

CRONACHE

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION – 125TH ANNIVERSARY

GENOVA, 8 NOVEMBRE 2024

In occasione delle celebrazioni dei 125 anni di vita dell'AIDIM – Associazione Italiana di Diritto Marittimo, si è svolto a Genova, nella prestigiosa sede del Palazzo Grimaldi della Meridiana, un importante convegno che, sotto l'egida del CMI – Comité Maritime International, ha visto la partecipazione di relatori nazionali e internazionali che hanno discusso diversi temi fondamentali in relazione ai quali particolarmente significativa è stata nel tempo l'attività del CMI volta a favorire l'opera di unificazione del diritto marittimo.

Nella sessione di apertura, moderata da Francesco Palandri, Anne Fenech, presidente del CMI, ha dialogato con Giorgio Berlingieri, presidente dell'AIDIM, sulle attività del CMI e sull'importanza del contributo dell'AIDIM la cui costituzione, risalente al 1899, è successiva di soli due anni rispetto a quella del CMI. L'evoluzione del diritto marittimo, costante e continua, passa attraverso i numerosi strumenti di diritto internazionale uniforme e altri numerosissimi atti di *soft law* in relazione ai quali l'opera dell'AIDIM, in seno al CMI, è stata ed è ancor di più oggi assai significativa; dall'anno della sua costituzione che coincide con la 3° conferenza annuale del CMI nella quale venne discussa, tra l'altro, la proposta di adozione di una convenzione internazionale uniforme in tema di urto tra navi; per arrivare ai lavori per la predisposizione della Convenzione sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite a New York il 7 dicembre 2022.

Al vivace dibattito tra Ann Fenech e Giorgio Berlingieri è seguita la relazione di Mans Jacobsoon, per oltre venti anni direttore degli International Oil Pollution Compensation Funds (OPCF), il quale ha analizzato, in una prospettiva diacronica, i temi della responsabilità da inquinamento marino provocato da navi, sottolineando, in particolare,

il progressivo innalzamento del rischio correlato all'impiego di navi di dimensioni sempre più grandi.

Norman A. Martinez Gutiérrez, direttore dell'International Maritime Law Institute dell'IMO, si è occupato dei temi della limitazione globale e particolare della responsabilità nei diversi regimi di diritto uniforme, sottolineando quanto sia ancora essenziale e strategico, nell'ambito del settore dello *shipping*, lo strumento della limitazione dell'esposizione debitoria dello *ship owner*.

Le successive due sessioni sono state moderate da Alfredo Antonini che ha anche proposto alcune agili e penetranti riflessioni sul tema del *Salvage* alla luce del progetto di *Lex Maritima* del CMI, una sorta di trasposizione in una serie di regole scritte di venticinque principi generali ritenuti la *Lex Mercatoria* degli affari marittimi; tra questi il principio n. 20 riguarda infatti proprio l'istituto del *Salvage*.

Stefano Zunarelli si è quindi occupato del regime del trasporto marittimo di merci, soffermandosi in particolare sul sistema delle Regole dell'Aja-Visby che, grazie al suo elevato numero di ratifiche, ha potuto garantire, seppure con diverse criticità, un significativo standard di uniformità della materia destinato a perdurare alla luce dello scarso successo riscosso dalle Regole di Rotterdam. È stato quindi illustrato come nel sistema uniforme attualmente vigente abbiano contribuito a risolvere alcune significative criticità, da un lato, l'*ISM Code*, che ha inciso sulla definizione spazio-temporale dell'obbligo di garantire le condizioni di navigabilità della nave; dall'altro, l'opera integrativa della giurisprudenza straniera che, a proposito del pericolo eccettuato della colpa nautica, ne ha circoscritto la portata soprattutto nel caso in cui la colpa nautica sia stata caratterizzata da un grado di antidoverosità talmente elevato da farla considerare di grave intensità.

