialoja proponeva di considerare il fenomeno tecnico come il momento unificante del diritto della navigazione che potesse elevare questa materia dai diversi particolarismi, primo tra tutti quello del diritto commerciale marittimo, verso l'autonomia di un settore dell'ordinamento giuridico caratterizzato da principi propri. Il fatto tecnico era riassunto da Scialoja nella definizione di «trasporto autarchico».

Il codice della navigazione, come tutti sappiamo, rappresentò plasticamente questa idea; la elevò a sistema benché all'epoca fosse

<sup>21</sup> A. AMBROSINI, *Metodi di trattazione del diritto aeronautico*, in *Diritto aeronautico*, 1927, 243, sosteneva che il diritto aeronautico dovesse essere inteso come un tutto organico e autonomo nei confronti degli altri diritti speciali, anche affini, come il diritto marittimo. Nello stesso senso, ID., *Per un sistema del diritto aeronautico*, in *Riv. diritto aeronautico* 1932, I, 5-29.

<sup>22</sup> M. FRAGALI, *Principi di diritto aeronautico*, Padova, 1930, 19 ss.: ID., *Autonomia e singolarità del diritto aeronautico*, in *Riv. diritto aeronautico* 1932, I, 30.

<sup>23</sup> Lettera che il sottosegretario di Stato Dino Grandi invia al rettore dell'Università di Roma Giorgio Del Vecchio il 13 novembre 1926.

ancora evidente come l'elemento tecnico, sviluppato nella navigazione per acqua da esperienze millenarie, fosse agli albori per il diritto aeronautico. Nonostante questo, Scialoja procedette spedito verso l'unificazione dei due ambiti benché solo con il codice della navigazione, il diritto aeronautico si pose in posizione paritetica rispetto al diritto marittimo, con possibilità di dialogo, raccordo e interrelazione reciproca. Nel *Sistema*, infatti, Scialoja intendeva il diritto aeronautico ancora diritto eccezionale rispetto alla navigazione per acqua che nei suoi confronti rappresentava il diritto generale. Ma era bene evidente che la prepotente affermazione del fenomeno aeronautico «*quale potente e parallelo strumento di traffico ed espansione*»<sup>24</sup> induceva gli interpreti ad interrogarsi se la comunanza del fatto tecnico della navigazione potesse giustificare una relazione paritaria tra traffico aereo e traffico per acqua tanto da ricondurli allo stesso alveo e alla comunanza di soluzioni giuridiche. Dominèdò, infatti rilevava come il fatto tecnico può ad un dato momento divenire così rilevante per il diritto da suscitare una valutazione normativa<sup>25</sup>.

Scialoja sosteneva che il diritto privato della navigazione fosse nel codice del commercio non perché parte del diritto mercantile, ma per ragioni estrinseche e storiche; esso, come il diritto commerciale, era un diritto speciale. Quindi vi erano tutte le premesse perché il diritto della navigazione potesse uscire da tale originario alveo. Infatti, proprio muovendo da tale convinzione e impiegando quello stesso metodo adottato dalla scuola italiana del diritto commerciale – «*che consiste nel trarre la visione e l'interpretazione degli istituti giuridici dalla diretta osservazione dei fatti economici*» – lo Scialoja potette teorizzare l'unitarietà e l'autonomia del diritto della navigazione. Lo Scialoja indicava quale fosse la genesi di un codice, espressione di un corpo di norme dotato di autonomia rispetto al diritto generale: «*quando le deviazioni sono numerose, e tutte ispirate a una comune esigenza, il corpo autonomo diventa sistema, la legge speciale diventa codice; il diritto eccezionale trova in sè stesso ragioni profonde di vita e di sviluppo, ne esprime i proprii principi generali, e produce le norme destinate a colmare le sue lacune*»<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> S. FERRARINI, *op. cit.*, 376.

<sup>25</sup> F.M. DOMINÈDÒ, *Teoria generale e diritto marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, I, 37 s.

<sup>26</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, Roma, 1933, 23 ss.

