

*Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review***“IL DIRITTO MARITTIMO” - 120 ANNI DI DOTTRINA,
GIURISPRUDENZA E LEGISLAZIONE ITALIANA E STRANIERA**

GIORGIO BERLINGIERI

ABSTRACT

L'iniziativa di ripercorrere la storia dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo non poteva rimanere isolata.

Infatti il 1899 fu inoltre caratterizzato dalla pubblicazione de “Il Diritto Marittimo”. Si è quindi ritenuto di narrare anche della Rivista, i cui contenuti riflettono tutto quanto, nell'ambito del diritto marittimo, è accaduto negli ultimi 120 anni. Sono qui raccontati i primi quaranta anni. Altri articoli seguiranno per gli anni successivi nei prossimi fascicoli della Rivista.

The idea to retrace the history of the Italian Maritime Law Association could not stay isolated.

In fact year 1899 is marked also by the publication of “Il Diritto Marittimo”. It has therefore been considered to go over its contents, which reflect all what has taken place in maritime law in the last 120 years. It is hereby told about the first forty years. Other articles are to follow on the subsequent years in the forthcoming issues of the Journal.

I

I PRIMI QUARANTA ANNI, ASSIEME AL SUO FONDATORE

SOMMARIO: 1. Lo scopo e la struttura della Rivista. – 2. Dalla Conferenza del CMI a Venezia del 1907 al primo conflitto mondiale. – 3. Gli anni venti. – 4. Un decennio di controllo centrale.

1. *Lo scopo e la struttura della Rivista*

Il primo numero, uscito nel 1899, stesso anno in cui fu costituita l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, non recava alcuna presentazione che manifestasse lo scopo che la Rivista si proponeva¹.

Come è stato perspicuamente osservato², il programma era peraltro enunciato nel Sottotitolo: “*Rassegna mensile di Dottrina, Giurisprudenza e Legislazione italiana e straniera*”.

¹ Appendice 1: estratto della prima annata e del suo indice.

² M. FORTUNATI: *Francesco Berlingieri e la prima scienza marittimistica genovese*, in *Giuristi Liguri dell'Ottocento*, Genova, 2001, pag. 151.

Ideatore, fondatore e iniziale Direttore Responsabile ne è stato Francesco Berlingieri sr., Avvocato del Foro di Genova, Dottore aggregato alla Facoltà di Giurisprudenza nell'Università di Genova e Professore di Diritto Marittimo nella Reale Scuola Navale Superiore.

In quei tempi la materia del diritto marittimo non aveva collocazione a sè. Difatti, diversamente da quanto avveniva in altri ordinamenti, che avevano leggi marittime autonome, in Italia gli istituti marittimi erano trattati nel Codice di Commercio.

Iniziava però a formarsi l'idea che i contratti del commercio terrestre e marittimo non dovessero essere considerati unitariamente, e già in occasione della presentazione del disegno di legge sul nuovo Codice di Commercio del 1882 erano state sollevate perplessità sulla opportunità di disciplinare il diritto del mare nel quadro di tale Codice³.

L'autonomia, assieme alla uniformità del diritto marittimo, era un tema che vedeva Francesco Berlingieri sr. costantemente impegnato e che affrontava avvalendosi anche della sua conoscenza pratica dei traffici e delle questioni marittime, che gli derivava dalla attività forense, esercitata con successo ed autorevolezza sino al termine del primo conflitto mondiale.

Tali attività lo avevano indotto a promuovere, assieme a Pietro Cogliolo, Umberto Pipia e altri giuristi un Congresso internazionale di diritto marittimo che si svolse a Genova dal 26 settembre al 5 ottobre 1892⁴ e che lo vide presiedere la Commissione sulle avarie e la polizza di carico.

Ai relativi lavori egli impresso una impostazione internazionale, manifestando l'augurio di vedere incorporate negli strumenti del commercio marittimo e nelle iniziative nazionali le soluzioni adottate nei congressi internazionali⁵.

³ P. BOSELLI, *Discorsi e Scritti*, Torino, Tip. Baravale e Falconieri, 1915-1917, pag. 97.

⁴ Da Il Secolo XIX, 26 settembre 1892: "Congresso Internazionale di Diritto Marittimo. Come abbiamo annunciato, oggi alle ore due, all'Università, alla presenza del Ministro di Grazia e Giustizia, on. Bonacci, dei rappresentanti i ministri della Marina e del Commercio, dei delegati dei governi esteri, del corpo consolare, delle autorità tutte e di moltissimi invitati, tra i quali numerose signore, verrà solennemente inaugurato il Congresso Internazionale di Diritto Marittimo. Prenderà per primo la parola l'illustre senatore Orsini, presidente del Comitato promotore e dopo di lui pronuncerà un lungo ed importantissimo discorso l'on. Bonacci, ed il sindaco barone Podestà porterà il saluto di Genova ai congressisti. Alle nove di sera nelle sale del Municipio avrà luogo un sontuoso ricevimento. Domani, martedì, alle ore nove antimeridiane cominceranno i lavori delle singole commissioni. Le adesioni al Congresso raggiungono il numero di circa cinquecento, tra le quali quelle delle più spiccate personalità giuridiche e commerciali d'Italia e di Europa, di quasi tutte le Camere di Commercio, le Facoltà di Giurisprudenza, i Consigli dell'Ordine degli Avvocati, e delle più importanti società commerciali. I congressisti sono circa trecento, moltissimi dei quali giunti appositamente dalle altre città dell'Italia e dell'estero."

⁵ Congresso Internazionale di Diritto Marittimo, Genova 26 settembre - 3 ottobre 1892, F.lli Pagano Genova, 1892; F. BERLINGIERI: "Relazione introduttiva nella Commissione per le avarie e polizza di carico. La Sotto-commissione alla quale mi onoro di appartenere aveva per mandato di proporre una formula internazionale di polizza di carico contenente forme uniformi pel regolamento dell'avaria comune. Ed a questo mandato, che le imponeva di non uscire dai limiti di un campo essenzialmente pratico, essa ha creduto di corrispondere, mettendo specialmente a profitto i risulta-

I temi dell'autonomia, dell'internazionalità e dell'uniformità, che lo impegnano nell'attività didattica e in quella professionale e internazionale, inducono Francesco Berlingieri sr. a creare uno strumento che potesse dare voce specifica alla materia marittima e alla sua attuazione e evoluzione sia in ambito nazionale che internazionale⁶.

La struttura e l'impostazione de "Il Diritto Marittimo", inizialmente pubblicato con cadenza mensile, che riflettevano le idee e i progetti del suo fondatore, sono rimaste sempre una costante della Rivista, immutata nei tempi e che evidenzia la genialità di chi riunì assieme gli ingredienti atti a offrire un panorama rimasto sempre attuale del diritto marittimo italiano, straniero e uniforme.

Scorrendo i fascicoli della prima annata⁷ si può infatti osservare come vi fossero articoli di dottrina, seguiti da giurisprudenza italiana e straniera, quest'ultima costituita da sentenze belghe, tedesche, inglesi, francesi. Seguivano Rubriche di Legislazione italiana e straniera e di Conferenze e Congressi.

Vi era, infine, un Notiziario con informazioni su tutto quanto di interessante era accaduto nel mondo marittimo nazionale e internazionale e una Rassegna Bibliografica.

L'indice delle materie, completato dall'elenco del nome delle navi, era redatto come quello attuale, riportando le massime delle sentenze.

In dottrina, interessante per la questione che affronta, l'articolo di uno dei Redattori, l'Avv. Emilio Moretti: "*Se possa l'Autorità Marittima richiedere il concorso di navi di proprietà privata per il salvataggio di navi pericolanti*"⁸.

menti di quei lavori e di quelle discussioni che si svolsero nei precedenti congressi in ordine ai medesimi temi. Il movimento verso la uniformità delle legislazioni marittime (e parlo di uniformità come di un ideale molto più facilmente conseguibile che non sia quello dell'unità) iniziatosi nel 1860 in Inghilterra e tenuto vivo fino ai giorni nostri, segnatamente per opera della benemerita Association for the reform and codification of the Law of Nations, è stato e continua ad essere fecondo di pratici risultati, grazie al sistema seguito dalla detta società e da altre società inglesi, sistema che consiste nel non limitarsi a proporre delle formole giuridiche elaborate nei congressi e a far voti per l'adozione di esse da parte dei governi, ma a far entrare tali formole direttamente in azione, promovendone internazionalmente l'accoglimento nei contratti di noleggio e nelle polizze di carico e di assicurazione. Ed è mercé questo sistema che le regole di York e d'Anversa ricevono al giorno d'oggi una così diffusa applicazione, la quale si potrebbe dire universale, se non fosse osteggiata dagli armatori di quelle ben poche nazioni che, come la nostra, hanno voluto mantenere a favor della nave e del nolo il vieto privilegio di non concorrere alla avaria comune che colla metà del proprio valore".

