

DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE PARTE 1

Definizioni:

Diritto della navigazione: è quella parte del diritto che si occupa, nel complesso, delle attività che riguardano l'esercizio della nave e dell'aeromobile e quindi si occupa della navigazione marittima, per vie d'acqua interne e di quella aerea.

Amministrazione diretta: riguarda tutti gli organismi statali con funzioni e poteri esclusivi o prevalenti in materia di navigazione marittima (Autorità marittima) con parte centrale e periferica.

Amministrazione indiretta: enti pubblici indipendenti dallo Stato con attribuzioni in materia di navigazione marittima come l'AdSP.

Beni pubblici destinati alla navigazione: beni demaniali che consentono il perseguimento di finalità pubbliche in materia di navigazione marittima.

Concessione: Atto amministrativo che comporta Diritto di occupazione e di uso, anche esclusivo, di un determinato bene demaniale (es. una spiaggia o una banchina portuale) per un arco di tempo limitato e dietro versamento di un canone periodico. Due sono i presupposti fondamentali della concessione: durata limitata che crea concorrenza per il mercato e per poter effettivamente scegliere un soggetto adeguato è necessario che si utilizzi gara pubblica. Valgono per il rilascio di qualsiasi concessione.

Cause naturali sopravvenute: Evento imprevedibile non imputabile nè al concedente nè al concessionario.

Revoca: Atto discrezionale dell'autorità concedente la quale ritiene che un bene che è stato concesso potrebbe esser più proficuamente usato in altro modo. Non è sanzionatorio.

Decadenza: Atto sanzionatorio che deriva dal fatto che il concessionario non ha correttamente adempiuto ai propri obblighi presenti nell'atto concessorio.

Proprietario della nave: soggetto al cui nome la nave è registrata

Armatore: soggetto che si assume l'esercizio della nave con i conseguenti rischi e responsabilità.

Nave: qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o altro scopo.

Trasporto: capacità del mezzo di muoversi nell'acqua per qualsiasi fine.

Equipaggio: insieme dei marittimi, arruolati dall'armatore, presenti a bordo. È costituito dal comandante, dagli ufficiali e da tutte le altre persone arruolate per il servizio della nave. Fa inoltre parte dell'equipaggio il pilota durante il periodo in cui presta servizio a bordo.

Safety: misure di sicurezza per far fronte a eventi non intenzionali quali avarie, urti, collisioni ecc.

Security: misure di sicurezza per far fronte a eventi intenzionali da parte di pirati o altri criminali.

Bordo libero: distanza tra il livello del mare e il ponte stagno.

Sinistro marittimo: un evento, collegato all'attività di una nave, comportante, tra l'altro, morte o serie lesioni ad una persona, scomparsa di una persona, perdita effettiva o presunta o abbandono della nave, danni materiali alla nave, coinvolgimento della nave in un urto, danni ambientali e si

distingue in sinistro marittimo molto grave, che determina la perdita totale della nave, la perdita di vite umane o seri danni da inquinamento, ed in sinistro marittimo grave ossia un evento che non presenta le caratteristiche per essere qualificato come sinistro marittimo molto grave come, ad esempio, il caso di un incendio, di un'esplosione, di danni strutturali alla nave, di un guasto che richiede assistenza, di inquinamento non molto esteso. Infine l'incidente marittimo rappresenta un evento che mette in pericolo le persone, la nave o l'ambiente, ma che si risolve senza effettivi danni.

Trasmissione non autorizzata: radiotrasmissioni o telediffusioni da una nave o da installazioni in alto mare in violazione di norme internazionali, ad eccezione delle richieste di soccorso.

