

ASSOCIAZIONE ITALIANA



DI DIRITTO MARITTIMO

PROF. AVV. ANDREA LA MATTINA

La Lex Maritima e il CMI:  
verso una ulteriore unificazione  
del diritto marittimo

Genova, 13 novembre 2017



## A. Il diritto marittimo quale “*jus commune mercatorum*”

- Storicamente il diritto marittimo nasce quale “*jus mercatorum*” che si sviluppa “*dai contratti nelle consuetudini e da queste nella legge e nelle sentenze per opera di coloro stessi che ne avevano fatto esperienza nella **pratica degli affari***” (Cesare VIVANTE)
- “*Maritime law is not the law of a particular country, but the **general law of nations***” (Luke v. Lyde [1759] E.R., 617 per Lord Mansfield)
- “*It happens that, from the general practice of commercial nations in making the same general law the basis and groundwork of their respective maritime systems, the great mass of maritime law which is thus received by these nations in common, comes to be the common maritime law of the world*”, sicché “*the received maritime law may differ in different countries without affecting the general integrity of the system as a harmonious whole*” (The Lottawanna, 88 US 558 (1875) at 573)



## **B. La tendenza «a-statuale» del diritto marittimo**

- I rapporti giuridici concernenti i traffici marittimi hanno una “**vocazione internazionale**” che rende inadeguata una loro regolamentazione basata esclusivamente su norme di diritto interno
- I diritti marittimi nazionali perdono progressivamente i propri specifici tratti distintivi e si “spersonalizzano” in favore di una loro comune **riconcucibilità a un “sistema”** di principi e regole che – a prescindere dalla localizzazione della fattispecie, sono in larga parte coincidenti in ogni parte del mondo – e ciò anche perché gli ordinamenti nazionali tendono ad adeguarvisi
- Anche laddove il diritto marittimo venga “codificato” dalla normativa interna di un determinato Stato con una formulazione non esattamente coincidente al predetto «sistema», il diritto marittimo potrà (e, anzi, dovrà) essere interpretato in modo tale da assicurare l’**uniformità** internazionale delle soluzioni, tenendo in debito conto anche i precedenti giurisprudenziali stranieri





## C. La perdurante rilevanza degli usi e delle consuetudini nell'elaborazione del diritto marittimo

- Regole di York e Anversa (1890) sono il **primo esempio** di redazione di regole uniformi di diritto marittimo dell'epoca moderna
- Gli usi e le consuetudini sono tuttora riconosciuti dalla giurisprudenza più attenta quali fondamentali “**formanti**” (nonché **strumenti interpretativi**) del diritto marittimo:
  - ✓ *“Under both New York law and general maritime law, evidence of “custom and usage” is relevant to determining the parties’ intent when an express agreement is ambiguous” (Stolt-Nielsen v. AnimalFeeds International Corp, 559 U. S. Supreme Court (2010))*
  - ✓ *“[W]here as here the contract is one of charter party, established practices and customs of the shipping industry inform the court’s analysis of what the parties agreed to” (Samsun Corp. v. Khozestan Mashine Kar Co., 926 F. Supp. 436, 439 (S.D.N.Y. 1996))*
  - ✓ *“Certain longstanding customs of the shipping industry are crucial factors to be considered when deciding whether there has been a meeting of the minds on a maritime contract” (Great Circle Lines, Ltd. v. Matheson & Co., 681 F. 2d 121, 125 (C.A. 1982))*



## **D. Il codice della navigazione come conferma della «trans-nazionalità» del diritto marittimo e della rilevanza del suo «formante mercantile»**

*“Occorre trarre la visione e l’interpretazione degli istituti giuridici [del diritto della navigazione] dalla diretta osservazione dei fatti economici”*

(Antonio SCIALOJA):

- **il codice della navigazione** ha accolto e fatto propria la regolamentazione internazionale e le «prassi commerciali» di istituti fondamentali del diritto marittimo quali, ad esempio, l’urto di navi, l’assistenza e il salvataggio, l’avaria comune, il trasporto marittimo e il regime di responsabilità del vettore, nonché i privilegi e l’ipoteca
- più in generale, il **diritto marittimo «interno»** (a) svolge una insostituibile funzione «integrativa» delle norme di origine internazionale e dell’autonomia privata (soprattutto colmandone le lacune) e (b) è un essenziale strumento di enforcement del diritto marittimo uniforme