⁶ Così ne riferisce M. FORTUNATI, cit., pag. 151, dopo aver raccontato del Congresso del 1892: "*La fine del secolo a Genova è però caratterizzata da un altro importante evento in campo marittimistico: la nascita, per volontà di Berlingieri, della "Rivista di diritto marittimo", destinata a segnare le trasformazioni e le innovazioni giuridiche e pratiche nel campo fino ai nostri giorni. La pubblicazione vede fra i suoi collaboratori docenti e professionisti, sia italiani che stranieri, quali Cesare Vivante, Alberto Marghieri, J.L. Burchard ed ancora Prospero Ascoli, professore di diritto commerciale nella R. Scuola Superiore di Commercio di Venezia, Enrico Bensa, Ulisse Manara, professore a Genova di diritto commerciale". Tutti professori di diritto commerciale, tale essendo in allora l'ambito di insegnamento del diritto marittimo, al quale Francesco Berlingieri sr. ebbe il merito di conferire autonomia didattica.*

⁷ Inizialmente la sede della Rivista è stata in Piazza Campetto 7, nel centro storico di Genova, presso lo Studio di Francesco Berlingieri sr. Successivamente venne trasferita nel suo Studio in Piazza De Ferrari 40 e quindi, nel 1920, in quello in Via Roma 10.

⁸ In questa Rivista, 1899, pag. 241.

L'interrogativo prendeva spunto da una Circolare del Ministero della Marina Mercantile⁹ che interpretava gli artt. 122 e 408 del Codice per la Marina Mercantile¹⁰ nel senso che, in caso di naufragio o altro sinistro, l'Autorità Marittima può obbligare i capitani e gli equipaggi a prestare assistenza ai naufraghi solamente con loro opera personale, ma che non vi è obbligo di concorrere alle opere di salvamento con le navi al loro comando, fatta solamente eccezione per i piroscafi rimorchiatori.

Il Codice per la Marina Mercantile in allora vigente era quello approvato con Decreto Reale 24 ottobre 1877, che conteneva anche altre disposizioni in materia di salvataggio¹¹, poi abrogate con l'entrata in vigore della Legge 11 giugno 1925 n. 938, recante riforma della legislazione marittima in materia di assistenza, salvataggio e urto di navi, in seguito all'entrata in vigore della relativa Convenzione di Bruxelles del 1910.

La Circolare Ministeriale era però commentata criticamente dall'Autore dell'articolo¹².

⁹ N. 1862 in data 14 marzo 1899, pubblicata per estratto alla pag. 183 e per esteso in nota all'articolo.

¹⁰ Art. 122: *"Nel caso di naufragio od altro sinistro di qualche nave sulle coste dello stato, sarà provveduto dall'ufficio di porto al soccorso dei naufraghi. Qualsiasi altra autorità del luogo dovrà accorrere e coadiuvare l'autorità marittima. In mancanza di autorità marittima o di delegati di porto, spetta al Sindaco del luogo di dare i primi necessari provvedimenti. L'autorità che procede al salvataggio avrà facoltà di richiedere la forza pubblica ed il servizio di qualunque persona"*.

Art. 408: *"Gli individui della gente di mare, anche di nazionalità estera, i pescatori, i barcaiuoli od i facchini del litorale, i quali, chiamati dalla competente autorità ad accorrere in soccorso di navi pericolanti, ad estinguere incendi, od a prestare altri pubblici servizi, come agli articoli 122 e 206, si saranno rifiutati, andranno soggetti ad una pena pecuniaria estendibile a lire cento, e, secondo la gravità dei casi, anche al carcere estendibile ad un mese"*.

¹¹ Art. 120: *"Il Capitano di un legno nazionale il quale incontri qualche nave, anche straniera o nemica, in pericolo di perdersi, deve accorrere in suo aiuto e prestarle ogni possibile assistenza"*.

Art. 121: *"Il capitano di una nave che avesse prestato soccorso ad un'altra, avrà diritto al risarcimento dei relativi danni. Se il soccorso sia stato prestato con rischio della nave o delle persone, sarà inoltre corrisposto un premio, che non potrà eccedere il decimo del valore degli effetti salvati. Tanto per i danni, quanto per il premio, di cui sopra, competerà privilegio sulla nave, sui noli e sul carico da avere grado dopo le spese di giustizia, e prima degli altri privilegi ammessi dalle leggi commerciali"*.

¹² Alle pagg. 242 e 244: *"Non crediamo che tale principio possa sostenersi di fronte specialmente alla disposizione dell'art. 120 dello stesso Codice, che costituisce uno dei meriti principali della nostra legge, quello cioè di avere per la prima elevato ad obbligo legale quello che fino allora non era stato che obbligo puramente morale, l'assistenza alle navi pericolanti senza distinzione alcuna di nazionalità. Se invero per testuale disposto di legge (art. 120 Cod. mar. merc.) e sotto la comminatoria di sanzioni penali (art. 385 stesso Codice) è fatto obbligo al capitano di una nave nazionale di accorrere in aiuto di qualunque nave nazionale o straniera, amica o nemica, che sia in pericolo, e tale aiuto non si può evidentemente concepire che col concorso della nave, non è possibile comprendere come possa essere vietato all'autorità marittima di richiedere per le operazioni di salvataggio ed assistenza quel concorso della nave che è già per legge obbligatorio... Di più mentre nella legge si stabilirebbe per le persone l'obbligo dell'assistenza, si negherebbe poi all'autorità, che deve provvedervi, i mezzi per poterla efficacemente compiere. E questa osservazione ci convince che quand'anche l'obbligo di concorrere al salvataggio anche colla nave non si dovesse ritenere sancito dall'art. 120, sarebbe pur certo sempre che, dato l'obbligo dell'assistenza, quale è sancito dal nostro Codice, e dato l'obbligo delle persone di concorrervi, si dovrebbe ritenere implicito il diritto dell'autorità marittima di richiedere anche il concorso delle navi private, perché sarebbe assurdo che la legge avesse sancito l'obbligo per le persone di concorrere al salvataggio ed all'assistenza delle navi pericolanti e dei naufraghi se poi non avesse voluto concedere l'uso dei mezzi materiali che per tale assistenza sono indispensabili"*.

La Rivista, stampata da UTET, aveva, negli anni successivi, un numero costante di pagine, prossimo alle 500. Le sentenze erano precedute, come continua ancora oggi ad avvenire, da titoletti e massime e nel 1905 alle voci dell'Indice si aggiungeva anche quella del nome delle parti.

La relazione sulla Conferenza del CMI¹³ tenutasi a Liverpool dal 14 al 17 giugno 1905, in cui si discuteva sulla limitazione della responsabilità e sui privilegi marittimi, concludeva con la comunicazione che era stato accettato l'invito di Francesco Berlingieri sr. affinché la prossima Conferenza si svolgesse in Italia.

Era anche ampiamente riferito sulle Conferenze Diplomatiche che si tenevano a Bruxelles¹⁴, i cui temi oggetto di discussione in quegli anni erano l'urto e l'assistenza e il salvataggio.

2. *Dalla Conferenza del CMI a Venezia del 1907 al primo conflitto mondiale*

Nell'annata 1907 era dato ampio resoconto¹⁵ della Conferenza del CMI tenutasi a Venezia dal 25 al 28 settembre 1907, in cui vennero approvati progetti di Convenzioni sui privilegi marittimi e le ipoteche e sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi.

Tra i materiali pubblicati nei fascicoli del successivo 1908 merita segnalazione la prolusione di Francesco Berlingieri sr. intitolata "*La unificazione del Diritto Marittimo e la Conferenza Diplomatica di Bruxelles*", effettuata all'inaugurazione del corso di diritto marittimo dell'Università di Genova di quell'anno¹⁶.

Dopo una panoramica dei lavori di unificazione, per merito del CMI, di cui ripercorreva l'attività dalla fondazione nel 1897, riferiva sulle Regole di York e Anversa, di cui aveva partecipato al processo formativo, scrivendo poi la monografia "*Le Regole di York e Anversa 1924*"¹⁷. Trattava poi del salvataggio e della sua obbligatorietà, sottolineando come la legislazione italiana fosse stata la prima a sancirla, e passava quindi a considerare l'importanza di accordi uniformi in materia di urto, al riguardo descrivendo i diversi sistemi di ripartizione dei danni.

Osservava anche come fosse arduo fondere in un unico sistema i diversi principi regolanti la responsabilità dei proprietari di navi, e concludeva con una panoramica sui privilegi marittimi in cui, descrivendo il progetto di Convenzione elaborato dal CMI alla Conferenza di Venezia del 1907, notava¹⁸: "*Sommamente lo-*

¹³ In questa *Rivista*, 1905, pag. 317.

¹⁴ In questa *Rivista*, 1905, pag. 101, con la relazione di Francesco Berlingieri sr., delegato per l'Italia, al Ministro della Marina.

¹⁵ In questa *Rivista*, 1907, pag. 36 e pag. 350.