Articoli:

Articolo	Norma	Descrizione
Art. 1	CDN	Ordine gerarchico delle fonti del diritto
Art. 28	CDN	Elenco dei beni demaniali marittimi
Art. 29	CDN	Le pertinenze
Art. 30	CDN	Uso del demanio marittimo
Art. 54	CDN	Occupazione abusiva
Art. 18	L.84/94	Rilascio concessioni per aree e banchine portuali (Proprietà dello stato)
Art. 42	CDN	Disciplina revoca
Art. 47	CDN	Cause di decadenza
Art. 258	CDN	Definizione proprietario
Art. 136	CDN	Definizione nave
Art. 163	CDN	Cause di cancellazione dal registro navale
Art. 164	CDN	Navigabilità come capacità di navigare in sicurezza
Art. 316	CDN	Definizione dell'equipaggio

Convenzioni e leggi varie:

Teoria di Antonio Scialoja: specialità, autonomia e unitarietà.

D. lgs 111/2012: limiti risarcitori massimi dell'armatore su: morte o lesioni personali, ogni altro credito, crediti derivanti da singolo evento e sorti in relazione alla morte o a lesioni personali dei passeggeri, navi di stazza più piccola.

LLMC 1976: responsabilità per i crediti marittimi.

CLC 1969: responsabilità proprietario per inquinamento da idrocarburi trasportati.

Convenzione Fund 1971: fondo ulteriore

Fondo internazionale complementare 2003: fondo ulteriore

Bunker Oil 2001: responsabilità shipowner per inquinamento da idrocarburi usati come carburante.

HNS 1996: responsabilità del proprietario per inquinamento da altre sostanze nocive.

SAR 1979: zone SAR e place of safety

LL 1966: linea di bordo libero

SOLAS 1974: salvaguardia della vita umana in mare

MARPOL 1973: maritime pollution

STCW 1978: addestramento e turni dei marittimi

MLC 2006: turni di lavoro

COLREGs 1972: collisioni e quindi navigabilità in tutte le condizioni

Direttiva 2002/59: obbliga a elaborare piani per l'accoglienza delle navi quindi collegata a concetti come i luoghi di rifugio.

Direttiva 2009/18: inchieste marittime

Direttiva 95/21 (2009/16): rende obbligatorie le disposizioni dell'accordo di Parigi e si unisce alle sue modifiche.

Convenzione di Montego Bay 1982: divisione delle zone di mare

AIS = Automatic Identification System

VDR = Voyage Data Recorder

SSAS = Ship Security Alert System

VTS = Vessel Traffic System

ECDIS = Electronic Chart Display Identification System

ISM CODE = International Safety Management Code

STCW CODE = Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers Code

IMDG CODE = International Maritime Dangerous Good Code

ISPS CODE = International Ship and Port Facilities Security Code

Punti chiave:

1. Fonti del diritto:

- a. Definizione diritto della navigazione
- b. Complessità e pluralità di fonti
- c. Teoria di Scialoja
- d. Ridimensionamento della teoria
- e. Gerarchia delle fonti
- f. Fonti internazionali (con organizzazioni e processo convenzione)
- g. Fonti comunitarie (differenza tra Direttiva e Regolamento)

2. Organizzazione amministrativa della navigazione:

- a. Amministrazione diretta (centrale e periferica)
- b. Amministrazione indiretta (AdSP)
- c. Riparto di competenze tra Autorità marittima e AdSP

3. Beni pubblici destinati alla navigazione:

- a. Definizione
- b. Caratteristiche
- c. Elenco
- d. Uso del demanio
- e. Concessione: definizione, disciplina.

4. Il proprietario della nave e l'armatore:

- a. Definizione proprietario
- b. Comproprietà e società di armamento
- c. Definizione armatore
- d. Pubblicità armatoriale
- e. Regime di responsabilità
- f. Limiti stabiliti dal d.lgs 111/2012
- g. CLC e altre convenzioni

5. La nave e il suo regime amministrativo:

- a. Definizione nave e inclusione o meno di tipi specifici
- b. Distinzione in maggiori e minori
- c. Abilitazione alla navigazione (requisito di individuazione e di nazionalità)
- d. Registro internazionale
- e. Documenti registrazione
- f. Cause di cancellazione dal registro
- g. Navigabilità (tecnico-strutturale, documentale, umana)
- h. Documenti specifici

