

VERBALE ASSEMBLEA
ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO
Genova, 14 OTTOBRE 2005

Alle ore 18.00 si apre l'Assemblea e ne assume la presidenza il Presidente dell'AIDIM Prof. Francesco Berlingieri che da il benvenuto a tutti i presenti. Viene nominato Segretario dell'Assemblea l'Avv. Carlo Golda.

Sono presenti i seguenti Soci:

Berlingieri Avv. Andrea (+ delega Berlingieri Avv. Renzo)
Berlingieri Avv. Giorgio
Berlingieri Avv. Marco (+ delega Berlingieri Avv. Paolo)
Berlingieri Prof. Avv. Francesco
Boglione Avv. Angelo
Bregante Avv. Corrado
Carbone Prof. Avv. Sergio M.
Cavallo Dott. Giorgio
Chirco Avv. Mauro
Cugurra Avv. Francesco
Dani Prof. Avv. Alfredo
Duca Avv. Giuseppe
Florenzano Dott. Luca (ANIA)
Golda Avv. Carlo
Grimaldi Dott. Massimiliano
La China Prof. Avv. Sergio
Maresca Avv. Marcello (+ delega Campodonico Avv. Francesco)
Pellerano Dott. Pietro (Coeclerici S.p.A.)
Piombino Avv. Emilio
Riccomagno Avv. Mario
Siccardi Avv. Francesco
Turci Avv. Sergio
Turco Bulgherini Prof. Elda (+ 9 deleghe: Silvio Magnosi, Dringa Milito Pagliara, Luca Lo Bosco, Francesca Salerno, Marco Potenza, Marco Badagliacca, Giovanni Marchiafava, Francesco Trotta, Michele De Meo)
Volli Prof. Avv. Enzo

Hanno comunicato l'impossibilità a partecipare: Avv. Cristiano Alessandri, Prof. Avv. Mauro Casanova, Avv. Carlo Cigolini e Avv. Alberto Batini.

Il Presidente passa alla trattazione degli argomenti all'Ordine del Giorno.

Voci n. 1 e 2 dell'O.d.G. - Lavori in corso in ambito CMI

Richiamato l'art. 1 dello Statuto AIDIM il Presidente relaziona sui lavori CMI in corso, che sono quelli all'ordine del giorno del Colloquio di Cape Town del febbraio 2006 più altri ancora. Quelli all'ordine del giorno per Cape Town sono i seguenti:

1. Fair treatment of seafarers in the event of marine accident

IMO ed ILO hanno preso l'iniziativa di svolgere una indagine su questo argomento, in quanto i lavoratori marittimi sono coinvolti in prima persona in responsabilità che in realtà li riguardano solo marginalmente, subendo per ciò anche detenzioni o sanzioni economiche (e ciò per varie fattispecie, quali reati ambientali, pesca abusiva nella zona economica esclusiva, etc.); al fine di studiare tali questioni, il CMI ha inviato un questionario per iniziare una raccolta di dati in materia alle Associazioni nazionali.

2. Procedural rules relating to limitation Conventions.

Tutte le Convenzioni che disciplinano la limitazione della responsabilità del proprietario e/o dell'armatore (LLMC 1976/1996, CLC 1992, HNS 1996) contengono alcune norme procedurali, peraltro integrate poi a livello nazionale dagli Stati contraenti. L'idea è quella di verificare la possibilità di un avvicinamento delle normative nazionali per aumentare l'uniformità nell'applicazione delle Convenzioni.

Il Presidente comunica di aver redatto una relazione ed un questionario al fine di accertare quali siano le normative nazionali oggi vigenti sul punto così da poter valutare le iniziative possibili in direzione di una almeno parziale unificazione.