Questa osservazione fece da stimolo e, in concreto, si risolse nella elaborazione di un processo di formazione normativa ispirato da principi propri che possono essere sovrapposti alle direttive di politica legislativa che dalla visione sistematica del diritto della navigazione che fa capo a Scialoja e alla sua scuola derivarono e che determinarono la fisionomia del codice. Tali linee, come ricorda Ferrarini<sup>27</sup>, furono: *a*) la funzione dell'elemento tecnico «navigazione» come determinante della materia; *b*) la disciplina totalitaria dei vari istituti (aspetti pubblici e privati); *c*) la regolamentazione unitaria della navigazione per acqua e per aria; *d*) l'opposizione alla recezione delle convenzioni internazionali (ritenute in grado di turbare le linee del sistema generale del diritto italiano).

*a*) Quanto alla prima direttiva, questa intuizione rappresentò, come detto, la leva che consentì l'unificazione del diritto della navigazione. Proprio in ossequio al fatto tecnico «navigazione», infatti, rimasero fuori dal codice della navigazione alcuni ambiti che pur considerabili «marittimi» sotto il profilo fattuale erano avvertiti rispetto al momento della «navigazione» in rapporto di occasionalità; è il caso della disciplina delle vendite marittime che invece era stata oggetto di discussione e figurava in appendice al progetto di codice del 1931. Ma la valutazione normativa speciale non condusse alla conferma della concezione «particolarista» propria del diritto commerciale marittimo (sostenuta soprattutto in Francia), secondo la quale il diritto marittimo costituisce un sistema a sè stante avulso dal sistema generale. L'esistenza di istituti tipici ed originari della navigazione (quali la figura del comandante, il regime amministrativo della nave e dell'aeromobile, le avarie comuni, l'assistenza e il salvataggio) non è stata avvertita essere in grado di alterare il carattere dell'insieme che al suo interno accoglie anche particolari adattamenti della disciplina di istituti «che, pur essendo sorti come esclusivi del campo della navigazione, hanno ormai una generale estensione»<sup>28</sup>. In questo secondo caso la disciplina del codice ha carattere integrativo o di eccezione rispetto a quella generale contenuta in altri testi di legge. Sono diversi gli esempi di istituti originari del diritto marittimo che, col passare del tempo, sono stati oggetto di un processo di generalizzazione che ha reso necessario che, nel diritto speciale, fos-

<sup>27</sup> S. FERRARINI, *Introduzione al diritto della navigazione*, cit., 379 ss.

<sup>28</sup> S. FERRARINI, *op. cit.*, 383.

sero disciplinati solo gli aspetti peculiari del fenomeno «navigazione». Si pensi alla pubblicità navale: la nave è stata il primo bene mobile soggetto a un regime di pubblicità simile a quello dei beni immobili (da qui è derivato il regime di pubblicità di alcuni beni mobili introdotto nel libro «*Della tutela dei diritti*» del codice civile 1942 quale disciplina generale – in particolare sugli atti da rendere pubblici e sugli effetti – cui il codice della navigazione ha quindi fatto riferimento limitandosi ad alcune prescrizioni di carattere prevalentemente regolamentare). Ma si possono proporre anche l'esempio dell'ipoteca (il regime originario dell'ipoteca navale – definita impropriamente per lungo tempo in termini di pegno navale – ha subito generalizzazioni estendendosi ad altri beni mobili); delle assicurazioni (le assicurazioni dei rischi della navigazione hanno influenzato la disciplina generale salvo conservare inalterate le proprie particolarità; il codice della navigazione, infatti, si limita a prevedere una disciplina integrativa di quella contenuta nel libro delle obbligazioni del codice civile che si dichiara, rispetto a questo ambito, esplicitamente residuale).

b) La seconda direttiva consente di superare il formalismo della separazione della materia in quattro gruppi: amministrativo, privato, processuale civile, penale; la distribuzione non esclude infatti l'interdipendenza e il coordinamento tra i diversi gruppi di norme specialmente tra quelle di carattere amministrativo e privato. Si tratta della «*fusione*»<sup>29</sup> o «*stretta coordinazione*»<sup>30</sup> di diversi elementi (privati e pubblici). Si pensi alla disciplina dei servizi tecnico nautici e agli aspetti contrattuali dei medesimi che devono essere necessariamente intesi in funzione della loro natura di servizi di interesse generale che viene loro riconosciuta; alla disciplina della navigabilità e delle certificazioni ed ai profili di responsabilità civile che ad essa sono riconducibili, tanto più se intesi in chiave evolutiva; alla definizione di nave e aeromobile che è prevista nella parte amministrativa ma è riferibile a tutto il sistema; alla costruzione della nave; alla figura unica del comandante; al soccorso; alla pubblicità dell'armatore. Si tratta di istituti che caratterizzano il nucleo originario del codice e che presuppongono un continuo dialogo tra norme pubbliche e private (a

<sup>29</sup> A. SCIALOJA, *Sistema di diritto della navigazione*, Roma, 1933, 39.