6. L'equipaggio e il comandante:

- a. Definizione equipaggio
- b. Requisiti di iscrizione alle matricole
- c. Rapporto di lavoro con armatore
- d. Gerarchia dell'equipaggio
- e. Doveri e diritti
- f. Funzioni del comandante (come capo della comunità viaggiante, come capo della spedizione e di rappresentanza)
- g. Sostituzione del comandante

7. La sicurezza della navigazione:

- a. Strumenti tecnologici

- b. Differenza tra safety e security
- c. Codici internazionali
- d. Convenzioni internazionali
- e. Norme comunitarie
- f. ISPS Code
- g. Ricezione in ambito comunitario

8. I controlli delle navi:

- a. Controlli commissionati dal proprietario
- b. Controllo autoritativi degli stati (delegati a enti riconosciuti, di polizia della navigazione e PSC)
- c. PSC
- d. Analisi di rischio
- e. Disciplina della direttiva 2009/16:
 - i. Obbligatorietà ispezioni
 - ii. Numero ispezioni
 - iii. Frequenza
 - iv. Modalità di svolgimento (iniziali, dettagliate ed estese)
 - v. Ipotesi di rifiuto di accesso per una nave
 - vi. Casi di fermo

9. Le zone di mare:

- a. Convenzione di Montego Bay
- b. Linea di base
- c. Acque interne
- d. Mare territoriale
- e. Zona contigua
- f. ZEE
- g. Alto mare
- h. Delicta juris gentium:
 - i. Tratta di schiavi (vs immigrazione clandestina)
 - ii. Pirateria
 - iii. Traffico illecito di sostanze psicotrope e stupefacenti
 - iv. Trasmissione non autorizzata
- i. Piattaforma continentale
- j. Area internazionale dei fondali marini

DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Def: è quella parte del diritto che si occupa del complesso delle attività che riguardano l'esercizio della nave e del aereo, sia e che quindi si occupa della navig. marittima, di quella per acque interne e di quella aerea.

⇒ 2 REALTÀ → DIRITTO MARITTIMO
→ DIRITTO AERONAUTICO

⇒ NEL NOSTRO CASO rapporti e fatti che sono inerenti all'eser-

cizio della nave con norme molto antiche 1° riferimento al codice di Hammurabi (2000 A.C.) con indicazioni su mari, coste, di nave, mari, piloti ecc. ^{Abi} Fenici, Greci e Romani.

→ TALE DIRITTO OGGI È TOLTO COMPOSITO E SI CONCRETIZZA IN FONTI DI **≠ LIVELLO** ⇒ **Pluralità** con:

1) Convenzioni internazionali

2) Norme comunitarie

3) Norme interne/nazionali

e complessità anche per stampa sia **pubblicistica** (beni pubbl. della navig., regimi amm. vi. della nave ecc.) sia **privatistica** (comte. ecc.)

FONTI

L'insieme delle fonti risente molto della peculiarità di questo tipo di navig. poiché la nave è un mezzo che lascia la terraferma e intraprende una **spedizione**

⇒ Servono regole particolari.

⇒ **TEORIA DI ANTONIO SCIALOJA** (fine '800 e prima metà del '900) che ha fortemente influenzato la stesura nel 1942 del Codice della Navigazione.