3. Places of refuge.

Il Presidente invita Giorgio Berlingieri a riferire. L'Avv. Giorgio Berlingieri menziona che i luoghi di rifugio sono all'ordine del giorno del Colloquio di Cape Town poiché il Comitato Esecutivo del CMI, riunitosi a Parigi nell'aprile 2005 per l'Assemblea annuale, ha deciso di proseguire i lavori su tale argomento. E' stata così predisposta una bozza di documento da discutersi a Cape Town e contenente tutti gli aspetti meritevoli di considerazione. Tra essi, ad esempio, l'esistenza dell'uso di diritto internazionale

secondo il quale uno Stato costiero ha l'obbligo di offrire rifugio a navi in difficoltà e l'esistenza in capo allo Stato costiero che rifiuta l'accesso di provare che tale rifiuto è stato ragionevole. Ed ancora, l'immunità dello Stato costiero da azioni di terzi, tra cui il proprietario della nave e del suo carico, in seguito alla decisione di accogliere la nave in difficoltà; la divulgazione o meno dell'elenco dei luoghi di rifugio e l'utilizzo delle Linee Guida dell'IMO, non solo nei confronti dello Stato costiero ma anche del comandante della nave in difficoltà e dei soccorritori quale normativa per valutare se il relativo comportamento è stato ragionevole. E' probabile che a Cape Town il dibattito si incentrerà sull'opportunità di studiare un progetto di convenzione sui luoghi di rifugio. Al riguardo l'IMO sembra per il momento più propenso ad implementare gli attuali regimi di responsabilità ed indennizzo nelle convenzioni attualmente in vigore. Il quadro offerto dalle convenzioni non appare comunque soddisfacente e difatti, da uno studio svolto dal CMI su richiesta dell'IMO, risulta che se molte convenzioni richiedono allo Stato costiero di agire ragionevolmente quando deve confrontarsi con un'emergenza, non vi sono però chiare indicazioni su quali sono i doveri e gli obblighi dei proprietari delle navi, degli Stati e degli altri soggetti che possono essere coinvolti quando effettuino o ricevano una richiesta di rifugio. Certo è che la materia è difficile, essendo a metà tra il diritto pubblico e quello privato e che ad oggi si sono prodotte solo Linee Guida dell'IMO che non hanno efficacia vincolante, mentre una convenzione che imponesse obbligazioni e stabilisse responsabilità difficilmente verrebbe ratificata.

Il Presidente a questo punto osserva che in un mare chiuso come il Mediterraneo vi è il rischio che se uno Stato aderisse ad una eventuale convenzione ed un altro no, le navi in pericolo andrebbero tutte verso il paese aderente, attuando di fatto una protezione degli interessi di quello estraneo alla convenzione.

4. Issues of Marine Insurance.

Il Presidente invita Francesco Siccardi a riferire in argomento. L'Avv. Siccardi, sottolinea di non sapere se si tratti di un argomento ancora allo studio, poiché anche all'interno del CMI, al Congresso di Vancouver, esso non ha suscitato grande interesse e partecipazione. Sinteticamente, a partire dal Colloquio di Oslo del 1998 e su spinta dei paesi di common law si è creato un gruppo di studio per valutare la possibilità di "margini di uniformità" tra le norme degli Stati di common law e di civil law; successivamente, a Singapore, fu costituito un Gruppo di lavoro per uno studio comparato, includente argomenti di carattere generale assicurativo, sono stati estrapolati 12-13 aspetti meritevoli di approfondimento nel contesto di uno studio comparativo volto all'uniformità della materia.

Il lavoro conseguente ha consentito di evidenziare le significative differenze tra i due sistemi esaltate anche dalle differenti prassi di mercato. Considerata la situazione il Gruppo di Lavoro ha scartato sia l'ipotesi di lavorare verso una Convenzione, sia quella di elaborare una Model Law, indirizzandosi verso il più limitato ambito di Guidelines. A tale scopo sono stati evidenziati alcuni dei più significativi aspetti fra quelli originariamente elaborati.

Fra questi merita menzione quello degli Essential Terms del contratto formula che negli ordinamenti di Common Law intenderebbe dare soluzione normativa al problema – attualmente dibattuto – delle c.d. warranties. Il lavoro è tuttavia fermo alla formulazione di un progetto assai conciso, brevemente discusso a Vancouver. Lo studio indica che la necessità di formulare criteri per uniformare la materia appare più evidente per i sistemi di common law che non per quelli di civil law, dove la materia trova già negli ordinamenti nazionali soluzioni significativamente comparabili.