La successiva relazione di Francesco Siccardi sulle Regole di York e Anversa ha ripercorso i principali passaggi evolutivi di questo fondamentale istituto del diritto marittimo, concentrandosi, in particolare, sui lavori del CMI a Sidney nel 1994, a Vancouver nel 2004 e, in ultimo, a New York nel 2016. Preoccupazione è stata espressa riguardo le prospettive future dell'avaria generale che, in effetti, non mancano di incertezze e criticità dovute per lo più alla carenza di sistematicità delle York Antwerp Rules, anche nella versione del 2016, e alla loro non autosufficienza (imponendo il ricorso alle normative nazionali non uniformi per gli aspetti non direttamente regolati dalle Regole).

Lorenzo Schiano di Pepe si è quindi occupato della convenzione delle Nazioni Unite sugli effetti internazionali delle vendite giudiziarie di navi adottata il 7 dicembre 2022, illustrando lo stato delle ratifiche da parte dei Paesi europei e il ruolo decisivo che tali ratifiche svolgeranno per l'entrata in vigore della Convenzione a livello internazionale, consentendo così di raggiungere un significativo progresso nell'armonizzazione delle norme sulla vendita giudiziaria di navi che, in assenza di norme uniformi, resterebbe soggetta a legislazioni nazionali molto diverse. L'adozione di tale convenzione consentirà di superare le significative differenze tra i diversi sistemi nazionali giuridici, sociali ed economici, e di raggiungere l'auspicata integrazione del quadro giuridico internazionale e lo sviluppo di relazioni economiche armoniose nel settore del trasporto marittimo e della navigazione. Un decisivo positivo impulso verrebbe garantito dall'innalzamento del livello di protezione giuridica degli acquirenti di navi vendute mediante vendita giudiziaria e di quello corrispondente degli interessi dei proprietari delle navi e dei creditori. Norme uniformi che, promuovendo la diffusione di informazioni alle parti interessate sulle vendite giudiziarie future e riconoscendo effetti internazionali alle vendite giudiziarie di navi, vendute libere ed esenti da qualsiasi ipoteca e da qualsiasi vincolo, darebbero luogo ad una serie di effetti benefici, a livello di accessibilità, disponibilità e certezza dei rapporti giuridici, da tempo auspicati.

La relazione di Laura Trovò ha illustrato le linee di revisione della Convenzione per l'unificazione di alcune regole in materia di urto tra navi preparata dal CMI e adottata a Bruxelles il 23 settembre 1910 e poi ratificata da numerosissimi Stati (sebbene tra questi non figurino gli USA). Tra gli argomenti di discussione sulla efficacia del regime di responsabilità in essa stabilito, figurano, come emerge dai lavori del *Colloquium* del Comité Maritime International svoltosi a Gothenburg nel maggio 2024, i temi dell'assicurazione obbligatoria, delle navi autonome (MASS) e del diporto.

La relazione di Marco Lopez de Gonzalo ha concluso i lavori della seconda ed ultima sessione affrontando proprio il tema delle navi autonome, mettendo in luce quei meccanismi di flessibilità apprezzabili nella vigente normativa che, qualora si acceda ad una nuova ed evoluta concezione di *seaworthness*, consentirebbero di applicare alle MASS le norme attualmente in vigore per le navi tradizionali, evitando così i ri-

schì derivanti dal diffuso convincimento della presenza di diffusi vuoti normativi.

Al termine delle sessioni Sergio Maria Carbone ha svolto alcune considerazioni conclusive che si sono soffermate nuovamente sull'evoluzione della funzione svolta dal CMI nel tempo. Dal ruolo di organismo a disposizione della prassi in un settore caratterizzato da condizioni di libero mercato; al ruolo di connettore e raccordo con gli Stati nazionali, considerati elemento essenziale di collaborazione per l'applicazione uniforme delle norme che si sono andate via via imponendo in funzione dell'avvertita necessità di acquisire nel settore un quadro regolatorio che, riguardo ad alcuni aspetti particolarmente delicati, potesse garantire un livello essenziale di inderogabilità della disciplina. In questo contesto, nel quale le norme inderogabili autodeterminano anche il proprio ambito di applicazione, emerge il ruolo decisivo del CMI nella composizione dei conflitti; come è il caso, a dire il vero emblematico, della disciplina uniforme della responsabilità del vettore marittimo di merci.

ALESSANDRO ZAMPONE