⇒ 3 CARATT. = 1 - SPECIALITÀ

2 - AUTONOMIA

3 - UNITARIETÀ

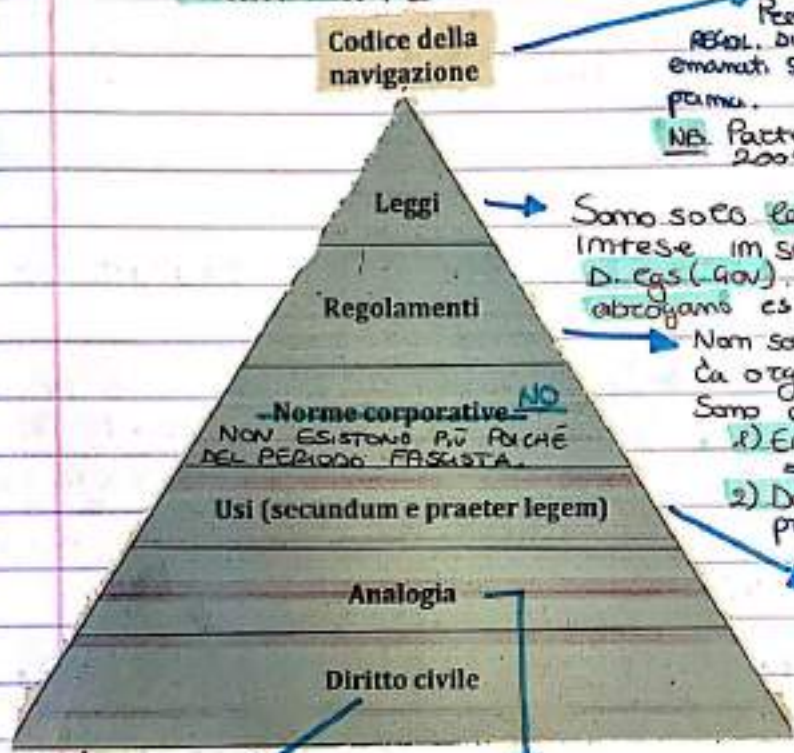
Caratteristica	Spiegazione
Specialità	<p>Significa che la navigazione marittima ha bisogno di regole proprie, speciali e diverse dalle regole usate sulla terraferma il più delle volte. Quindi in questo diritto si trovano degli istituti particolari (= argomenti particolari) non concepibili sulla terraferma. <i>es. Comandante della nave: in stato di pericolo e sta per affondare, può buttare a mare delle merci per alleggerirla = istituto delle avarie comuni</i> ossia eventi dannosi ma consentiti. <i>es.2 Sempre in stato di pericolo per le persone il comandante può celebrare matrimoni perché la nave è in mare e potrebbe non arrivare in tempo sulla terraferma.</i></p> <p>Quindi si parla di specialità relative alla lontananza dalla terraferma. Questa specialità fa sì che le norme comuni siano collocate all'ultimo posto della gerarchia delle fonti. Il diritto della navigazione vive di regole proprie.</p>
Autonomia	<p>Si può vedere sotto diversi profili, soprattutto sotto un profilo legislativo = riteneva che tutte queste norme speciali potessero essere racchiuse in un unico codice, appunto il Codice della Navigazione, distinto da un altro codice coevo che è quello Civile emanato anch'esso nel 1942. Questa teoria risente molto del pensiero dell'epoca (di matrice fascista e in cui si credeva che lo stato potesse chiudere in se stesso tutta la regolamentazione di un determinato fenomeno) per cui oggi non si può dire che lo studio del Codice esaurisca tutto lo studio della navigazione, anche perché molte norme sono al di fuori del Codice. A questa autonomia legislativa è collegata anche un'autonomia scientifica (ci sono degli esperti che studiano proprio queste materie) e didattica (la cattedra di questa materia è quella più antica e la prima è stata data proprio a Scialoja a Roma). Quindi molto più antica del diritto dei trasporti.</p>
Unitarietà	<p>Il diritto della Navigazione comprende sia la navigazione marittima che quella aerea quindi unitarietà tra le due. Questo perché secondo lo stesso, nave e aeromobile hanno delle caratteristiche comuni che permettono di disciplinarli in modo unitario come il fatto che entrambe si staccano da terra. Sulla base di queste caratteristiche è stato elaborato un principio di parallelismo tra la regolamentazione delle due. Il codice della navigazione è infatti distinto in una parte sulla navigazione marittima e una sulla aerea.</p>

⇒ NASCE IL CODICE CHE È UNICO PER ENTRAMBE TALE TEORIA È STATA RIDIMENSIONATA PER ALCUNI MOTIVI:

- Ci sono stati processi generati es. liberalizz. dei mercati per cui è venuta meno la **specialità**,
- Sono state emanate fonti superiori al Codice come la **Costituzione**, la **normativa comunitaria** e le **convenzioni internazionali** ⇒ **autonomia**,
- Sviluppo settore aereo ⇒ bisogno di regole proprie ⇒ **unitarietà**

→ QUESTO NON DIMINUISCE L'IMPORTANZA DI SCIALOJA PERCHÉ FA CAPIRE L'ORDINE DELLE FONTI CONTENUTE NELLO STESSO CODICE:

ART. 1: "In materia di navig. maritt. interna e aerea, si applicano: il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile."