<sup>30</sup> P. GRECO, *Recensioni varie di diritto marittimo*, in *Annuario di diritto comparato*, VI, 1930, P. I, 282.

volte espressamente contemplato come nel regime della costruzione della nave e nella procedura di limitazione della responsabilità armatoriale prevista dal codice della navigazione ove è presupposto il dialogo necessario con il registro di iscrizione).

c) La terza direttiva è l'essenza stessa del concetto di «navigazione». Punto fermo del codice esplicitato dal ministro Grandi al comitato ministeriale incaricato della redazione del codice stesso (1939). Di fatto questa presa di posizione al massimo livello ebbe l'effetto di sopire ogni ipotesi di discussione sul punto. Sempre Antonio Scialoja sosteneva che «è estremamente importante e urgente codificare il diritto aeronautico perché non si può oltre tardare a togliere la legislazione aeronautica dalle mani degli organi, più o meno tecnici, ma certo incompetenti che l'hanno tenuta fin qui. Se dopo trenta anni (il primo congresso di diritto aeronautico è del 1910) questa materia non ha ancora una netta fisionomia, la colpa è delle persone che se ne sono occupate e non hanno potuto o saputo trovarla, attraverso una caotica produzione a getto continuo di leggi, di regolamenti, di convenzioni internazionali»<sup>31</sup>.

Solo in sede di redazione definitiva del codice, quando si passò alla sistemazione della parte aeronautica e si operò un'opera di stretta comparazione, ci si rese conto effettivamente di quanto fosse necessaria la sistemazione legislativa unitaria delle due materie. Ferrarini<sup>32</sup> ricorda, richiamando la propria esperienza in seno alla commissione, che in un primo momento, cercando di dare attuazione al *Sistema* di Scialoja, si decise di procedere individuando la disciplina della navigazione marittima anche come parte generale sulla quale innestare la parte aeronautica che veniva ridotta alle norme integrative o di eccezione rispetto alla prima<sup>33</sup>. Questo aspetto riguardò soprattutto le parti diverse da quella delle disposizioni preliminari e da

<sup>31</sup> A. SCIALOJA, *Polemiche. Intorno ad un recente discorso del senatore Giannini*, in *Riv. dir. nav.*, 1940, I, 219.

<sup>32</sup> S. FERRARINI, *Introduzione al codice della navigazione*, cit., 89 ss.

<sup>33</sup> A. SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, cit., 14 ss. In particolare, Scialoja in un primo momento nella prima edizione del *Sistema* sostenne che allo «allo stato attuale il diritto della navigazione aerea costituisce un parziale adattamento di istituti di diritto marittimo: registro navale, pubblicità, diritti di garanzia, assistenza, gettito, abbandono ecc. Ne consegue che il diritto della navigazione acquista la funzione di diritti generale della navigazione ed integra le lacune del diritto eccezionale aeronautico»; cfr. *Sistema del diritto della navigazione*, 1922, I edizione, 5.

quella di diritto penale la cui disciplina nasceva unitaria per le due navigazioni. Ma ci si rese conto che il miglior coordinamento generale in relazione a tutte le parti avrebbe consigliato di ripetere nella parte aeronautica molte norme della parte marittima seppure adattate alle peculiarità aeronautiche; poi si procedette con richiami espliciti alla parte marittima nelle corrispondenti norme aeronautiche; alla valorizzazione dell'analogia prioritaria codificata nell'art. 1 del codice.

