

RASSEGNA DI DIRITTO MARITTIMO ITALIANO (1982 - 83)

a cura di
prof. GUSTAVO ROMANELLI
ordinario di diritto della navigazione - Università di
Roma
dott. ENZO FOGLIANI
laureato dell'università di Roma

1. Legislazione.

Il biennio 1982-83 ha registrato in campo marittimo parecchi interventi legislativi di un certo rilievo.

Anzitutto é da segnalare la legge 25 gennaio 1983 n° 40, con cui é stata autorizzata l'adesione alla "Convenzione delle Nazioni unite sul trasporto di merci per mare" adottata ad Amburgo il 31 marzo 1978 (correntemente conosciuta sotto il nome di "Regole di Amburgo"), destinata com'è noto a sostituire in sede internazionale la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico ed i relativi emendamenti. Si é trattato di un provvedimento inaspettato, in quanto in sede internazionale le Regole di Amburgo destano ancora qualche perplessità, tant'è che non hanno finora raccolto il numero di ratifiche necessarie alla loro entrata in vigore.

In campo internazionale marittimo sono state inoltre emanati altri quattro interessanti provvedimenti. Con legge 25 gennaio 1983 l'Italia ha autorizzato l'adesione ai protocolli relativi alla convenzione internazionale del 1969 sulla responsabilità civile per i danni derivanti da inquinamento da idrocarburi ed alla convenzione del 1971 istitutiva di un fondo internazionale per l'indennizzo dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi, adottati a Londra il 19 novembre 1976.

Sempre il 25 gennaio 1983, con legge n° 41, l'Italia ha accettato e dato esecuzione agli emendamenti alla convenzione del 6 marzo 1948 relativa alla Organizzazione intergovernativa consultiva della navigazione marittima adottati a Londra il 17 novembre 1977 ed il 15 novembre 1979.

Successivamente, con la legge 2 maggio 1983 n° 293, é stata autorizzata l'adesione e l'esecuzione della convenzione internazionale sulla sicurezza delle navi da pesca, adottata a Torremolinos il 2 aprile 1977.

Infine, con la legge n° 305 del 2 maggio 1983 é stata autorizzata la ratifica della convenzione sull'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie, aperta alla firma a Città del Messico, Londra, Mosca e Washington il 29 dicembre 1972, come modificata dagli emendamenti allegati alle risoluzioni adottate a Londra il 12 ottobre 1978.

Per quanto riguarda il diritto marittimo interno, si presenta di notevole interesse la legge 31 dicembre 1982 n° 979, in quanto pone le basi per una seria e completa difesa dell'ambiente marino. Al riguardo vengono dettate norme quadro per il coordinamento dell'attività statale e regionale, con la previsione di piani quinquennali di difesa dell'ambiente marittimo e costiero. Particolare cura é posta nella lotta ai diversi tipi di inquinamento: sono infatti dettate norme di natura preventiva, come l'istituzione di una rete di osservazione e ricerca scientifica, sia di natura repressiva, come l'istituzione di un pronto intervento costiero e d'altura antinquinamento, sia di tipo penale nei confronti dei responsabili degli inquinamenti.

Fra gli interventi statali in campo economico spiccano due gruppi di leggi relative alla cantieristica ed al credito navale.

L'intervento a favore della cantieristica, costituito dalle leggi 14 agosto 1982 n° 598, n°599, n° 600 e relativi decreti ministeriali, é in pratica un tentativo di risanamento del settore mediante un piano di sostanziosi interventi contributivi da concedersi ai cantieri per i lavori assunti nel triennio 1981-1983, relativi a riparazioni, nuove costruzioni e demolizioni.

I provvedimenti riguardanti il credito navale (legge 10 giugno 1982 n° 361 e relativi decreti ministeriali) si rivolgono invece verso gli armatori, mediante la concessione di contributi a fondo perduto per l'acquisto o la costruzione, anche all'estero, di naviglio mercantile. A differenza dei provvedimenti per la cantieristica, si tratta in questo caso di norme che paiono volte più ad intenti assistenzialisti che ad un serio tentativo di rilancio del settore.

2. Giurisprudenza

In tema di assistenza e salvataggio é interessante esaminare il lodo arbitrale 26 novembre 1982 (arbitro unico Righetti; pubblicato su Dir. mar. 1983, pag. 580, con nota di A. Boglione), che ha statuito tra l'altro che il concetto di pericolo corso dalla nave va inteso nel senso del rischio della diminuzione patrimoniale del proprietario della nave in dipendenza non solo dei danni fisici all'imbarcazione, ma anche di una sua responsabilità collegata con l'avvenimento (nella specie, responsabilità per danni da inquinamento).