¹⁶ In questa *Rivista*, 1908, pag. 401. Ivi inizialmente menzionava che era oramai trascorso un ventennio da quando aveva iniziato a tenere un corso di diritto marittimo all'Università di Genova, periodo durante il quale la legislazione marittima italiana non era mutata, trovandosi infatti "*ancora in massima parte fossilizzate nel secondo libro del nostro codice di commercio, malgrado le riforme in più riprese arretrate, le regole dell'ordinanza marittima francese del 1681*".

¹⁷ Ve ne furono tre edizioni, l'ultima nel 1933, con la seconda, del 1927, pubblicata anche in lingua inglese nel 1924.

¹⁸ In questa *Rivista*, 1908, pag. 416

debole è poi il concetto di restringere ad un numero molto limitato i privilegi marittimi, giacché, avendo essi prevalenza sui crediti contrattualmente e pubblicamente garantiti sul patrimonio di esecuzione, in tanto questi ultimi assumono un maggior valore pratico, in quanto si trovano meno esposti ad essere sopraffatti dai primi”.¹⁹

I privilegi marittimi erano infatti stati ridotti a quattro: “1) spese giudiziali, tasse e spese di custodia e conservazione, 2) crediti derivanti dal contratto di arruolamento, 3) indennità e compensi per assistenza e salvataggio, 4) indennità per urto.

Venivano così esclusi privilegi quali il prestito a cambio marittimo, le indennità per danni al carico e i crediti per forniture e riparazioni, che erano stati inseriti nel progetto di Convenzione elaborato alla Conferenza del CMI tenutasi a Liverpool nel 1905.

Per quanto atteneva alla cancellazione del privilegio marittimo da ultimo accennato, Francesco Berlingieri sr. già in allora modernamente osservava²⁰: “D'altra parte se una nave ha oggi bisogno di essere riparata o rifornita nel corso del viaggio, l'armatore può esserne, meno casi affatto eccezionali, subito informato, e provvedere, col credito proprio o mediante garanzia convenzionale sul patrimonio marittimo, alle necessità occorrenti”.

Il privilegio venne tuttavia reintrodotta dalla Convenzione del 1926, il cui elenco di privilegi è riflesso nell'art. 552 cod. nav.

Nell'ultimo scritto che ci ha lasciato, “*Alcune considerazioni sulla normativa in vigore in Italia in tema di privilegi sulla nave e sul nolo*”²¹, Francesco Berlingieri jr. rileva la perdurante obsolescenza della normativa, già considerata sorpassata cento-dieci anni prima da Francesco Berlingieri sr.

L'informativa sulle attività di unificazione del diritto marittimo era sempre completa e assai tempestiva. Nei fascicoli del 1910 si dava pronta notizia della sessione finale della Conferenza Diplomatica dello stesso anno sull'urto e l'assistenza e il salvataggio²², con la pubblicazione del testo delle Convenzioni e un aggiornamento sugli

¹⁹ Approfondiva il tema, con esemplare pragmatismo, nel suo articolo “*Il Credito Navale, brevi osservazioni sul disegno di legge presentato dal Governo alla Camera dei Deputati nella seduta del 1 dicembre 1910*”, in questa *Rivista*, 1911, pag. 1 e 41. Uno stralcio può trovarsi alla nota 16 dell'articolo di G. BERLINGIERI jr. “*Maritime Liens in Italian law and in the International Conventions: an historical overview*”, in questa *Rivista*, 2019, pag. 475

²⁰ In questa *Rivista*, 1908, pag. 416

²¹ In questa *Rivista*, 2017, pag. 560: “*La struttura della Convenzione, e conseguentemente della normativa del codice, è, almeno in parte, arcaica. In particolare i crediti enumerati nell'art. 2 n. 5 della Convenzione e nell'art. 552 n. 6 del codice costituiscono una categoria dai contorni estremamente generici, che trae probabilmente le sue origini dall'Ordonnance del 1681 e basa la sua successiva giustificazione sul fatto che prima dell'avvento delle comunicazioni radio il comandante della nave doveva nel corso di un viaggio prendere in caso di urgenza le sue decisioni senza prima poter riferire all'armatore e ottenere da lui istruzioni*”.

²² In questa *Rivista*, 1910, pag. 352: “*La data del 26 settembre 1910 rimarrà memorabile nella storia del diritto marittimo, essendosi in detto giorno sottoscritte, in Bruxelles, dai plenipotenziari di ben venticinque Stati le due convenzioni sull'urto di navi e sul salvamento e l'assistenza marittima. Tali due convenzioni segnano la prima vera conquista conseguita dai pionieri dell'uniformità nel campo del diritto marittimo. È questa la prima volta che, mediante una legislazione internazionale vera e propria,*

altri due importanti progetti di Convenzioni sui privilegi marittimi e l'ipoteca e sulla responsabilità del proprietario di nave.

Le annate continuavano a riportare numerosa giurisprudenza italiana in tutti i gradi, molta di Cassazione, di tutte e cinque le Supreme Corti di Torino, Firenze, Roma, Napoli e Palermo e delle Sezioni Unite a Roma, altresì di giurisprudenza straniera, nonché di articoli di dottrina, note a sentenza, rassegne di legislazione italiana e straniera, notiziari e bibliografia.

Tra le molte interessanti, una nota di Francesco Berlingieri sr. ad una sentenza della Corte d'Appello di Cagliari 30 marzo 1911²³ sul diritto del pilota al compenso di assistenza e salvataggio. La Corte respingeva la domanda di compenso di un pilota che aveva tratto da situazione di pericolo un piroscafo in procinto di incagliarsi su una secca dell'arcipelago della Maddalena. Al riguardo era rilevato come il pilota, che opera sotto la direzione del comandante della nave, non è estraneo alla nave ma anzi diviene legalmente persona appartenente al suo equipaggio. La sentenza era annotata adesivamente. Richiamato il disposto dell'art. 196 del codice per la marina mercantile: *"Ogni promessa di mercede maggiore di quella portata dalla tariffa e fatta in momento di pericolo della nave, sarà inattendibile"*, veniva rilevato che l'equipaggio è obbligato ad adoperarsi per salvare la propria nave²⁴ e che tale principio ha indotto ad escludere dal premio di salvamento il pilota, essendo annoverato tra i sotto-ufficiali di bordo dall'art. 66 del codice per la marina mercantile.

Il codice della navigazione similmente stabilisce, all'art. 316, che il pilota fa parte dell'equipaggio durante il periodo in cui presta servizio a bordo²⁵ e che, nella gerarchia di bordo dettata dall'art. 322, è equiparato al capo timoniere.

Sembrerebbe, quindi, che anche nel sistema vigente il pilota non abbia diritto al compenso di salvataggio.

Ciò anche perché, né tra le norme del Codice della navigazione, né tra quelle del Regolamento, si rinviene, per il pilota, una disposizione che ricalchi quella dell'art. 106 cod. nav. in materia di rimorchio.

Nel 1911 entra a far parte del Comitato di Redazione Giorgio Berlingieri sr., che inizia a contribuire ampiamente ai contenuti delle successive annate con articoli di dottrina e note a sentenza, in particolare sulla polizza di carico.

Non vi fu alcuna sospensione delle pubblicazioni durante il periodo bellico, in

siansi regolati, di comune accordo, fra le nazioni civili dei rapporti di diritto privato. Tale risultato è segnatamente dovuto all'opera indefessa del Comité Maritime International, le cui conferenze hanno elaborato i progetti preliminari sottoposti allo esame e alle discussioni della Conferenza diplomatica. Delegati del Governo italiano alla Conferenza erano, oltre l'incaricato d'affari, Principe di Castagneto Caracciolo, i professori Berlingieri, Marghieri e Vivante e il consigliere Mirelli della Corte d'Appello di Napoli.

²³ In questa Rivista, 1911, pag. 164.

²⁴ Così dispone l'art. 190 cod. nav.

²⁵ Si ritiene che il pilota faccia parte dell'equipaggio anche quando, a causa delle condizioni meteorologiche, è impossibilitato dal salire a bordo. In tal caso, per l'art. 129 reg. nav. mar., comunica al comandante le indicazioni sulla rotta che la nave deve seguire stando a bordo della pilotina, che naviga a prora della nave.

cui tuttavia le annate 1916-1917, quelle 1918-1919 e quelle 1920-1921 vennero riunite.

L'indice si arricchiva di voci quali Guerra, Commissione delle Prede, Requisizione e si scrivevano articoli quali "Il diritto Marittimo delle terre redente"²⁶.

3. *Gli anni venti*

Negli anni 1920-1922 divenivano Direttori della Rivista anche Giorgio Berlingieri sr. e Agostino Ramella, quest'ultimo Presidente della Corte d'Appello di Torino e libero docente di Diritto Commerciale nell'Università di Genova, che negli anni precedenti molto aveva contribuito alla Rivista con articoli di dottrina e note a sentenza.