Si può dire che in questo modo, muovendo da pari dignità col diritto marittimo, il diritto aeronautico ha potuto contribuire – come ha immediatamente dimostrato di poter fare – alla enucleazione ed al consolidamento di principi generali che qualificano, insieme con il diritto marittimo, una parte dell'ordinamento più ampia del diritto aeronautico e cioè il diritto della navigazione (settore dell'ordinamento giuridico dal carattere unitario che Leopoldo Tullio<sup>34</sup> rappresenta con l'immagine della strada ferrata composta da due binari paralleli collegati e tenuti uniti da una moltitudine di traversine). Vi sono infatti principi speciali che sono comuni ai due tipi di navigazione; ne rappresenta conferma la considerazione che, da una parte, sono numerose nel codice della navigazione le norme di richiamo di una disciplina rispetto all'altra, mentre, dall'altra, è consentito all'interprete utilizzare reciprocamente e con frequenza il procedimento analogico. Dal prevalere di questa impostazione, del resto, e quindi dall'unificazione tra diritto marittimo e diritto aeronautico, è scaturito più di un ostacolo all'elaborazione scientifica nazionale del secondo<sup>35</sup>.

d) La quarta direttiva rappresenta il punto debole della costruzione di Scialoja. La disposizione governativa ricevuta era nel senso della autarchia giuridica di tutta la nuova codificazione (nel 1939 Grandi impartì al comitato chiare indicazioni: valorizzare la tradizione giuridica italiana anche approfittando della guerra e delle relazioni internazionali incerte). La messa in atto della direttiva suggeriva di sostituire all'adesione ai trattati internazionali una disciplina uniforme del diritto internazionale privato che privilegiasse il criterio

<sup>34</sup> L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in *Dir. trasp.* 2005, 428 ss.

<sup>35</sup> L. TULLIO, recensione a Ballarino-Busti, *Manuale di diritto aeronautico*, in *Dir. trasp.* II/1989, 384. A. BRUNETTI, *Lineamenti del diritto aeronautico*, in *Diritto e pratica commerciale*, 1925, 24, sosteneva la specialità del diritto aeronautico come tale incapace di accogliere istituti provenienti da altre leggi speciali, prima tra tutte la legge marittima.

della bandiera. Questa era l'idea di Antonio Scialoja il quale era esplicitamente contrario all'unificazione internazionale; è nota la netta presa di posizione di Scialoja contro «*quel commercio di importazione di leggi straniere che va sotto il nome di un diritto uniforme*»<sup>36</sup>; come pure su questo tema sono celebri gli accessi dibattiti, anzi d'averbi veri e propri, con illustri studiosi specialisti; quali quello del 1935 e del 1936 con Francesco Berlingieri senior<sup>37</sup> a proposito della Convenzione sulla limitazione della responsabilità dell'armatore che Scialoja bollò come «*un informe e indigeribile polpettone in salsa an-*

<sup>36</sup> A. SCIALOJA, *Presentazione della Rivista di diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, I, 4: «Ed affinché i risultati dell'indagine storica siano di valido ausilio all'interpretazione del diritto vigente, è necessario risalire attraverso gli inquinamenti medievali a quelle pure fonti del diritto romano classico, alle quali il diritto moderno, soprattutto il diritto mediterraneo, ha attinto la linfa vitale di ogni suo fondamentale istituto. Con buona pace degli apostoli e dei Professionisti dell'internazionalismo giuridico, confessiamo apertamente di non condividere il diffuso entusiasmo per quel commercio di importazione di leggi straniere, che va sotto il nome di creazione di un diritto uniforme (civile, commerciale, marittimo, aereo, ecc.)».