In argomento va per completezza citato che le nuove Institute Time Clauses apparse sul mercato inglese (ma di amplissimo uso nel modo assicurativo) hanno già tentato di risolvere i problemi evidenziati negli studi recenti sulla portata ed effetti delle warranties.

Il Presidente ricorda che il documento citato è reperibile a p. 248 dello Yearbook 2004, interamente disponibile sul sito web del CMI

5. *Status of Wreck Removal Convention.*

L'IMO ha predisposto un progetto di convenzione relativo però solo ai relitti in acque internazionali, lasciando libertà normativa agli Stati nelle acque territoriali. L'IMO ha anche chiesto al CMI di verificare se questo progetto sia compatibile con le convenzioni esistenti. Una relazione sul tema è pubblicata nello Yearbook 2004 del CMI a pag. 447.

6. *Bareboat Chartered Vessels.*

E' stato proposto di verificare se ed in qual misura sia possibile un regime di pubblicità dei contratti di locazione di nave. E' stato predisposto un questionario per un'indagine sulle legislazioni onde accertare la regolamentazione dei vari Stati in materia.

* * *

Altri argomenti allo studio da parte del CMI , ma non all'ordine del giorno del Colloquio di Cape Town, sono i seguenti:

7. *Criminal offences on board foreign ships.*

L'idea di studiare questo argomento è venuta all'associazione giapponese a seguito del caso della m/n "Tajima". Il caso riguarda l'omicidio di un ufficiale a bordo di una nave panamense, con l'individuazione e arresto a bordo del responsabile. Giunta la nave in Giappone, essa è restata ferma per 40 giorni in attesa che Giappone e Panama decidessero la sorte del detenuto a bordo. Il CMI , su proposta del Giappone, ha esaminato il problema al fine di valutare se sia possibile creare una disciplina internazionale uniforme in materia ed ha presentato un rapporto preliminare all'IMO. Una relazione al riguardo è contenuta nello Yearbook 2004 a pag. 334.

8. *Maritime Security.*

Il CMI ha esaminato le convenzioni in materia, ISPS e SUA.

Ad un primo giudizio la SUA pare insufficiente e bisognevole di un protocollo integrativo. Tale protocollo è stato ora adottato dall'IMO.

9. *Regole di York ed Anversa 2004.*

Il Presidente invita Emilio Piombino a riferire in argomento.

L'Avv. Piombino comunica che, finito l'iter di approvazione, le Regole non hanno avuto ancora applicazione concreta, forse anche perché meno favorevoli alla parte nave. Unico modo di accelerarne l'applicazione sarà il richiamo automatico nei contratti. Compito del CMI è la fissazione della rata di interesse annuale (il dato è presente nel sito CMI).

Il Presidente ricorda che il testo è pubblicato nello Yearbook 2004, a pag. 360.

10. *Monitoraggio del CMI su lavori in corso da parte di altre Organizzazioni.*

Nuovo progetto di convenzione sul trasporto door-to-door

Il CMI ha trasmesso a fine del 2002 all'UNCITRAL un primo progetto di convenzione e l'UNCITRAL ha costituito un Gruppo di lavoro in cui l'Italia è rappresentata dai Prof. Berlingieri e Zunarelli. La prossima riunione avrà luogo a Vienna alla fine del prossimo mese di novembre e si prevede che verranno considerati i seguenti argomenti:

- *Right of control*
- *Transfer of rights*
- *Jurisdiction and Arbitration*
- *Delivery of goods, including period of responsibility*
- *Shipper's obligations*

La successiva riunione a New York, dal 3 al 13 aprile 2006, riguarderà i seguenti ulteriori argomenti:

- *Scope of application and Freedom of contract*
- *Rights of suit and Time for suit*
- *Limitation levels*
- *Transport documents*
- *Pending issues, including issues relating to maritime performing parties (draft article 15), national law (draft article 8) and special limitations (draft article 18(2)).*

* * *

A questo punto il Presidente ricorda che le prossime riunioni del CMI saranno il Colloquio di Cape Town dal 12 al 15 febbraio 2006 e la Conferenza ad Atene nell'ottobre 2008.