## **E. L'importanza del CMI nell'unificazione del diritto marittimo**

- Dalla sua fondazione (1897) agli anni '60 del secolo scorso, il CMI si è prefisso il compito di **predisporre progetti di convenzioni internazionali** che – attraverso la costante collaborazione del governo belga – venivano poi discussi nell'ambito della «Conférence Diplomatique de Droit Maritime» e che si sono poi concretizzati in alcune tra le convenzioni internazionali di diritto marittimo di maggior successo (Convenzione del 1910 sull'urto di navi, Convenzione del 1910 sull'assistenza e il salvataggio, Convenzione del 1924 sulla polizza di carico, Convenzione del 1957 sulla limitazione della responsabilità dell'armatore)
- Successivamente, l'interesse di altre organizzazioni (IMO, UNCTAD, Uncitral) per l'unificazione del diritto marittimo ha avuto un impatto sul ruolo «propulsivo» del CMI, che – pur avendo **mutato il proprio metodo di lavoro** – attraverso le proprie commissioni ha peraltro continuato a prestare la propria collaborazione nella predisposizione di convenzioni internazionali (v. da ultimo le Rotterdam Rules), nonché ad elaborare/modificare altri strumenti di unificazione del diritto marittimo (ad esempio, le Regole di York e Anversa in tema di avaria comune)





## **F. I recenti lavori del CMI in tema di *lex maritima*: verso una ulteriore unificazione del diritto marittimo** (1/3)

*“The **lex maritima** is a **ius commune** and exists today in the United States, the United Kingdom, Canada and many of the world’s shipping nations as the “general maritime law. It has at least two main sources.*

*First, the **lex maritima** [*strictu sensu*], which developed as part of the **lex mercatoria** and evolved primarily from the *Roles of Oléron* of the 12<sup>th</sup> century. [...]*

*Second, the common forms, terms and practices of the shipping industries, particularly with respect to carriage of goods by sea under bills of lading and the hire of ships and their services under charterparties, are international examples of accepted general maritime law” (William TETLEY)*



## **F. I recenti lavori del CMI in tema di *lex maritima*: verso una ulteriore unificazione del diritto marittimo (2/3)**

Il *CMI International Working Group on the Lex Maritima* si propone:

- «*the preparation of a concise and flexible description of the typical concepts and rules of maritime law that may be regarded as being internationally accepted and common to most, if not all, legal systems and traditions*»
- di realizzare «*an exposition of the foundations of positive maritime law, such as those encountered in the conventions, national laws and the more specific and thematic self-regulating sources*»
- «*a search for the innermost core of maritime law, as it is expressed in the concrete, practical legal rules in daily use in the maritime and legal community*»,

**escludendo** espressamente «*any intent of replacing existing unifying conventions, national maritime law and instruments of self-regulation, such as standard contracts*» (v. report reso all'Assemblea del CMI in occasione del Colloquio di Istanbul del 2015)





## **F. I recenti lavori del CMI in tema di *lex maritima*: verso una ulteriore unificazione del diritto marittimo (3/3)**

Initial working hypothesis: *(a)* the relationship of the principles to other law; *(b)* the recognition of self-regulation, including port custom, as source of the law; *(c)* the internationalising interpretation of conventions, legislation and contracts; *(d)* freedom of navigation; *(e)* freedom of maritime contract (subject to express mandatory rules); *(f)* the fundamental distinguishing characteristics of the ship (in contrast among other things to a wreck); *(g)* the application of the law of the flag to the property law status of the ship; *(h)* the function of the ship as an asset and centre of liabilities; *(i)* negligence as a maritime liability principle; *(l)* the perils of the sea and solidarity between interested parties as a rule of interpretation; *(m)* the general duty of care of contracting parties in maritime law ('due diligence'); *(n)* the essential characteristics of the various forms of chartering; *(o)* the essential characteristics of the bill of lading and the sea waybill; *(p)* the authority, powers and responsibility of the master of the ship; *(q)* the humanitarian treatment of crew and stowaways; *(r)* the advisory role of the pilot.



## Conclusioni

*«Il futuro del CMI dipende dalla sua costante sensibilità ai problemi giuridico-economici che si presentano o potranno presentarsi, dalla snellezza della sua organizzazione, e soprattutto, dalla competenza e dalla devozione alla causa della unificazione del diritto marittimo che è sempre stata dimostrata da tutti i suoi membri che hanno dedicato e continuato a dedicare alla causa della uniformità internazionale del diritto marittimo il meglio di loro stessi» (Francesco BERLINGIERI, *Il Comité Maritime International – Le sue origini, la sua storia, il suo futuro*, in *Dir. Mar.*, 1979, 156)*