<sup>37</sup> Per dare un'idea del tenore e del livello della contesa, riproduco di seguito la polemica prefazione al numero della Rivista nella quale Scialoja torna sulle opinioni espresse da F. Berlingieri in articoli apparsi sulla rivista *Il diritto marittimo*, 1935, V, 449-461. A. SCIALOJA, *Utopie. Risposta al Prof. Berlingieri*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, I, 3 «Riprendo uno dei temi accennati nella prefazione all'anno primo di questa Rivista per rintuzzare l'attacco che il prof. F. Berlingieri mi muove dalle colonne del suo periodico (Verso l'unificazione del diritto del mare - Parole al prof. A. Scialoja). Veramente in quel breve scritto programmatico io non avevo nemmeno menzionato il Berlingieri. Ma questi ha preso per sè la mia allusione agli apostoli ed ai professionisti dell'internazionalismo giuridico. E certo egli è uno dei principali tra questi apostoli, e non dico il capo, solo per non aver l'aria di volergli augurare la crocifissione! Della propaganda e dell'opera per la cosiddetta unificazione del diritto marittimo il B. ha fatto lo scopo precipuo della sua vita, con una fede tanto mirabile per quanto è cieca, con un entusiasmo ed una tenacia che sono tanto meritorii per quanto ne è illusorio lo scopo e vano il risultato. Bene ha fatto il prof. Berlingieri F. ad aggiungere questa volta alla consueta intitolazione dei suoi scritti, l'opportuno chiarimento: parole al prof. A. Scialoja. Molte sono infatti le parole che egli mi rivolge, pochi gli argomenti. Parole concitate o addirittura corrucciate, parole aspre o addirittura violente. *Acida et fracunda senectus!* ma risponderò per le rime; nè di ciò potrà dolersi il mio incauto contraddittore, poiché *moderati et nec difficiles nec inhumani senes tolerabilem senectutem agunt* (Ciceronis, *de senectute*, III). Sgomberò il campo dalle vane parole e dalle inutili digressioni, prima di venire a toccare il *punctum pruriens* del prof. Berlingieri F.». Lo scritto si conclude con una nota altrettanto emblematica dello spirito della polemica: «Non si meravigliano il fedele abbonato e l'amico lettore se questo mio scritto è insolitamente infranciosato. Si tratta di una finezza che ho voluto usare al prof. Berlingieri F., il quale, come risulta dalle sue pubblicazioni, è uomo versatissimo nelle lettere francesi»

*glosassone*»<sup>38</sup>; quello del 1940 contro le «*corbellerie*» espresse da Amedeo Giannini definito addirittura «*dotto ignorante, come la santa Caterina, da lui chiamata in aiuto alla fine del suo discorso*»<sup>39</sup>.

In realtà il codice attinse pienamente dalla disciplina uniforme e alla prassi internazionale dell'epoca. Gabriele Pescatore attribuisce infatti ad Antonio Lefebvre d'Ovidio, alla sua «*capacità creativa e di adattamento*»<sup>40</sup>, il merito di avere reso il codice conforme alla disciplina internazionale: «[...] *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*»<sup>41</sup>. Basti

<sup>38</sup> Tale definizione è impiegata nella *Presentazione della Rivista del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1935, 5. Nella polemica con F. Berlingieri, Scialoja ritorna sul tema (*Riv. dir. nav.*, 1936, I, 12 s.: «per ora mi limito ad insistere sul polpettone. Non nego che questa immagine culinaria può apparire volgare agli spiriti delicati. Ma forse appunto perciò è espressiva e pittoresca. Ad ogni modo, quel che più importa, essa è esatta ed appropriata, sia perché le Conferenze di Bruxelles hanno qualcosa delle grandi cucine: ove insieme a pochi cuochi lavorano (ohimè!) numerosi sguatterri (ma su questo punto non insisterò per amor di patria), sia perché quella Convenzione, comunque possa essere giudicata nel merito, è certamente un intruglio complicato, una mescolanza confusa di norme diverse, di difficile lunga e costosa applicazione. In un solo punto posso dar ragione al B., quando cioè egli nega che sia esatto parlare di salsa anglosassone. Infatti sono anglosassoni non i condimenti della pesante vivanda, e nemmeno le sue lardellature, ma proprio i principali ingredienti! Basta ricordare che la Convenzione ha accolto tutti e due i criteri anglosassoni della limitazione: il *forfait* del diritto inglese vigente, ed il valore della nave del diritto americano (e della precedente legge inglese). Altro che salsa! E se è vero che gli inglesi non sono riusciti ad imporre la loro volontà su taluni punti importanti (ma non fondamentali), è anche vero che l'Inghilterra si è poi astenuta dal ratificare la Convenzione!»).

<sup>39</sup> A. SCIALOJA, *Polemiche. Intorno ad un recente discorso del senatore Giannini*, in *Riv. dir. nav.*, 1940, I, 213.

<sup>40</sup> G. PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, cit., 407, riferisce il ruolo primario svolto da Lefebvre d'Ovidio nella «attività creativa e attuativa» che Scialoja portò a compimento con la redazione del codice, «ingegno non soltanto poderoso, ma fungibile alle diverse richieste del vasto disegno, sì che la successiva investitura che egli ebbe anni dopo della cattedra romana – di Scialoja – fu il meritato coronamento di un ininterrotto impegno, che era mosso dai banchi universitari napoletani».