Da segnalare anche la sentenza 31 dicembre 1982 del trib. di Massa (in Dir. mar. 1983, pag. 569), che ha definito assistenza il disincaglio in ambito portuale ad opera di un rimorchiatore, e la decisione resa dalla cassazione (sent. 22 giugno 1982 n° 3783, in Dir. mar. 1983, pag. 253) che ha ribadito come si possa avere assistenza o salvataggio anche quando i soccorritori non si avvalgono di mezzi nautici.

La cassazione si é inoltre pronunciata (sent. 23 aprile 1982 n° 2529, in Trasporti n° 31, 1983, pag. 134, con nota di L. Tullio) sulla ripartizione del compenso di salvataggio e sulla nozione di "nave armata ed equipaggiata a prestare soccorso". Su quest'ultimo punto la sentenza ha contribuito a creare nuovo dubbi piuttosto che a risolverne, e per di più su di un argomento sul quale la giurisprudenza é quanto mai oscillante.

Per quanto riguarda la polizza di carico, il tribunale di Napoli (sentenza 4 marzo 1983, in Dir. mar. 1984, pag. 124) ha avuto modo di occuparsi del problema dell'individuazione del vettore in presenza di polizza priva di intestazione. La questione, sorta in presenza di polizza non intestata richiamante un "charter party" e firmata dal capitano, é stata giustamente risolta col considerare vettore non l'armatore, bensì il noleggiatore a tempo.

La corte d'appello di Trieste (sent. 16 gennaio 1982, in Dir. mar. 1982, pag. 448, con nota

adesiva di G. Dorfles e postilla contraria di F. Berlingieri) ha suscitato notevoli perplessità in quanto, avendo dichiarato derogabile da parte del vettore la disciplina posta dalla convenzione di Bruxelles del 1924, si è distaccata da un orientamento risultante da oltre un cinquantennio di consolidata ed univoca giurisprudenza al riguardo.

Sempre in tema di polizza di carico, il tribunale di Trieste (sentenza 20 luglio 1982, in Dir. mar. 1984, pag. 288) ha confermato il prevalente orientamento giurisprudenziale sulla validità delle riserve in polizza, ammissibili solo ove il vettore fosse effettivamente impossibilitato alla verifica delle indicazioni fornite dal caricatore.

Il contrastato dibattito riguardante la natura della clausola FIO (free in and out) ha registrato l'intervento della corte d'appello di Firenze (sentenza 5 maggio 1984, in Dir. mar. 1983, pag. 298, con nota di K. Kielland), la quale ha ritenuto trattarsi di clausola che stabilisce una presunzione di responsabilità

La cassazione invece (sent. 25 ottobre 1982, n° 5565, in Dir. mar. 1983, pag. 262, con nota di M.G. Boi) è andata di contrario avviso, attribuendo alla clausola FIO l'esclusiva natura di clausola di ripartizione delle spese di caricazione e scaricazione.

La stessa sentenza (commentata su questo ulteriore punto anche da L. Tullio, in Trasporti n° 31, 1983, pag. 138) si è anche occupata del problema della natura del debito del danneggiante verso l'assicuratore che agisce in surroga. Modificando l'orientamento espresso in precedenti decisioni (cass. 9 gennaio 1978 n° 57, in Foro it., 1978, I, pag. 356; cass. 19 marzo 1979 n° 1597) e condivisa sia dalla dottrina (Donati, "Trattato del diritto delle assicurazioni private", Milano, 1954, II, n° 479; Di Majo, "Obbligazioni pecuniarie, in Enc. del dir., XXIX, pag. 222, 262 e segg.) che dalla giurisprudenza di merito (trib. Genova 21 giugno 1979, in Dir. mar. 1980, pag. 62; app. Firenze 28 agosto 1980, ibidem, pag. 648; trib. Genova 6 maggio 1981, ibidem, 1981, pag. 248), con la suddetta sentenza ha operato un ritorno ad originarie posizioni della cassazione, negando il carattere di debito di valore all'obbligazione del danneggiante nei confronti dell'assicuratore che agisce in surroga.

Sempre nel campo delle assicurazioni marittime, la corte d'appello di Genova (sentenza 23 dicembre 1982, in Dir. mar. 1984, pag. 301, con nota di A. Boglione) ha confermato l'orientamento giurisprudenziale diretto alla rigida applicazione anche alle assicurazioni marittime dell'art. 1901 c.c. che prevede la sospensione della copertura assicurativa nel caso di mancato pagamento del premio. Si tratta di una norma in genere derogata dalla prassi delle assicurazioni marittime (specie all'estero), ma quasi mai mediante espressa clausola in polizza. La corte ha ribadito la necessità di tale clausola; non solo, ma, andando contro prassi marittime consolidate e dettate da concrete esigenze operative, ha negato che la volontà di deroga alla norma possa essere dedotta da comportamenti pur univoci dell'assicuratore.