Il primo Fascicolo del 2020 contiene un interessante articolo di Francesco Berlingieri sr. sul concetto giuridico di nave²⁷. Ivi si disquisisce se sia sufficiente l'attitudine a galleggiare e non anche a navigare, e la destinazione a servizio della navigazione e non anche alla navigazione. Ed anche se possa considerarsi nave solo quella munita dell'atto di nazionalità, ovvero la nave maggiore. L'Autore, criticando una sentenza del Tribunale di Venezia del 3 marzo 1916²⁸, che esclude dal novero delle navi le gondole e i vaporetto, in quanto non hanno l'obbligo dell'atto di nazionalità e della stazzatura, osserva che solo i galleggianti non destinati alla navigazione possano considerarsi non rientrare nel concetto giuridico di nave. Tuttavia ritiene di dover distinguere tra navi non destinate ad uscire dai porti, dai seni, dai fiumi e dai canali, e le navi provviste di atto di nazionalità. Al riguardo sottolinea come le norme del diritto marittimo sono state create dalle necessità della navigazione e che gli istituti relativi alla responsabilità dei proprietari di navi, ai privilegi marittimi, alle avarie, all'urto, traggono origine dalle speciali condizioni in cui si svolge la navigazione d'alto mare, mentre non possono trovare applicazione per le navi non destinate ad uscire dalle acque nazionali²⁹.

²⁶ In questa *Rivista*, 1918-19, pag. 2, in cui Francesco Berlingieri sr. osservava "Nulla di meno organico e di più frammentario della legislazione marittima austriaca ed ungherese".

²⁷ In questa *Rivista*, 1920, pag. 1.

²⁸ In Foro Veneto, III, pag. 29.

²⁹ Recentemente, sulla definizione di nave, M. LOPEZ DE GONZALO: "Il regime giuridico della nave nel diritto interno, internazionale e comunitario", in questa *Rivista*, 2013, pag. 45. La Corte di Appello di Torino, con sentenza 16 giugno 2010, in questa *Rivista*, 2011, pag. 1277, con nota di E. PIOMBINO, "Alcune considerazioni sulla natura giuridica di cassone di cemento armato, perdutosi durante il suo rimorchio e sulla sua copertura assicurativa" ha escluso che un cassone di cemento trainato da un rimorchiatore abbia la natura giuridica di nave. Altra interessante questione, su cui si sono pronunciati i Giudici di legittimità, è stata se un bacino galleggiante di carenaggio possa essere considerato nave ai fini IVA: Cass. 15 novembre 1994, n. 9589, in questa *Rivista*, 1996, pag. 1008, con nota di G. BERLINGIERI, "Tra la nave e il galleggiante ci sta di mezzo il fisco". Sull'interrogativo se una nave in costruzione, dopo il varo e in fase di allestimento, abbia o meno acquisito la destinazione alla navigazione e ad essa possano applicarsi le normative e gli istituti stabiliti per la nave, tra cui quello del salvataggio, Lodo Arb. 9 giugno 1998, in questa *Rivista*, 2000, pag. 967, con nota di F. BERLINGIERI jr., "La nozione di nave e la sua applicazione alle condizioni internazionali". Uno studio del CMI sulla definizione di nave nelle convenzioni internazionali per considerarne le

Dal 1924 il numero delle pagine della Rivista aumenta notevolmente, mantenendosi successivamente sempre oltre le 700.

L'annata 1925 si apre con un dettagliato articolo di Francesco Berlingieri sr. sulle Regole di York e Anversa 1924³⁰. Viene anche ampiamente riferito³¹ sulla Conferenza del CMI che si tenne a Genova dal 28 al 30 settembre 1925, i cui lavori riguardarono l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri, l'immunità delle navi di Stato, il codice internazionale del noleggio e i privilegi marittimi e le ipoteche.

Tra la legislazione pubblicata nel 1925 vi è il Regio Decreto Legge n. 1819 del 17 settembre 1925³² intitolato "*Costituzione delle Commissioni inquirenti per i sinistri e naufragi marittimi*".

Viene così data compiuta regolamentazione alla materia delle investigazioni sui sinistri marittimi, sino ad allora racchiusa nel breve disposto dell'art. 112 del codice per la marina mercantile³³, poi abrogato.

Il Decreto Legge, costituito da 20 articoli, stabiliva che si procedesse ad inchiesta formale su cause e responsabilità del sinistro, contemplando peraltro che fossero immediatamente effettuate, da parte dell'Autorità Marittima locale o quella del luogo di primo approdo della nave o dei naufraghi, indagini sommarie, impedendo la dispersione e l'alterazione delle cose e degli elementi utili per gli ulteriori accertamenti.

L'Autorità Marittima locale espletava così le prime indagini e raccoglieva le prove, senza peraltro fungere da organo di istruzione preventiva di primo grado, e quindi senza redigere un processo verbale vero e proprio.

Il materiale raccolto era infatti trasmesso alla Direzione Marittima competente per l'inoltro alle Commissioni di Inchiesta, che per l'art. 4 del Decreto Legge, erano composte come quelle attuali contemplate all'art. 467 reg. nav. mar., con l'unica differenza che il quarto componente, anziché essere un capitano di lungo corso, era un

differenze e le possibili conflittualità è stato avviato dal CMI al Colloquio di Istanbul del 2015. Venne preparato un questionario e le risposte delle Associazioni Nazionali, tra cui quelle dell'AI-DIM si trovano sul sito del CMI alla pagina Work à Ship Nomenclature. Per una completa analisi della definizione di nave e della sua natura giuridica G. RIGHETTI, "*Teoria generale della nave*", Trattato di Diritto Marittimo, I-II Giuffrè 1987, pag. 913. Vedasi anche M. CHIRCO, F. BALLINI, "*Ancora sul concetto giuridico di nave*" in questa Rivista, 2007, pag. 1272. Per una raccolta di studi sulla definizione di nave, Il Diritto Marittimo - Quaderni: 3 *The Ship: An Example of Legal Pluri-Qualification*, 2016.

³⁰ In questa Rivista, 1925, pag. 1.

³¹ In questa Rivista, 1925, pag. 402 e pag. 486.

³² In questa Rivista, 1925, pag. 133.

³³ "*Se una nave abbia naufragato, o per qualunque altro sinistro si sia perduta, o sia stata abbandonata, come pure ogni qualvolta, in seguito ad uno scontro od altro accidente occorso alla nave, ne siano derivate ferite o la morte di qualche individuo, verrà redatto analogo processo verbale e si procederà dall'autorità marittima nello Stato e dall'autorità consolare all'estero a sommarie informazioni sulla causa del sinistro, e sulla condotta del capitano o padrone, nei modi e nelle forme stabilite dal regolamento.*"

Qualora risultino motivi di sospetto sulla condotta del capitano o padrone, o di altra persona implicata nel fatto, saranno le informazioni e documenti spediti all'autorità competente per l'opportuno procedimento".

giudice del Tribunale nella cui giurisdizione aveva luogo l'inchiesta, designato dal Presidente dello stesso Tribunale.

Anche nella disposizione previgente era previsto, come dispone l'art. 467 reg. nav. mar., che il Presidente della Commissione avesse facoltà di aggregare alla stessa, in qualità di periti, persone di particolare competenza.

Del resto, nella Relazione del Ministro Guardasigilli Grandi al Re, presentata all'udienza del 30 marzo 1942 per l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione si rilevava, alla sezione 379, che gli articoli da 578 a 583 riproducevano in massima parte il Regio Decreto Legge del 1925³⁴.

Sempre puntuale nel riferire sui lavori di unificazione del diritto marittimo, nei fascicoli dell'annata 1926 la Rivista pubblica³⁵ i testi delle Convenzioni sui privilegi marittimi e le ipoteche e sulla immunità delle navi di Stato, assieme ad un articolo di Francesco Berlingieri sr. sulla Conferenza diplomatica di diritto marittimo tenutasi a Bruxelles dal 6 al 10 Aprile 1926 che approvò i progetti delle due Convenzioni, progetti in massima parte elaborati dalla Conferenza del CMI che si svolse a Genova nel settembre del 1925.

Il materiale e l'informazione che ogni fascicolo della Rivista, anno dopo anno, continua a pubblicare, con l'infaticabile impulso e guida di Francesco Berlingieri sr.³⁶ è veramente notevole e importante.

4. *Un decennio di controllo centrale*

Il 1930 si apre con un proemio di Amedeo Giannini, entrato a far parte della Direzione assieme al Senatore Mariano D'Amelio, Primo Presidente della Corte di Cas-

³⁴ Sulla composizione delle Commissioni d'Inchiesta nei territori d'oltre mare, l'art. 7 del Regio Decreto così disponeva: "*Nelle Colonie e nel Dodecaneso le inchieste saranno eseguite da Commissioni aventi sede presso le autorità marittime qui sotto indicate:*

- 1). – *Capitaneria di porto di Tripoli con giurisdizione su tutto il litorale della Tripolitania;*
- 2). – *Capitaneria di porto di Bengasi con giurisdizione su tutto il litorale della Cirenaica;*
- 3). – *Capitaneria di porto di Rodi con giurisdizione su tutto il Dodecaneso;*
- 4). – *Capitaneria di porto di Massaua con giurisdizione su tutto il litorale della Colonia Eritrea;*
- 5). – *l'ufficio a cui sono attribuite le funzioni di autorità marittima di Mogadiscio con giurisdizione su tutto il litorale della Somalia italiana.*

Le Commissioni di cui al presente articolo saranno presiedute dal capo degli uffici suddetti; ne faranno parte inoltre:

1. *un ufficiale di vascello della Regia marina imbarcato su Regie navi, o, in mancanza, un capitano di lungo corso, membro;*
2. *un ingegnere navale o un macchinista navale in prima, membro;*
3. *un magistrato della Colonia, membro".*

All'art. 470 reg. nav. mar. il codice della navigazione indica come debbono essere composte le Commissioni di Inchiesta Formale costituite all'estero.