<sup>41</sup> 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.

pensare all'influenza decisiva delle Regole di York e Anversa sulla disciplina della contribuzione alle avarie comuni, all'art. 422 e al regime dei pericoli eccettuati delle Regole dell'Aja, alla disciplina della responsabilità per danni a terzi sulla superficie dell'art. 965, alla disciplina della documentazione e della responsabilità nel trasporto aereo della Convenzione di Varsavia del 1929. Anche il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile, sebbene connotato da una originale impostazione dommatica ispirata a principi della tradizione giuridica continentale, risente fortemente del regime della prassi mercantile evidentemente espressione di soluzioni di matrice anglosassone.

5. *Gli 80 anni del codice della navigazione e le prospettive evolutive del diritto della navigazione*

Sono passati ottanta anni e il codice, che rispondeva a questa idea, è rimasto sostanzialmente integro nella sua impostazione sistematica benché siano intervenute inevitabilmente numerose modifiche; alcune all'interno del codice; la più importante è quella del 2005/2006 che ha riguardato la parte aeronautica<sup>42</sup> (ma va ricordata anche la molto più recente riforma della responsabilità nel pilotaggio di cui alla legge 1 dicembre 2016 n. 230)<sup>43</sup>; altre, molto significative, si pongono al di fuori del codice (prima tra tutte la legge portuale n. 84 del 1994 e le sue successive modifiche, ma anche la legge sul raccomandatorio marittimo del 4 aprile 1977 n. 135, ed altre). Tuttavia, questi interventi c.d. «esterni», se giustificano le voci volte a sottolineare (con una qualche preoccupazione rispetto alla sopravvivenza dei caratteri fondanti del diritto della navigazione) la tendenza inesorabile verso la decodificazione, non credo determinino il venire meno del carattere dell'autonomia, neanche un suo ridimensionamento; semmai rappresentano una spia della necessità di intendere evolutivamente il medesimo concetto (l'autonomia).

<sup>42</sup> Cfr. G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.* 2006, 699; L. TULLIO, *Codice della navigazione (riforma del)*, in *Enc. giur.*, VI, Agg. XV, 2007.

<sup>43</sup> La l. 1° dicembre 2016, n. 230 ha apportato significative modifiche al codice della navigazione in tema di responsabilità dei piloti dei porti nonché alcune disposizioni in materia di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici cfr. A. ZAMPONE, *La nuova responsabilità nel pilotaggio*, in *Libro dell'anno del diritto*, 2018.

A proposito del fenomeno della decodificazione<sup>44</sup>, il programma del convegno organizzato in Sapienza sul contributo di questa Università alle codificazioni, prevede sul tema una relazione di Massimo Confortini<sup>45</sup>. L'ambito dell'analisi è quello del c.d. policentrismo legislativo, fenomeno che ha ovviamente riguardato anche il codice civile (legge sull'equo canone, legge sui contratti agrari, statuto lavoratori, ecc.). L'intervento al di fuori del sistema del codice presuppone che venga avvertita la necessità dell'eccezione. Tuttavia, nell'ambito del diritto della navigazione, anche il microsistema dell'eccezione si deve posizionare necessariamente all'interno del sistema generale che è rappresentato evidentemente dal codice di riferimento con il quale dialoga perché in esso vanno ricercati i principi fondanti. Nella disciplina del diritto della navigazione ciò è imposto prioritariamente dal sistema di norme delineato dall'art. 1 del codice. Il carattere dell'autonomia giuridica, il particolare atteggiarsi dei criteri di soluzione delle antinomie, impone che quando una norma appartenga comunque al diritto speciale, poiché «in materia di navigazione», essa vada accolta e interpretata secondo i procedimenti ermeneutici e integrativi propri di quel sistema; con le conseguenti posizioni nella gerarchia delle fonti e con l'attribuzione di forza operativa propria che deriva dall'autonomia e dalla specialità.

