

Recensione a
Leopoldo TULLIO
Scritti inediti di diritto della navigazione
Jovene Editore, Napoli 2016
538 pagg., ISBN 9788824324113

Questa recensione, rispetto ad altre che in vari anni ho avuto occasione di pubblicare, ha più d'una particolarità. Ne indicherò alcune.

L'Autore inizia l'introduzione al suo volume di *Scritti inediti* comunicando l'imminenza della "collocazione a riposo" (darò conto più avanti del virgolettato). È inevitabile che l'effetto sul lettore non sia quello della presa d'atto di una semplice notizia burocratica, specie su chi abbia avuto il privilegio di averlo quale Collega molto stimato. E ciò non soltanto perché egli ha ricoperto la cattedra di diritto della navigazione alla "Sapienza", che, nella titolarità, aveva visto illustri predecessori quali Antonio Scialoja, Francesco M. Dominedò, Antonio Lefebvre d'Ovidio, Ludovico Matteo Bentivoglio, Gustavo Romanelli (cfr. *amplius* dello stesso A. *Documenti per la storia dell'Istituto di diritto della navigazione dell'Università La Sapienza di Roma*, in *Dir. Trasp.*, 2002, 125, ove viene anche richiamato il contributo di Gabriele Pescatore).

Ho virgolettato l'espressione "collocamento a riposo" considerato che, in realtà – se si prescinde dal fatto formale del cambiamento di *status* con le funzioni pubbliche connesse – nulla cambia per un autentico "professore": continuano gli studi e le possibilità di farne conoscere i risultati, continua l'opera d'impulso ed indirizzo nei confronti degli allievi quando richiesta, continua la partecipazione ideale alla comunità scientifica di cui si è parte.

Nel tipo di scritti raccolti ravviso un'altra particolarità. Non si tratta di lavori di tante pagine con ricchi apparati di note, ma di inquadrature brevi che spesso hanno tratto spunto da fattispecie concrete e che intenzionalmente non sono state modificate in termini di aggiornamento. Molti contributi, come l'A. stesso non manca di precisare, traggono origine da pareri a suo



tempo forniti. La brevità consente all'A. di offrire agli studiosi un ampio materiale di laboratorio costituito da molte decine di casi, accompagnati naturalmente da argomentate prospettazioni di idonee soluzioni.

La pubblicazione dei pareri, opportunamente privati di ogni riferimento che possa danneggiare gli interessati, viene a soddisfare un'esigenza di tipo "pubblicistico" molto avvertita, in generale, da studiosi ed esperti impegnati sul campo (magistrati, avvocati, consulenti, funzionari della P.A.). Ci si riferisce all'analogia esigenza che, per fare un esempio, ispirò a suo tempo la formulazione dell'art. 27 della Convenzione *Salvage 1989*. La norma ora citata, impone agli Stati d'incoraggiare, nella misura del possibile e con il consenso delle parti, la pubblicazione delle decisioni arbitrali in materia di soccorso.

Il volume, proprio per l'estrema varietà dei casi trattati, si presenta come un'antologia il cui ordine di progressione dei singoli paragrafi non poteva che essere cronologico. La mancanza dell'indice analitico non si giustifica però con la semplice constatazione che la compilazione sarebbe stata una fatica improba ma con l'approccio *understatement* seguito nell'impostazione del volume. L'A. ritiene (non a ragione) che l'utilità attuale dell'opera – ove tra l'altro trovano posto anche alcune relazioni ed interventi congressuali inediti – sia limitata a causa del mutamento di alcuni regimi normativi o per la brevità nella motivazione di alcuni pareri. Sono di contrario avviso perché non ho notato che alla sintesi si sia accompagnata superficialità. Inoltre ciò che ora costituisce retrospettiva storica reca pur sempre un vantaggio per una migliore comprensione del regime giuridico attualmente vigente.

L'economia di una recensione non consente neppure una semplice elencazione di tutti i ben settantotto argomenti oggetto di pubblicazione. Occorre compiere delle scelte.

Privilegio anzitutto un gruppo di casi che raramente si rinvencono nelle esemplificazioni della manualistica e che non sempre si presentano di facile soluzione. Ad esempio: com'è giuridicamente configurabile, anche con riferimento alle responsabilità, un contratto di locazione di aeromobile la cui utilizzazione da parte del conduttore sia limitata ai periodi diurni dei giorni feriali, con l'accordo che, nel restante periodo, il proprietario possa utilizzare il mezzo e servirsi del pilota assunto dall'altro contraente? In un trasloco internazionale su strada che abbia per oggetto prevalente libri, quadri e suppellettili rispetto alla mobilia, è applicabile la CMR, dal momento che il termine

del testo francese, nell'indicare i casi di non applicazione, è *déménagement* mentre quello del testo inglese, ugualmente facente fede, è più restrittivo usandosi la parola *furniture*?

Ed ancora: una scarpata a picco o quasi sul mare può far parte del demanio marittimo con le relative conseguenze per eventuali costruzioni ad opera di privati?

Qual è il regime di responsabilità per danni applicabile nel caso di locazione di un aeromobile militare con utilizzazione dell'esercente per il trasporto di calciatori di una società sportiva?

Naturalmente le soluzioni offerte dall'A. tengono conto della legge vigente al momento in cui venne formulato il quesito non dell'*ius superveniens*. Ad esempio, la successiva riforma della parte aeronautica ha espressamente esteso agli aeromobili militari il regime *ex art.* 965 cod. nav. (nel caso richiamato, tuttavia, la modifica normativa non sarebbe stata determinante, considerato l'impiego del mezzo).

Vanno poi segnalati, specificamente, due scritti commemorativi dedicati a Ludovico M. Bentivoglio e a Gustavo Romanelli. Vi emerge la sensibilità dell'A. nel ricordo di due autentici Maestri e si fornisce un quadro sintetico degli alti contributi degli illustri studiosi accomunati dal merito di aver gettato, con angolazioni diverse, le basi per la costruzione unitaria del diritto dei trasporti.

Tralasciando per intuibili ragioni l'indicazione di altre tematiche che spaziano da argomenti tipicamente privatistici al diritto internazionale del mare, segnalo infine l'inserimento nel volume di un progetto di legge delega, preparato in un periodo relativamente recente (2012), per la revisione del codice della navigazione. Non è questa la sede per un commento analitico su un argomento fondamentale e di particolare attualità. Aggiungo semplicemente che l'espressione "mantenimento dell'autonomia del diritto della navigazione" e quella riferibile al ruolo dell'analogia (art. 2 lett. del "Progetto") richiederebbero, secondo la mia opinione, un esplicito chiarimento anche in sede di legge di delega, per non offrire motivi di perplessità nella costruzione unitaria del diritto dei trasporti cui ho fatto cenno ed alla quale, peraltro, l'A. ha contribuito con numerosi ed incisivi contributi.

In ogni caso, il "Progetto" offre spunto per porre ancora una volta in evidenza che, anche sul piano normativo, le innovazioni e riordini di settore,

specie se a carattere generale, dovrebbero intervenire in un quadro d'*integrazione (verticale ed orizzontale) dell'intero sistema dei trasporti con tutti i suoi sottosistemi*, volendo, con l'uso di queste parole, far ricorso alle medesime espressioni che si leggono in uno degli scritti contenuti in questo interessante volume.

Guido Camarda