³⁵ In questa Rivista, 1926, pag. 447 e pag. 467.

³⁶ Ad es. i suoi articoli "*Le precipue caratteristiche del diritto marittimo odierno e la sua struttura autonoma*" e "*Le convenzioni internazionali per l'unificazione del diritto marittimo*", in questa Rivista, 1928, pag. 319 e 327. In un altro suo articolo "*Il libro d'oro del diritto marittimo*", in questa Rivista, 1930, pag. 445, egli si compiaceva con Amedeo Giannini "*tenace, infaticabile, animoso lavoratore nel campo del diritto internazionale pubblico e privato*" per la pubblicazione del suo volume sulle Convenzioni internazionali di diritto marittimo.

sazione, e al Senatore Raffaele Perla, che si univano così a Giorgio Berlingieri sr., mentre Francesco Berlingieri sr. usciva dalla Direzione e assumeva la qualifica di Fondatore. Nel suo scritto Amedeo Giannini, nominato Direttore Responsabile nel 1931, sostituendosi così a Giorgio Berlingieri sr. divenuto tale nel 1924, annunciava l'inizio³⁷ di una nuova Serie della Rivista, che da mensile diveniva bimestrale e la cui

³⁷ Uno stralcio di tale proemio, in questa *Rivista*, 1930, pag. 1 "Nell'iniziare una nuova Serie di questa Rivista, fondata 32 anni or sono da Francesco Berlingieri, rivolgiamo innanzitutto a lui, in-signe decano dei marittimisti italiani, un deferente saluto, né dal farlo ci può trattenere il fatto che egli resta al suo posto fra di noi, poiché egli è sempre innanzi a noi, sopra di noi, nella inesauribile passione che porta agli studi dei traffici marittimi. L'inizio di una nuova Serie non è dovuto semplicemente al fatto che la sede della Rivista passa anche a Roma, né alla allargata cerchia dei suoi dirigenti, ma a più profonde esigenze nazionali, che conviene in questo momento affrontare con rinnovate energie. Il passaggio della sede della Rivista anche a Roma, si connette al fatto che, dopo il conflitto mondiale, e specialmente dopo la rivoluzione fascista, Roma è divenuta il centro massimo ed assoluto della vita nazionale, sotto ogni aspetto, e quindi conviene che anche nella Capitale si ponga questo rinnovato centro degli studi marittimi. Intorno alla Rivista, le cui benemeritenze non occorre ricordare, abbiamo raccolto una più larga cerchia di collaboratori, per stringere un po' le fila fra coloro che si occupano di diritto marittimo. Vorrei anzi dire si preoccupano. Un paese che vive tutto nel mare, che nel mare si protende come un molo immenso, che del mare ha conosciuto il dominio, conserva la passione, vuol riprenderne un primato, trascura troppo e da troppo tempo gli studi giuridici dei traffici marittimi. Si è costantemente ridotta la schiera di coloro che se ne occupano, ed oggi la fiaccola è agitata da un assai piccolo manipolo. Occorre stringersi, dunque, per rinsaldare le fila, per richiamare i giovani allo studio del diritto marittimo, per aumentare gli insegnamenti universitari, per far rifiorire gli studi, nei quali fummo altra volta maestri. Il crescente internazionalismo dei traffici rende inoltre necessario conoscere le leggi interne dei singoli Stati e la giurisprudenza dei singoli Stati, così come le leggi e la giurisprudenza nazionale. Una legge americana o britannica può interessare il traffico marittimo italiano come una legge italiana. La giurisprudenza dei tribunali di Londra o Amburgo o Rotterdam o Marsiglia o New York non è indifferente per il traffico marittimo italiano. Un progetto di legge di uno dei principali Stati marittimi del mondo può commuovere la nostra marina mercantile come un progetto di legge italiana, per le ripercussioni che può avere sui nostri traffici. Di fronte a questi movimenti interni ed internazionali occorre prendere posizione. Questa Rivista ha già cercato di farlo. Con la nuova Serie tenerà di farlo con rinnovata energia, per meglio rispondere alle esigenze della Nazione, che al mare deve guardare ed ai traffici marittimi come alla fonte prima della sua vita. Poiché per nessun Paese come per l'Italia "navigare necesse est, vivere non est necesse". Come rispondere a tali esigenze? Ecco il programma pratico, che attueremo per ogni fascicolo bimestrale. In una prima rubrica di dottrina daremo studi di diritto interno ed internazionale, che cercheremo siano contributi alla sistematica degli istituti giuridici. Tale rubrica sarà integrata da un'altra di Cronaca e note, nella quale troveranno posto i minori contributi dottrinali (minori nel senso di specialità di argomento) e rendiconti completi e precisi delle conferenze e congressi internazionali e nazionali. In altre rubriche (Documenti e Notiziario) pubblicheremo i principali documenti degli avvenimenti che sono illustrati nelle Cronache e o sommarie notizie di minori avvenimenti che possono interessare gli studi di diritto marittimo. Una speciale Rubrica, che designeremo genericamente col nome di Legislazione, darà, raggruppati in quattro categorie, le leggi interne, le principali leggi straniere, le convenzioni ed accordi internazionali, i progetti di leggi e di trattati, con sobrie note. Altra rubrica sarà destinata alla Giurisprudenza nazionale ed internazionale. A quella internazionale cercheremo di dare, man mano, crescente sviluppo. Infine la Bibliografia conterrà, oltre all'elenco delle pubblicazioni che ci perverranno, note critiche, notizie o recensioni delle pubblicazioni concernenti il traffico marittimo o fluviale. Nell'iniziare la nostra fatica rivolgiamo un pensiero devoto a coloro che ci hanno preceduto, un augurio di buon lavoro a coloro che hanno accettato di collaborare con noi, nella fiducia che le nostre preoccupazioni per l'avvenire del diritto marittimo in Italia siano presto superate da una rifioritura di studi degna delle nostre tradizioni e rispondente ai bisogni della Nazione.

21 aprile, Natale di Roma, 1930-VIII. Amedeo Giannini".

Direzione e Redazione, oltre che in Via Roma 10 a Genova, era stabilita anche a Roma, ove veniva trasferita l'Amministrazione e anche la stampa.

La Rivista, che si arricchiva della Rubrica "Cronache e Note", rimanendo peraltro immutata nelle altre Rubriche, diveniva organo ufficiale della Associazione Italiana di Diritto Marittimo³⁸. Entrava a fare parte della Direzione anche Giulio Ingianni, Direttore Generale della Marina Mercantile.

Un articolo di Mariano D'Amelio³⁹ relazionava sul Decreto Legge 6 gennaio 1928 n. 1958 con cui venne data esecuzione alle Convenzioni di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico e sulla limitazione della responsabilità, e quelle del 1926 sui privilegi marittimi e le ipoteche e l'immunità delle navi di Stato.

Numerosi, nel 1931, erano gli scritti sul progetto del codice unico del diritto marittimo, che ricomprendeva le disposizioni del codice per la marina mercantile e quelle contenute nelle leggi speciali e nel secondo libro del codice di commercio⁴⁰.

Il 31 luglio 1931 il progetto del codice marittimo, formato da 782 articoli e distribuito in 8 libri secondo le direttive contenute nella legge di delega 30 dicembre 1923 n. 2814, era infatti stato presentato al Ministro Guardasigilli dal Senatore Raffaele Perla, presidente della sottocommissione reale per la riforma della legislazione marittima⁴¹.

Nel 1932 Francesco Berlingieri sr., oltre che quale fondatore della Rivista è menzionato nuovamente quale componente della Direzione e nella successiva annata 1933 si riferisce⁴² sulle onoranze che gli vennero tributate. Deliberate dalla Assemblea della Associazione Italiana di Diritto Marittimo del 2 maggio 1932, ebbero luogo al Palazzo di Giustizia di Roma il 15 luglio 1933. Nell'occasione gli venne offerto un Volume di Studi, pubblicato in suo onore⁴³ a cura della Associazione Italiana di Diritto Marittimo. Il primo fascicolo del 1934 apre con menzione della cerimonia tenutasi l'8 febbraio di quell'anno all'Università di Genova in cui Francesco Berlingieri sr., in occasione del suo ritiro dall'insegnamento per limiti d'età, era onorato con la consegna di una medaglia d'oro. Seguiva un suo scritto dal titolo "*L'insegnamento universitario del diritto marittimo*".