Diviso in: NAVIG. INT. E FERRIENARI
 PERISTI 2 ← INTERNE
 RESOL. DI ATT. NE * NAVIG. AEREA
 emanati solo per la * NORME PENALI E DISCIPLINARI
 parte. * NORME TRANSITORIE
 NB. Parte aerea praticamente riscritta nel 2005-06

Leggi → Sono solo leggi speciali relative alla navig. Intese in senso ampio ⇒ D. Leggi (PARL) e D. Reg. (Gov). Quelle successive al codice e abrogano es. 84/94

Regolamenti → Non sono quelli com. ma sono emanati da organi amm. vi. dotati di pot. norm. vo Sono 2 TIA:

- 1) Emanati da sogg. pubbl. statali ⇒ D. DPR, D.M. e Aut. Min. Int.
- 2) Da non statali ⇒ TERRE, Regioni, Prov. e Comuni e NON ADSP

Analogia → Sono comportamenti ripetuti nel tempo da parte di un gruppo numeroso di persone che è convinto che si tratti di un comportamento giuridicamente doveroso. Sono sempre intesi come USI SPEC. DELLA NAVIG. POSSONO ESSERE:

- SECUNDIRI LEGEM tich. espressa, mente dalla normativa es. Contr. di uso nav. in alq. interne dove prevalegano anche sul cod. a.
- PRAETER LEGEM non tich. e colmano da vuoti normativi.

Diritto civile → Si intende come DIRITTO COMUNE ⇒ sia pubblico che privato.

Analogia → Significa applicate a cas non previsti dalla normativa usi simili per i quali invece esiste un'apposita regolamentazione. Sempre relativa a NORME SPEC. intra-maritt. o maritt. e aereo NB. Non applicabile nel diritto amm. vo, penale e processuale.

→ AL DI SOPRA DEL CODICE CI SONO DELLE fonti prevalenti CO RE:

1) COSTITUZIONE

Per conflitti di legge tra Stati.



2) CONV. INTERNAZIONALI fonte sovranazionale con testi normativi elaborati da organizzazioni internazionali specialistiche del settore e che fanno riferimento a: ANCHE UNCITAD e UNCTRAL

C.I.I

Comité Internationale d'Arbitrage
A degli aerei due pericoli è
NON GOVERNATIVA infatti è formata da esperti del settore. È la più antica (formalmente 1897 ma operante già prima) e svolge un ruolo di supporto alle gov. velle elaborando poi la conv. In Italia questa è ufficiam. E l'ADIR (Ass. Ita. ma di Dir. Italiani)

ILO

International Labour Organization
Anni '40 del '900. Si interessa in modo part. colite a temi relati. a scabitta d'area navigazione e imq. marittima. Solo temi marittimi.

ILO

International Labour Organization
che si occupa in parte di questioni maritt. ma soprattutto del lavoro in generale. Anni '40 del '900.

PROCESSO CONVENZIONE:

1) ACCORDO SUL TESTO => 2) FIRMA => TESTO DEFINITIVO

Elaborato da org. me. suppot. data dal CCI.

con Carta e anno

3) PUBBL. SU SITI WEB o RIVISTE in modo da garantire le recepime. nto. => 4) RATIFICA => 5) DEPOSITO DELLO STRUTT. DI RATIFICA con comunicazione all'org. me. della conta. e m. di stati ratificanti per tagg. re non previsto dalla conv. stessa.