* * *

Alla fine della sua relazione il Presidente propone la creazione di gruppi ristretti di lavoro nell'AIDIM al fine di realizzare una efficiente partecipazione ai lavori del CMI.

* * *

Sono commemorati i Soci Corrado Galletto e Kristian Kielland, recentemente mancati.

Voce n. 3 dell'O.d.G. relazione finanziaria

Il Tesoriere Giorgio Berlingieri illustra i bilanci (per cassa e non per competenza) 2004 e 2005 di chiusura del mandato triennale alla data dell'odierna Assemblea.

Il bilancio 2004 riporta entrate per € 28.069,37 di cui € 20.849,37 per quote sociali ricevute dal Comitato genovese e € 7.220,00 per quote sociali ricevute dal Comitato triestino. Le uscite sono state di € 18.505,41 di cui € 15.871,06 per pagamenti al CMI (€

2.867,33 saldo quota 2003; € 409,20 CMI publications ed € 12.594,53 quota 2004), e 2.270,40 per spese di amministrazione ed € 363,95 per spese bancarie.

La disponibilità finanziaria al 31 dicembre 2003 era di € 7.164,10. Essendovi un saldo bilancio 2004 di +€ 9.563,96, la disponibilità finanziaria al 31 dicembre 2004 è stata di € 16.728,06.

Il bilancio 2005 al 13 ottobre 2005 riporta entrate per € 11.829,40 di cui € 10.832,40 per quote ricevute dal Comitato genovese ed € 997,00 per quote ricevute dal Comitato romano.

Le uscite sono state di € 16.100,77 di cui € 12.932,70 per pagamento al CMI della quota 2005, € 2.770,72 per spese di amministrazione ed € 397,35 per spese bancarie. Al 13 ottobre 2005 vi è pertanto un disavanzo di bilancio di -€ 4.271,37. Poiché la disponibilità finanziaria al 31 dicembre 2004 era di € 16.728,06, quella al 13 ottobre 2005 è di € 12.456,69.

Il totale delle quote sociali ancora da versare al 14 ottobre 2005 è di € 17.528,17.

La consistenza sociale è di 162 Soci di cui 91 facenti parte del Comitato genovese, 42 Soci del Comitato triestino e 29 del Comitato romano. Attualmente ogni Comitato regionale riscuote dai Soci AIDIM appartenenti al Comitato regionale la quota sociale dovuta all'AIDIM e un importo addizionale che ritiene di addebitare per far fronte alle proprie necessità. Ogni Comitato regionale effettua poi il pagamento all'AIDIM della quota sociale AIDIM.

Le attuali quote sociali AIDIM sono le seguenti:

- persone fisiche € 80
- persone fisiche sostenitori € 130
- persone giuridiche € 210
- persone giuridiche sostenitori *ad libitum*

Si precisa che il Comitato genovese versa all'AIDIM l'intera quota richiesta ai Soci appartenenti al Comitato genovese, costituita dalla quota sociale AIDIM e dall'importo addizionale. La quota richiesta è:

- persone fisiche € 150
- persone fisiche sostenitori € 200
- persone giuridiche € 300
- persone giuridiche sostenitori *ad libitum*

Nel 2004 vi sono state due persone giuridiche sostenitori che hanno versato un totale di € 4.150.

Nel 2004 il Comitato triestino ha versato all'AIDIM l'importo delle quote sociali AIDIM. Nel 2005 il Comitato romano ha versato all'AIDIM quote inferiori rispetto a quelle sociali AIDIM, e cioè € 50 per persone fisiche (€ 18 per Soci giovani) ed € 175 per persone giuridiche.