Certamente, il confronto con i principi costituzionali e con quelli posti a fondamento della comunità europea e quindi dell'Unione europea, con il progresso, non poteva non sortire conseguenze anche e soprattutto all'interno del codice della navigazione. Alcuni interventi hanno dato luogo ad un adeguamento necessario, molto spesso orientato dalla lettura in chiave economica dei fenomeni giuridici propria del diritto eurounioniale; altri sono necessari. Ma non pare che si possa sostenere che si sia verificata una interruzione della relazione

<sup>44</sup> L'espressione deve essere riferita a N. IRTI, *L'età della decodificazione*, Milano, 1979, e alla sua analisi della progressiva erosione del codice civile ad opera del proliferare di leggi speciali dettate dalle indicazioni di centri catalizzatori di interessi politici, culturali e sociali diversi.

<sup>45</sup> Relazione *La decodificazione*. Convegno *Il contributo della Sapienza alle codificazioni (dal progetto italo-francese delle obbligazioni 1927 al DCFR 2009)*, organizzato in occasione della ricorrenza degli ottanta anni del codice civile dal Master in diritto privato europeo, dal Dottorato in autonomia privata, impresa, lavoro e tutela dei diritti nella prospettiva europea ed internazionale e dalla Facoltà di Giurisprudenza di Sapienza Università di Roma, 19 e 20 maggio 2022.

così decisiva in chiave autonomistica che il momento tecnico del fenomeno, seppure evolutivamente inteso, continua a imporre.

La lettura evolutiva della relazione tra momento tecnico del fenomeno e esigenza di autonomia consente di confermare vitalità al codice. Nella concezione della scuola napoletana di Antonio Scialoja, all'impronta «commerciale e marittima» è stata sostituita una impronta specificamente «navigazionista». In relazione a quest'ultima, il settore aeronautico, più giovane e tecnicamente evoluto, ha rappresentato un fattore di particolare impulso verso soluzioni giuridiche nuove e coraggiose in grado di essere impiegate non solo nel corrispondente settore marittimo, ma nel settore dei trasporti in generale e anche in altri ambiti (si pensi all'influenza del diritto della navigazione sulla evoluzione del concetto di responsabilità civile con particolare riguardo alla responsabilità oggettiva).

Oggi l'evoluzione del fattore tecnico propone l'avvento delle nuove tecnologie che senz'altro appare pervasivo di ogni ambito modificandone sensibilmente i caratteri. Tuttavia, esso si propone con cautele del tutto particolari rispetto al fenomeno della navigazione; cautele che sconsigliano una applicazione generalizzata di soluzioni individuate in altri settori e giustificano, al contrario, l'urgenza del perfezionamento di soluzioni specifiche per alcuni aspetti specifici del fenomeno della navigazione, come del resto si è verificato in passato con soluzioni che molto spesso hanno precorso il diritto generale (può farsi riferimento al tema della automazione in relazione ai veicoli della navigazione).

In questa prospettiva si ripropone la valutazione della rilevanza del fattore tecnico, tornando ancora una volta utile interrogarsi se il fatto tecnico della navigazione rappresenti sempre quell'elemento «*sperimentale che determina la specialità del diritto e costituisce la comune giustificazione e il vincolo intimo, che uniscono in un complesso organico tutti gli istituti speciali, e tutte le deviazioni dalle norme del diritto comune*»<sup>46</sup>.

Se la domanda è destinata a ricevere risposta positiva, come credo, il codice può conservare inalterata la sua funzione; ma la riforma adeguatrice del medesimo non è solo un auspicio ma un vero e proprio obbligo indifferibile. Occorre però anche chiedersi come

<sup>46</sup> A. SCIALOJA, *Sistema*, cit., 12.

oggi il codice possa rispondere alle tante nuove sfide che l'evoluzione tecnologica, sociale, culturale e politica ci ha proposto e ci propone. Probabilmente, quegli stessi caratteri evidenziati a proposito delle quattro direttive del programma di Antonio Scialoja (in verità, solo le prime tre, come sopra si è precisato), che ne hanno accentuato la sistemazione secondo specialità e autonomia, come, in particolare, la «*fusione*» (Scialoja) o «*stretta coordinazione*» (Paolo Greco) di diversi elementi (privati e pubblici), rende la materia pronta, particolarmente disposta ad evolvere a sua volta.