E' da segnalare inoltre il lodo arbitrale 11 marzo 1982 (arbitri Bonavera, Ferrarini e Righetti, pubblicato in Dir. mar. 1982, pag. 276, con nota di A. Boglione) che ha dato utili indicazioni per risolvere i parecchi problemi assicurativi dovuti al blocco delle navi a causa del conflitto Iran - Iraq.

In particolare é stata data soluzione ad alcune questioni interpretative relative all'adozione di formulari inglesi in unione e deroga a polizze italiane, nonché confermata l'esistenza di "constructive total loss" nel caso di persistente blocco d'autorità della nave nel porto.

Sempre in campo assicurativo é da registrare una sentenza della corte d'appello di Milano (sent. 20 luglio 1982, in Dir. mar. 1983, pag. 308, con nota di A. Boglione), assai interessante in quanto una delle pochissime avutesi in Italia in relazione alla clausola F.A.P. (franco avaria particolare, salvo incendio, investimento, urto e sommersione). Detta sentenza esterna sul tema un punto di vista giurisprudenziale contrario alle interpretazioni eccessivamente restrittive in auge presso buona parte della dottrina. Infatti, essa ha stabilito che, affinché un danno da incendio rientri sotto la copertura assicurativa comprendente una clausola F.A.P., non é necessario che esso incendio interessi anche la nave, dovendosi ritenere contemplato nella clausola F.A.P. anche l'incendio delle sole merci.

In tema di arbitrato si può segnalare la

sentenza della corte d'appello di Venezia, resa in data 26 gennaio 1983 (in Dir. mar. 1984, pag. 326, con nota di S. La China), che si colloca nel solco di un più ampio e sostanziale adeguamento della giurisprudenza italiana alla disciplina della convenzione di New York sull'arbitrato. Nel caso di specie è stata affermata la validità di una clausola arbitrale stipulata "per relationem", in quanto regolata dal diritto inglese.

Della convenzione di New York sull'arbitrato si sono anche occupati il tribunale di Napoli (sent. 20 novembre 1982, in Dir. mar. 1984, pag. 337) e la cassazione (sent. 15 dicembre 1984, pag. 774, con nota di M. L. De Gonzalo), collocandosi anch'essi sulla scia della consolidata giurisprudenza che tende a riconoscere validità a clausole e lodi arbitrali pur se regolati da ordinamenti con norme assai differenti da quelle italiane.

3. Bibliografia

Fra le novità bibliografiche del biennio 1982 - 83 va anzitutto segnalata la rinnovata edizione dell'ormai classico corso istituzionale di A. Lefebvre D'Ovidio - G. Pescatore, "Manuale di Diritto della Navigazione", VI ed., ed. Giuffrè, Milano, 1983, completamente rinnovato anche se nel solco della efficace impostazione precedente. Accanto al classico manuale deve registrarsi un'altra meritoria opera di carattere istituzionale, ossia il volume di M. Grigoli, "Diritto della Navigazione", ed. UTET, Torino, 1982.

Il settore internazionalistico si presenta particolarmente nutrito di pubblicazioni assai specialistiche ed attuali. Fra di esse segnaliamo "La zona economica esclusiva", a cura di B. Conforti, ed. Giuffrè, Milano, 1983; "Diritto Internazionale e protezione dell'ambiente marino", a cura di V. Starace, ed. Giuffrè, Milano, 1983; "Lo sfruttamento dei fondi marini internazionali", a cura di T. Treves, ed. Giuffrè, Milano, 1983.

Del professor T. Treves è anche interessante ricordare il tempestivo volume "La Convenzione della Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982", ed. Giuffrè, Milano, 1983, che offre un esauriente

panorama sull'argomento.

Nel campo del trasporto marittimo segnaliamo S. M. Carbone, "La disciplina del traffico marittimo internazionale", ed. Il Mulino, Bologna, 1982; V. Mengano, "Le regole di Amburgo e la responsabilità del vettore", ed. Jovene, Napoli, 1983; S. Busti, "Nuovi documenti del contratto di trasporto di cose", ed. Cedam, Padova 1983; A. Antonini, "L'obbligazione contributiva nelle avarie comuni", 2 voll., ed. Cedam, Padova, 1983.

Per quanto riguarda temi di carattere più prettamente nazionale, sono da ricordare G. Camarda, "Inquinamento marino e danno erariale", ed. Camera di Commercio di Palermo, 1982; A. D'Amico Cervetti, "Demanio marittimo ed assetto del territorio", ed. Giuffrè, Milano, 1982; G. Lombardi, "La disciplina giuridica del lavoro portuale", III ed., ed. Bozzi, Genova, 1983.

Infine da segnalare D. Lucarini Ortolani, "Società di armamento - Impresa - Fallimento", ed. Giuffrè Milano, 1983.