Voce n. 4 dell'O.D.G.: nomina nuovo consiglio AIDIM

Il Prof. Berlingieri comunica di non volersi ricandidare e, per acclamazione, su proposta del Prof. Avv. Sergio M. Carbone, è nominato Presidente ad Honorem.

Su proposta del Dott. Giorgio Cavallo, assecondata dall'Avv. Angelo Boglione, sono nominati all'unanimità:

<i>Presidente:</i>	Avv. Giorgio Berlingieri
<i>Vice Presidenti:</i>	Prof. Avv. Elda Turco Bulgherini
	Prof. Avv. Sergio M. Carbone
<i>Membri:</i>	Avv. Alberto Batini
	Prof. Avv. Mauro Casanova
	Avv. Giuseppe Duca
	Prof. Avv. Sergio La China
	Avv. Marcello Maresca
	Avv. Emilio Piombino
	Avv. Francesco Siccardi
	Avv. Sergio Turci
	Prof. Avv. Enzo Volli
	Prof. Avv. Stefano Zunarelli

Il neo Presidente ringrazia e ricorda che l'AIDIM venne costituita nel 1899 ed è una delle più antiche Associazioni nazionali facenti parte del CMI poiché a quel tempo solo in Belgio nel 1896, in Francia nel 1897 e in Germania nel 1898 vi erano già Associazioni di diritto marittimo. Il CMI venne costituito ad Anversa nel 1897 e da allora numerose Associazioni nazionali sono state costituite e ne sono entrate a far parte. Attualmente sono 56. All'art. 1 dello Statuto del CMI è indicato che lo scopo sociale è quello di contribuire con ogni mezzo e attività adeguato all'unificazione del diritto marittimo sotto ogni aspetto. A tal fine, è precisato, il CMI promuove la costituzione di Associazioni nazionali di diritto marittimo e coopera con altre organizzazioni internazionali.

Per poter entrare a far parte del CMI (come indica lo Statuto del CMI all'art. 3) un'Associazione nazionale deve avere uno scopo statutario conforme a quello del CMI e, come soci, persone fisiche o giuridiche che svolgono attività nel campo marittimo o sono specializzate in diritto marittimo. E' per tale motivo che l'AIDIM ha uno statuto nel cui art. 1 è affermato che l'Associazione costituisce la sezione italiana del CMI e che il proprio scopo è quello di perseguire nell'ambito del territorio nazionale gli scopi del CMI partecipando ai lavori di unificazione del diritto marittimo e agli studi e ricerche intrapresi dal CMI. Tra le priorità del nuovo Consiglio Direttivo vi sarà pertanto quella di costituire commissioni di Soci su vari argomenti allo studio del CMI, anche per rispondere ai relativi questionari, e di sviluppare l'attività dell'AIDIM anche con l'organizzazione di riunioni ed incontri sociali su temi di diritto marittimo di maggior attualità.

Voci n. 5 e n. 6 O.D.G.: Comitati regionali

Viene considerato se le quote debbano o meno variare su base regionale ed è proposto un aumento della quota associativa. L'Avv. Siccardi propone che il nuovo Comitato Direttivo valuti la situazione e poi formuli proposte all'Assemblea: vengono scelti come incaricati ad hoc Giorgio Berlingieri, Elda Turco Bulgherini, Enzo Volli e Francesco Siccardi.

L'Assemblea approva l'idea e dà mandato al Comitato Direttivo di istruire la questione; l'Assemblea approva altresì da subito, su proposta del Prof. Volli, l'aumento della quota sociale AIDIM a € 100 per persone fisiche, € 150 per persone fisiche sostenitrici, € 250 per persone giuridiche (tutti favorevoli tranne 2 contrari) e delega al Comitato Direttivo ogni altra attività sul punto, tra cui eventuali modifiche statutarie e la determinazione di eventuali quote ridotte o esenzioni dal pagamento, invitandolo a formulare proposte.

Alle h. 20,00 l'Assemblea è chiusa.

Il Presidente

Avv. Giorgio Berlingieri



Il Segretario

Avv. Carlo Golda