Una iniziativa di carattere organico, che non rinneghi la sistematica del codice vigente, che riesca a superare gli ostacoli che hanno fatto riporre nei cassetti i tanti progetti di modifica susseguiti negli anni<sup>47</sup>, appare preferibile. Essa avrebbe il merito di conservare quella indispensabile visione d'insieme necessaria per il miglior inserimento anche di quelle modifiche parziali, settoriali, che pure sono state meritoriamente sostenute, anche negli ultimi anni<sup>48</sup>.

Leopoldo Tullio, nella presentazione del Convegno di Cagliari che celebrò i cinquanta anni del codice si poneva la domanda se fosse opportuno sostituire il codice della navigazione con un codice dei trasporti<sup>49</sup>. La riflessione muoveva dalla presa d'atto dell'innegabile estensione di tanti aspetti della navigazione marittima e aerea al settore dei trasporti terrestri sul presupposto della omogeneità delle attività che contraddistinguono l'esercizio del veicolo. Ludovico Matteo Bentivoglio<sup>50</sup> prima e Gustavo Romanelli<sup>51</sup> poi, rilevarono,

<sup>47</sup> A cominciare dalla Commissione presieduta da Enrico Colagrosso istituita con d.m. 4 dicembre 1948; proseguendo con quella presieduta da Gabriele Pescatore istituita con d.m. 11 novembre 1975; e la successiva, sempre presieduta da Pescatore, istituita con d.m. 13 ottobre 1995.

<sup>48</sup> Si vedano, da ultimo, le proposte dell'onorevole Gariglio e Ficara «*Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo*», C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio, C. 3239 Ficara, che riguardano aspetti di grande importanza quali il regime amministrativo della nave, l'iscrizione provvisoria, alcuni documenti di bordo, il consolidamento dell'ipoteca, la disciplina del lavoro nautico, le visite di bordo.

<sup>49</sup> L. TULLIO, *Presentazione al convegno Il cinquantenario del codice della navigazione (Cagliari, 28-30 marzo 1992)*, a cura di L. Tullio e M. Deiana, Cagliari, 1993, 3.

<sup>50</sup> L.M. BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi nei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp* I/1976, 36.

<sup>51</sup> G. ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1974, 1342 ss.; Id., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 295.

pur da diverse angolazioni, come l'omogeneità delle attività che caratterizzano l'esercizio del veicolo abbiano condotto a impiegare soluzioni giuridiche sperimentate in ambito marittimo e aeronautico anche in altre discipline del trasporto (la neutralizzazione del problema del cumulo oggettivo o soggettivo di azioni; la responsabilità del vettore operativo, la nozione condivisa di condotta antidoverosa che provoca la decadenza dal beneficio della limitazione del debito<sup>52</sup>, la decadenza dall'azione, ecc.). Del resto, la rivista *Diritto dei trasporti* nasce nel 1988 e si impone come testimonianza di questa impostazione e della progressiva evoluzione della speculazione giuridica specialistica in tale senso.

Questa riflessione appare oggi ancora valida – anche sulla scorta di esperienze di Paesi, come la Francia che, in effetti, si sono dotate di un codice dei trasporti<sup>53</sup> – a condizione che la si estenda verso nuove frontiere. In una dimensione volta a travalicare i limiti originari del diritto della navigazione tanto da coinvolgere ambiti più estesi (anche lo spazio cosmico, oggetto di un recente processo di commercializzazione) e elementi ulteriori (il trasporto di merci inteso in senso integrato e intermodale, il trasporto di persone come momento fondamentale del fenomeno del turismo). Tenendo conto, ovviamente, della pervasiva trasversalità di temi quali quelli delle transizioni (energetiche, ambientali, digitale), della sostenibilità, della accessibilità, dell'intelligenza artificiale, della digitalizzazione, della semplificazione, della concorrenza, della mobilità collettiva, dell'ambiente (tema quest'ultimo oggetto della recente legge costituzionale n. 1 dell'11 febbraio 2022 che inserisce, integrando l'art. 9, la tutela dell'ambiente tra i principi fondamentali della Costituzione), tutti oggetto di specifiche missioni nel Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR).

<sup>52</sup> Sulla chiara tendenza a concepire i principali aspetti giuridici riguardanti il fenomeno delle responsabilità nel trasporto in materia unitaria, cfr. A. ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999, 3 ss.

<sup>53</sup> Codice introdotto con l'*ordonnance* n. 2010-1307 del 28 ottobre 2010.