Il 1935, che vede Giorgio Berlingieri sr. ritornare quale Direttore Responsabile, è indubbiamente caratterizzato dall'avvio della schermaglia dialettica tra Francesco Berlingieri sr. e Antonio Scialoja.

³⁸ Atti dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, in questa *Rivista*, 1930, pag. 220.

³⁹ In questa *Rivista*, 1930, pag. 8.

⁴⁰ M. D'AMELIO, *La legge del mare nel progetto di nuovo codice*, F. BERLINGIERI, *Il progetto del codice marittimo*; A. GIANNINI, *Il sistema del progetto di codice marittimo*; V. PRINZIVALLI, *Concetto giuridico di nave secondo il progetto del nuovo codice marittimo*, in questa *Rivista*, 1931, rispettivamente a pag. 309, 318, 449, 457.

⁴¹ Il progetto era ampiamente commentato anche da T. GIANNINI, *Il progetto di codice marittimo nell'opinione delle Corti e delle Università Italiane*, in questa *Rivista*, 1937, pag. 492 e 643, 1938, pag. 172.

⁴² In questa *Rivista*, 1933, pag. 317.

⁴³ In questa *Rivista*, 1933, pag. 426.

In quell'anno uscì il primo numero della "Rivista del Diritto della Navigazione"⁴⁴. Nella Presentazione Antonio Scialoja effettuò una critica alla attività di unificazione internazionale del diritto marittimo⁴⁵.

Francesco Berlingieri sr. non può astenersi dall'esprimere parole di profondo dissenso⁴⁶.

⁴⁴ Fondata e diretta da Antonio Scialoja, aveva un Comitato di Redazione composto da Bernardino Scorza, Redattore Capo, Antonio Lefebvre d'Ovidio, Segretario della Direzione, che era anche Redattore Responsabile, Alessandro Graziani, Carlo Maria Iaccarino, Antigono Donati, Felice Ghionda ed Eugenio Spasiano.

⁴⁵ In *Riv. Dir. Nav.*, 1935, pag. 3: *"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.). A nostro avviso si tratta di un'idea, forse generosa come quella della pace universale, ma certo in parte inutile, in parte dannosa, in parte infine, utopistica ed illusoria... La convenzione di Bruxelles sulla limitazione della responsabilità degli armatori è un informe e indigeribile polpettone in salsa anglosassone, che vogliamo augurarci non verrà mai trasformato in legge italiana... Ed il tradizionale diritto di abbandono, semplice e chiaro istituto mediterraneo, facilmente perfezionabile con pochi ritocchi, sarebbe davvero assai male sostituito dal complesso e caotico sistema di Bruxelles, fonte di infinite difficoltà e incertezze di interpretazione. E per citare il caso di una convenzione che l'Italia si è affrettata a ratificare e ad applicare: quale utilità può avere il fatto che il diritto italiano sui privilegi e le ipoteche marittime sia conforme a quello del Belgio, Danimarca, Spagna, Estonia, Ungheria, Brasile e Norvegia, poiché questi soli sono gli Stati che hanno ratificato la convenzione di Bruxelles del 1926? D'altro canto le norme uniformi sull'assistenza, anch'esse ormai attuate in Italia, non segnano un progresso né sociale né giuridico in confronto del nostro antico diritto... E che sorte avrà poi questa attenuata o disforme uniformità? Si crede davvero di cristallizzare l'evoluzione dei più antichi e nobili sistemi giuridici mercé l'iniezione delle formule, spesso tecnicamente imperfette, degli atti di Bruxelles o di Ginevra? ... Ma resterà il danno, poiché questo lavoro non è soltanto inutile, è anche dannoso. Ogni legislazione, ogni sistema giuridico deve svilupparsi gradualmente ed armonicamente secondo lo spirito della stirpe e le particolari esigenze della nazione. La violenta immissione di istituti, nati sotto altro cielo, e peggio ancora gli ibridi compromessi tra concezioni diverse ed eterogenee, recano un turbamento grave all'armonia logica del sistema e paralizzano o deviano la naturale evoluzione degli ordinamenti nazionali"*.

⁴⁶ *"Verso l'unificazione del diritto del mare – Parole al Prof. Antonio Scialoja"*, in questa *Rivista*, 1935, pag. 449: *"Ma come può ignorare il Prof. Scialoja che, segnatamente ai nostri giorni, dopo la sostanziale trasformazione e il portentoso sviluppo della marina mercantile, compiutisi in un breve giro di tempo, si è dovuto sentire l'impellente bisogno di eliminare, per quanto possibile, la difformità delle legislazioni marittime, per ovviare ai gravissimi inconvenienti dei conflitti di legislazione e di giurisdizione, conflitti che sono diventati tanto più enormemente dannosi, quanto più sono aumentati il tonnellaggio e il costo delle navi e quanto più complessa e più intensa si è fatta l'attività della navigazione e del traffico marittimi? Con foga animosa, degna di una causa migliore, lo Scialoja tira a palle di fuoco contro gli apostoli e i professionisti dell'internazionalismo giuridico, intendendo di additare con queste parole i propulsori della uniformità internazionale del diritto e cumulando in un fascio unico, il civile, il commerciale, il marittimo, l'aereo, ecc. senza la benché minima distinzione fra tutti questi rami del diritto. Ed è qui un grave e imperdonabile suo torto! Egli dimentica che i rapporti marittimi e aerei sono, per la natura e per la forza delle cose, essenzialmente internazionali e disconosce che la uniformità internazionale dei diritti, intesi al loro regolamento, è una improrogabile necessità e che l'elaborazione di un diritto uniforme, anziché uno sterile, peggio ancora, un pernicioso internazionalismo giuridico, come lo Scialoja non si perita di qualificarla, è opera feconda di risultati oltremodo benefici e, si potrebbe anzi dire, di risultati ineluttabilmente indispensabili per un regolare e proficuo svolgimento dell'attività della navigazione marittima ed aerea. Si pensi per un momento allo stato in cui trovavansi le legislazioni dei Paesi marittimi anteriormente alla ratifica delle convenzioni internazionali di Bruxelles, in tema di urto di navi e di assistenza e salvamento. Per quanto concerne l'urto di navi, i sistemi più disparati si contendevano il campo legislativo. L'urto dubbio e, più specialmente, l'urto per colpa co-*

Lungi dall'attenuarsi, il dibattito polemico continuava⁴⁷, sfociando addirittura in una sfida a duello, da parte di Giorgio Berlingieri sr. ad Antonio Scaloja⁴⁸ per ottenere riparazione dalle parole, ritenute offensive, rivolte a Francesco Berlingieri sr. nell'articolo "*Utopie*", duello che però non ebbe poi luogo.

Continuavano però ad intrecciarsi scambi di notazioni critiche, svolte nei confronti di Francesco Berlingieri sr. anche da Antonio Lefebvre d'Ovidio⁴⁹, e nei confronti di Antonio Scaloja anche da Giorgio Berlingieri sr.⁵⁰, che proseguivano poi direttamente tra quest'ultimo e Antonio Lefebvre d'Ovidio, che censuravano reciprocamente le tesi sostenute nei rispettivi articoli⁵¹.

Francesco Berlingieri sr. decedeva il 28 maggio 1939. Molti gli articoli, pubblicati nell'annata 1939, ne descrivevano la figura e l'opera⁵². In un altro articolo⁵³ G.B.

mune erano retti da norme, non pure divergenti, ma in qualche punto, addirittura in aperta antinomia fra di loro. Chiunque siasi, anche superficialmente, occupato di questa materia, non può averlo ignorato. Relativamente all'assistenza, mi limiterò a ricordare il principio dell'obbligatorietà del soccorso, che, ricevuto soltanto dal nostro legislatore e, fortemente avversato dagli altri, che lo tacciavano di soverchio sentimentalismo, finì per imporsi ed essere accolto dalla convenzione, per poi essere introdotto nella massima parte delle legislazioni... Con tutto il rispetto dovuto alle tradizioni nazionali e allo spirito della stirpe, non può porsi in dubbio che la navigazione marittima e quella aerea non possono essere rette con i principi della navigazione marittima di secoli addietro. Il diritto nasce dai bisogni sociali e se questi bisogni mutano, il diritto si modifica e si trasforma. La dottrina non può e non deve intervenire che per conferire alle leggi quell'assetto che meglio si confà all'indole loro e agli scopi pratici, al conseguimento dei quali esse sono sempre volte. Nessuno può dimenticare che tanto il diritto marittimo quanto quello aeronautico sono essenzialmente di carattere internazionale e sarebbe poco serio il pensare che, ad esempio, un istituto di diritto aereo potesse variare da uno Stato all'altro. Anzi, trattandosi del diritto aeronautico, che è, si può dire, un diritto tuttora in formazione, la rapida unificazione internazionale dello stesso è una inderogabile necessità, per impedire che le legislazioni dei vari Stati finiscano per cristallizzarsi in norme fra loro diverse, ciò che renderebbe molto più difficile il conseguimento di quella uniformità che è condizione indispensabile per un regolare funzionamento dell'aeronavigazione. Il che è, purtroppo, avvenuto per il diritto marittimo, il cui processo di unificazione è reso lento e laborioso dall'essersi le legislazioni dei Paesi marittimi, in mancanza di preventivi accordi fra gli Stati, improntate, durante la secolare loro elaborazione, a principi, profondamente disuguali".