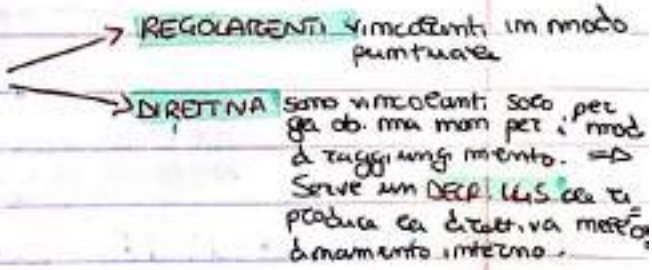
PUO' ESSERE MODIFICATA CON I PROTOCOLLI DI MODIFICA O ABBANDONATA CON LA DENUNCIA DELLA CONV.

NB. PUO' ESSERE RECEPITA ANCHE con e' immetimento nelle ord. momento giuridico di uno stato (in testi norm.). => DAL 1° METODO

perché e' la ratifica non è modificabile se non in presenza di riserve

quasi => RISCHIO DI < UNIFORMITÀ

3) DIRITTO COMUNITARIO che si divide in



ORGANIZZAZIONE ATTIVA DELLA NAVIGAZIONE

Si divide in:

① **ATTIVITÀ DIRETTA** che riguarda tutti gli **organismi statali** che hanno attribuzioni / funzioni **esclusive o prevalenti in mat. di navig. maritt.** => **Aut. Maritt.** All'estero vengono svolte da **autorità consociate**. Tale amm. me si divide in **CENTRALE** e **LOCALE/PERIFERICA**

<p>Amministrazione centrale</p>	<p>Ha competenze che si estendono su tutto il territorio italiano. L'organo di riferimento è il MIT con funzioni di indirizzo, regolamentazione e controllo della navigazione marittima, dei porti, del demanio marittimo, della sicurezza della navigazione. Si trova poi anche il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto (Guardia Costiera) specialistico della marina militare che quindi ha una dipendenza primaria dal Ministero della Difesa. La peculiarità è che la GC è inquadrata da un punto funzionale e amministrativo nell'ambito del MIT. Quindi è un organismo tecnico del MIT che svolge compiti legati agli usi civili del mare. Ha molteplici compiti che le derivano però da vari ministeri ad esempio i compiti di difesa delle frontiere marine che deriva dal Min. della Difesa, ha compiti che riguardano la sicurezza delle navi in corso di navigazione e nei porti, di controlli delle navi nei porti stessi (Port State Control), soccorso in mare ecc che derivano dal MIT; o ancora prevenzione e repressione dell'inquinamento marino, tutela delle aree marine protette che derivano dal Min. dell'Ambiente. Ha funzioni di contrasto dell'immigrazione clandestina dal Min. dell'Interno, funzioni di controllo della filiera della pesca (es. che non vengano pescate speci protette) dal Min. delle Politiche Alimentari o infine funzioni di tutela del patrimonio culturale sommerso dal Min. dei beni e attività culturali.</p>
<p>Amministrazione locale/periferica</p>	<p>Sono gli organismi dello stato con funzioni in materia di navigazione marittima su porzioni del territorio nazionale. Ne fa parte sempre la GC nelle sue strutture periferiche che sono sviluppate a matrici zone marittime con a capo il c.d. Direttore Marittimo, i compartimenti con a capo il Capo del compartimento, i circondari con a capo un Capo del circondario. L'ufficiale di grado più elevato della GC presente in un porto prende il nome di Comandante del porto. Vanno poi ricordati gli uffici di collocamento della gente di mare che si trovano nei porti con più traffico e quindi necessità di arruolamento elevate e anche gli le delegazioni di spiaggia.</p>

② **ATTIVITÀ INDIRETTA** con **enti pubbl. indipendenti dallo Stato** con attribuzione in mat. di navig. maritt. come è **AZSP**. Oggi sono **16** (**anche interregionali**) e sono **enti autonomi** sul piano amm. so, org. so. e fin. rispetto allo Stato ma soggette al controllo del **MI** e, a seguito della legge 84/94, alle **competenze nazionali** del **AZSP**.