⁴⁷ A. SCALOJA, "Utopie – Risposta al Prof. Francesco Berlingieri" in *Riv. Dir. Nav.*, 1936, pag. 3; F. BERLINGIERI sr.: "Verso l'unificazione del diritto del mare – Parole in replica al Prof. A. Scaloja", in questa *Rivista*, 1936, pag. 105.

⁴⁸ Nel 1936 Francesco Berlingieri sr. aveva 79 anni, Giorgio Berlingieri sr. 52 e Antonio Scaloja 57.

⁴⁹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO, "Intorno alla unificazione del diritto del mare", *Riv. Dir. Nav.*, 1936, I, pag. 337.

⁵⁰ G. BERLINGIERI sr., "Ancora su Armatori e Proprietari", nota a Trib. Napoli 22 luglio 1936, in questa *Rivista*, 1938, pag. 94.

⁵¹ A. LEFEBVRE D'OVIDIO, "Dottrine bollate come insulse", *Riv. Dir. Nav.*, 1938, I, pag. 366; G. BERLINGIERI sr., "Ancora su Armatori e Proprietari (Battute polemiche e nuovi contributi dottrinali)", in questa *Rivista*, 1939, pag. 1.

⁵² G. BERLINGIERI sr., "In memoria di Francesco Berlingieri", pag. 209; A. GIANNINI, "Francesco Berlingieri", pag. 211; M. D'AMELIO, "Francesco Berlingieri, Maestro di diritto", pag. 216; A. AZARA, "Sul contributo di Francesco Berlingieri alla codificazione del diritto marittimo", pag. 218; T.C. GIANNINI, "Francesco Berlingieri e il suo insegnamento", pag. 221; E. SQUADRILLI, "Francesco Berlingieri primo affermatore del diritto marittimo in Italia", pag. 225. Il suo ultimo scritto era stato "Il Diritto Marittimo Maltese", in questa *Rivista*, 1937, pag. 1.

⁵³ "La nuova legge italiana sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di nave", in questa *Rivista*, 1939, pag. 251.

Becchi, vice presidente della Associazione Italiana di Diritto Marittimo, ricordava che qualche giorno prima della sua scomparsa Francesco Berlingieri aveva partecipato ad una riunione dell'Associazione in cui, esaminando il disegno di legge sulla limitazione della responsabilità dei proprietari di navi, gli aveva suggerito di scrivere un commento sulla Legge non appena fosse stata promulgata⁵⁴.

⁵⁴ La legge 25 maggio 1939, in G.U. 28 giugno 1939, n. 868, riproduceva sostanzialmente le norme contenute nella Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 "*pour l'unification de certain règles concernant la limitation de la responsabilité des navires de mer*", di cui autorizzava la ratifica, e vi aggiungeva norme procedurali come previsto nella Convenzione, che era stata resa esecutiva in Italia con il R.D.L. 6 gennaio 1928, n. 1958, convertito nella Legge 19 luglio 1929, n. 1638.

Peraltro il deposito della ratifica venne tenuto in sospenso, sia per conoscere l'atteggiamento delle altre nazioni marittime, sia per valutare una migliore regolamentazione del limite di responsabilità, contemplato in 8 lire sterline per tonnellata di stazza, dovendosi fare il ragguglio nelle diverse valute nazionali effettuando riferimento alla lira sterlina. Tale limite pareva infatti eccessivo, prevalendo in molti paesi, tra cui il nostro, la tendenza di adottare un limite più moderato, ovvero corrispondente a quello della conversione calcolato però in sterline carta. Agli effetti interni la Legge fissava il limite in Lire 700, inferiore alle 8 sterline oro ma superiore alle 8 sterline carta.

Come noto la ratifica non venne mai depositata, e del resto l'Italia non ha neanche mai ratificato la successiva Convenzione di Bruxelles del 19 ottobre 1957 e il relativo Protocollo del 21 dicembre 1979. E come sappiamo, e purtroppo, neanche la LLMC 1976/1996, involgendo l'armamento italiano solo nelle incertezze scaturite dal Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111 di attuazione della Direttiva 2009/20/CE recante norme sulla assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Giorgio Berlingieri

APPENDICE

COLLABORATORI

Avv. **Prospero Ascoli**, Professore di Diritto commerciale nella R. Scuola Superiore di Commercio di Venezia.

Avv. **Enrico Bensa**, Professore di Diritto commerciale nella R. Scuola Sup. di Commercio di Genova.

Dott. **J. L. Burchard**, Professore di Diritto commerciale nell'Università di Berlino.

Comm. Avv. **Ugo Carcassi**.

Henri Fromageot, Docteur en Droit, Avocat à la Cour d'appel de Paris.

Avv. **Giacomo Grasso**, Dottore aggregato alla Facoltà di Giurisprudenza e Professore nell'Università di Genova.

Comm. Avv. **Vincenzo Lebano**.

Avv. **Ulisse Manara**, Professore ordinario di Diritto commerciale nell'Università di Genova.

J. Middelboe, Dispatcheur à Copenhaghen.

Adolphus Selim, Avvocato a Londra.

Avv. **Cesare Vivante**, Professore ordinario di Diritto commerciale nell'Università di Roma.

Avv. **Alberto Marghieri**, Professore ordinario di Diritto commerciale nell'Università di Napoli.

Avv. **Ernesto Salvia**, Professore peregrinato di Diritto commerciale nell'Università di Napoli.

Comm. Avv. **Vittorio De Rossi**.

IL
DIRITTO MARITTIMO

RASSEGNA MENSILE

DI

DOTTRINA, GIURISPRUDENZA E LEGISLAZIONE

ITALIANA E STRANIERA

Direttore

Avv. FRANCESCO BERLINGIERI

Dottore aggregato alla Facoltà di Giurisprudenza nell'Università di Genova
e Professore di Diritto marittimo nella R. Scuola Navale Superiore.

REDATTORI

CARLO BRUNO

Capo Sezione nel Ministero della Marina

Avv. FORTUNATO SCHIAFFINO — Avv. EMILIO MORETTI

Avv. UGO PESCIOTTO

ANNO PRIMO — 1899



TORINO

UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE

33 — Via Carlo Alberto — 33

1899

INDICE DELLE MATERIE

GIURISPRUDENZA

Abbandono.

ITALIA. * La vendita forzata della nave, promossa ad istanza dei creditori, in confronto del capitano, toglie al proprietario della nave il diritto all'abbandono, nel caso in cui questi, consapevole del giudizio promosso contro il capitano, si sia recato sul luogo ed abbia lasciato che la vendita venisse eseguita (con nota) . . . Pag. 64

* I proprietari ed armatori di un piroscafo non possono liberarsi mediante l'abbandono della nave e dei noli dalla responsabilità di un naufragio il quale sia dovuto ad una insufficiente provvista di carbone.

Il rimedio dell'abbandono è altresì ad essi precluso verso gli eredi dei passeggeri rimasti vittime del naufragio, quando il contratto pel trasporto dei passeggeri sia stato stipulato dai proprietari ed armatori a mezzo di un loro speciale rappresentante (con nota) 115

BELGIO. * Il proprietario di una nave che ha fatto l'abbandono ai suoi assicuratori può ancora liberarsi dai debiti della nave, facendo abbandono della nave e del nolo ai creditori, ma gli occorre per ciò il consenso e l'intervento degli assicuratori.

Il nolo abbandonato deve essere inteso in un senso largo e comprendere il prezzo del passaggio ed i premi di navigazione dati dal governo.

* Il beneficio dell'abbandono non può estendersi alle spese dell'azione in responsabilità e nè anche alle spese esposte per eseguire la sentenza di condanna . . . 444

Assicurazione marittima.

ITALIA. * Quando in un contratto di assicurazione di nave è detto che nel caso di sinistro per le avarie ascendenti anche ai $\frac{3}{4}$ del valore assicurato sarà pagata solo un'indennità, deve ritenersi che le parti abbiano inteso di escludere l'azione di abbandono in ogni caso in cui la nave sia ancora riparabile sebbene con spese ingentissime (con nota) 73

In un disastro di mare le avarie dipendenti dalla vetustà della nave si confondono colle altre derivanti dal sinistro e sono come quelle coperte dall'assicurazione (con nota) 74

* Il legittimo possessore della polizza di carico, che ha assicurato la merce "per semplice ordine", ai patti della polizza italiana sopra merci, ha azione contro gli assicuratori per conseguire il pagamento della somma assicurata, in caso di naufragio della nave, quantunque non risulti che abbia alcuna interessanza nella merce stessa (con nota) 76

* L'aver ommesso di dichiarare, all'atto dell'assicurazione fatta ai patti della polizza italiana sopra merci, l'interessanza che il capitano della nave ha nella assicurazione stessa, non è motivo per dichiarare la nullità di questa, quando specialmente nella polizza sta scritto "capitano qualunque", e quando al momento del sinistro la nave era comandata da un capitano diverso 77

* Deve considerarsi come cambiamento di rotta l'approdo che il capitano faccia ad uno scalo, fuori della rotta, contemplato bensì nel contratto d'assicurazione, ma non contemplato in un'appendice alla stessa, nella quale attribuisi, fermo il resto, la facoltà al capitano dopo che aveva già toccato il detto scalo, ed essere andato oltre, di ritornare al porto di partenza ad imbarcarvi altra merce per riprendere di là il suo viaggio . . . ivi

* La colpa e la baratteria del capitano, della quale rispondono gli assicuratori, è quella che si svolge nei limiti del viaggio assicurato. Conseguentemente gli assicuratori non rispondono del sinistro avvenuto durante un volontario cambiamento di rotta da parte del capitano . . . ivi

* Il cattivo stato delle caldaie della nave urtante, il quale è stato causa dell'urto, per la diminuita velocità, è un vizio proprio del quale non rispondono gli assicuratori (con nota) 89

* Nel caso di abbandono per innavigabilità della nave nei sensi dell'art. 632, n. 5 del Cod. di comm., il criterio per determinare l'ammissibilità dell'abbandono è quello della quantità della spesa; si deve quindi aver riguardo nel computo di questa alle spese tutte di qualsiasi specie necessarie per rimettere la nave in condizione di poter riprendere la navigazione.

L'abbandono invece per titolo di perdita dei tre quarti si verifica per deterioramento della nave ascendente ai tre quarti del suo valore, e a determinare

478

INDICE DELLE MATERIE

e per il risarcimento di essi istituì giudizio contro il proprietario della chiatta, ha diritto, quando sia giuridicamente accertato che la colpa dell'urto non è da ascrivere al proprietario della chiatta, ma a quello di altro vapore, di rivolgersi a questi per avere risarcimento delle spese sopportate nel primo giudizio . . . 277

INGHILTERRA. * Una nave che sta per entrare in dock deve dare il passo ad una nave che ne esce 180

* Quando un piroscafo ed un veliero navigano in condizioni tali da implicare rischio di collisione, il bastimento a vapore deve lasciare libera la rotta al bastimento a vela.

Ogni piroscafo che deve lasciare libera la rotta ad un altro bastimento deve nello avvicinarsi, se sia necessario, diminuire la sua velocità, o arrestare, ovvero andar indietro; deve inoltre evitare di passare di prora al detto bastimento.

Un piroscafo che sentendo l'avvicinarsi d'un bastimento segnalato dal suono del corno da nebbia si arresta senza andare indietro impedisce la rotta al bastimento che gli viene contro, epperò, avvenuto l'urto, ne risponde (con nota) . . . 422

Vendita.

ITALIA. * Nell'obbligo del venditore di assicurare la merce venduta colla clausola costo, nolo e sicurtà (*cif*) non è compreso l'obbligo di assicurarla anche contro i rischi di guerra (con nota) 200

* È caso di forza maggiore l'ordine di una Potenza belligerante che vieta la prosecuzione del viaggio alla nave sulla quale è caricata la merce venduta, e dev'essere quindi far luogo alla risoluzione del contratto senza diritto ai danni per la mancata assicurazione contro i rischi di guerra 201

* La clausola *cif* ha il significato e l'efficacia di trasferire la proprietà ed i rischi della merce nel compratore fino dal collocamento della medesima a bordo della nave (con nota) 203

GERMANIA. * Il pagamento del prezzo di vendita eseguito, in base al *floating terms*, alla consegna dei documenti fatta dal venditore, non implica la liberazione di questi dalla prestazione alla quale è tenuto per contratto, non avendo tale pagamento che il carattere di anticipazione di prezzo.

La clausola del *floating terms* "il contratto è nullo se la nave si perde o non arriva al porto di scaricazione", non fa passare a carico del venditore tutti i rischi del trasporto, ma il solo rischio del man-

cato arrivo della nave al porto di scaricazione.

Quando dalla vendita della nave e dal nolo non si sia ricavato di che pagare un cambio marittimo contratto dal capitano sopra la nave, il nolo ed il carico per rendere possibile la continuazione del viaggio, il ricevitore della merce che l'ha comperata alle condizioni del *floating terms* ed è obbligato, per poter ritirare la merce, a pagare per l'insolvenza dell'armatore la somma mancante a coprire il cambio marittimo, non ha per detta somma diritto di rivalsa verso il venditore . . . 275

INGHILTERRA. * In virtù della legge *Sale of Goods Act 1893* (Sezione 19, sottosezione 3) combinata con l'altra *Factors Act 1889*, il compratore di merci che non accetta la cambiale emessa dal venditore per l'incasso del prezzo ha obbligo di respingere, insieme colla cambiale, la polizza di carico. Così, se in onta a ciò il compratore trattiene la polizza di carico e ne fa girata, il giratario non acquista la proprietà della merce rappresentata dalla polizza, in quanto il legittimo possesso della polizza è condizionato all'accettazione della cambiale (con nota) . . . 308

Vedi anche **Assicurazioni e Stalle.**

Viaggio.

INGHILTERRA. * Si ritiene che una nave comincia il viaggio quando lascia il porto, non quando abbandona il posto dove ha imbarcato il carico, per dare luogo ad altre navi e per impedire la discesa dell'equipaggio a terra 304

DOTTRINA

BERLINGIERI prof. FRANCESCO. — Quali eccezioni siano opponibili al terzo possessore di una polizza d'assicurazione all'ordine o al portatore 1

— La condizione dei marinai nella nostra legislazione 53

CARLO BRUNO. — Sul significato delle parole "ultimo viaggio" nei rapporti dei salari dell'equipaggio 57

ORSINI avv. TITO. — Parere "pro rei veritate", *Avaria del vap. Calabro*, 109 G. G. — Le giurisdizioni marittime inglesi 138

CARLO BRUNO. — L'articolo 535 del Codice di commercio e le successioni dei marinai scomparsi in mare 149

DE ROSSI avv. VITTORIO. — La competenza in materia di urto di navi . 189

PARODI mons. DOMENICO. — Un nuovo pericolo pel porto di Genova e del modo di porvi rimedio 193

NOMI DELLE NAVI

- | | | |
|-------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Adèle, 161. | Guldbey, 323. | Occana, 100. |
| Adelfi Vagliano, 200. | Hafnia, 273. | Odissea, 7. |
| Aida, 153. | Hahkamm, 277. | Oriente, 287. |
| Alleghany, 349. | Hélène, 339. | Ortigia, 8, 131. |
| Ambateillos, 229. | Hercules, 170. | Picton, 86. |
| Angelica Accame, 340. | Hermes, 93, 306. | Ratata, 342. |
| Anna, 270. | Ina Z., 64. | Rhône, 163. |
| Armonia, 124. | India, 323. | Rio, 381. |
| Blairmore, 344. | Iniziativa, 10, 204, 410. | Robinson, 372. |
| Booth, 170. | Irthington, 158. | Roma, 7. |
| Caffaro, 364. | Italia, 62. | Rosa V., 255, 401. |
| Carlo R., 214. | Katé, 224. | Ruabon 101, 140. |
| Carlton, 231. | Kessafa, 300. | Saint-Jules, 163. |
| Catania, 326. | Kong Alf, 419. | Saint-Marc, 163. |
| Charlotte, 287. | Lansquenct, 334. | Saint-Thomas, 421. |
| Chioggia, 275. | Les Andes, 161. | Sarita, 76, 264. |
| Corrientes, 302. | Ligure, 10, 204. | Siberian, 349. |
| Cortese, 68. | Lucco, 73, 281. | Speedwell, 446. |
| Dart, 455. | Madras, 143. | Snark, 452. |
| Delphine, 227. | Maria P., 8, 131. | Talisman, 180. |
| Deptfort, 337. | Marius, 374. | Thea, 98. |
| Dom Pedro, 444. | Marchesino, 84. | The Knight of St. Michael, |
| Easby-Abbey, 86. | Merthyr, 422. | 141. |
| Eastbourne, 415. | Massacoit, 304. | Titan, 170. |
| Elderrlie, 235. | Moldava ex Ernesto Foscolo, | Tortue, 166. |
| Elena G., 127. | 378. | Unione, 328. |
| Engineer, 233. | Mutual, 407. | Utopia, 113. |
| Europa, 230. | Newa, 93, 306. | Vesta, 452. |
| Gainsborough, 174, 178. | Newby, 455. | Waikato, 145, 425. |
| Gebroeders, 272. | Newburn, 140. | Westgate, 379. |
| Genocse, 202. | Norman, 166. | Wolmer, 372. |
| Glengyle, 93, 306. | Nortigern, 347. | |

Torino, 1899 — Unione Tipografico-Editrice.

Direttore responsabile: AVV. FRANCESCO BERLINGIERI.