

Signore e Signori,

Benvenuti a questo Convegno che l'Associazione Italiana di Diritto Marittimo ha ritenuto di organizzare, per l'esame del progetto UNCITRAL di una nuova convenzione sul trasporto di merci porta a porta, progetto che presenta aspetti di interesse per tutti gli operatori del trasporto, non solo marittimo, ma anche terrestre.

Il trasporto marittimo di merci attualmente è disciplinato in modo uniforme, da un lato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, come modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 (le così dette Regole dell'Aja-Visby) e dall'altro dalle Regole di Amburgo del 1978.

Il sistema adottato dalla Convenzione di Bruxelles (basato sui modelli legislativi elaborati in precedenza e principalmente sull'Harter Act statunitense del 1893 e sul Water Carriage of Goods by Sea Canadese del 1910), è di gran lunga prevalente rispetto al sistema adottato dalle Regole di Amburgo, in quanto è divenuto legge nella grande maggioranza degli Stati marittimi, mentre invece le Regole di Amburgo, pur essendo anch'esse in vigore come normativa uniforme, non sono state ratificate da alcuno degli Stati marittimi tradizionali tra cui l'Italia.

Questa duplicità di sistemi ha creato comunque una certa confusione, che è andata a discapito dell'uniformità del regime di responsabilità del vettore marittimo, poiché molti degli Stati contraenti delle Regole di Amburgo, sono rimasti anche contraenti della Convenzione di Bruxelles, e altri Stati hanno adottato, sul piano nazionale, un regime basato in parte su Bruxelles ed in parte su Amburgo.

E' stata così avvertita l'opportunità, nei primi anni '90, da parte del Comité Maritime International (CMI), di realizzare una maggior uniformità del regime, o tra i regimi, di responsabilità del vettore marittimo. Il CMI è una organizzazione internazionale di carattere privato, e quindi non governativa, costituita ad Anversa nel 1897 che, tra l'altro, predispone progetti di convenzioni internazionali da sottoporre a conferenze diplomatiche, e svolge compiti consultivi (di "advisor" e "drafter") per le organizzazioni delle Nazioni Unite tra cui l'International Maritime Organization (IMO) e l'UNCITRAL. Il CMI è composto da associazioni nazionali di diritto marittimo che ad oggi sono 56 tra cui l'AIDIM, costituita nel 1899. Il CMI organizza anche Conferenze internazionali ogni quattro anni sui temi di maggior interesse nel campo marittimo. L'ultima si è tenuta a Vancouver in Canada nel 2004 e la prossima sarà ad Atene nel 2008. Tra le conferenze il CMI organizza poi, sempre ogni quattro anni, così detti Colloqui, e cioè congressi di durata più breve delle Conferenze, ma su temi altrettanto interessanti. Il più recente ha avuto luogo a Città del Capo nel febbraio di quest'anno. Per l'Italia hanno partecipato sei soci AIDIM, e gli argomenti discussi sono stati: il giusto trattamento dei marittimi in caso di sinistri, i luoghi di rifugio per navi in difficoltà, il progetto di convenzione sulla rimozione di relitti, alcune questioni in materia di assicurazione marittima, le regole di procedura contenute nelle convenzioni in materia di limitazione della responsabilità, al fine di uniformarle, e infine il progetto UNCITRAL sul trasporto marittimo.

Tornando al trasporto marittimo, le considerazioni del CMI, sull'esigenza di ricostituire uniformità sulla materia, sono state condivise dall'United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), l'organizzazione delle Nazioni Unite che si occupa del commercio internazionale.

Il CMI ha così elaborato un progetto di convenzione, che è stato trasmesso all'UNCITRAL, e questo ha costituito un gruppo di lavoro (Working Group on Transport Law), al quale partecipano delegati di tutti gli Stati membri dell'UNCITRAL, e numerosi osservatori. Per l'Italia i delegati sono il Prof. Francesco Berlingieri e il Prof. Stefano Zunarelli. Le sessioni di lavoro, alternativamente a Vienna e New York, e cioè le due città in cui si trovano le sedi dell'UNCITRAL, sono state numerose nel corso di questi anni.

Inizialmente, nel progetto vennero considerati diversi aspetti relativi alla responsabilità del vettore, e del caricatore, peraltro limitati al trasporto marittimo "port-to-port". Nel 2001, venne tuttavia ritenuto di allargare l'ambito di applicazione della normativa al trasporto "door-to-door", purché comprendente una tratta marittima.

Recentemente, nel novembre 2005, si è tenuta una sessione a Vienna, e un'altra sessione si è tenuta a New York nell'aprile 2006. Dovrebbe aversi un'ultima sessione a Vienna, nel novembre 2006, e quindi si confida che il definitivo progetto di convenzione possa essere adottato dall'UNCITRAL entro la fine del 2007.

Il progetto ha avuto, e continua ad avere, una serie di elaborazioni e, nel corso dell'ultima sessione, sono stati esaminati:

- il capitolo 3 sull'ambito di applicazione della normativa uniforme e il capitolo 20 sulla sua inderogabilità e i suoi limiti;
- il capitolo 8 sulle obbligazioni del caricatore;
- il capitolo 11 sul diritto di controllo delle merci durante il trasporto;
- il capitolo 12, sul trasferimento dei diritti.

La prima parte di questo Convegno è dedicata al progetto di convenzione UNCITRAL, con sei relazioni di 15 minuti ciascuna.

Nella seconda sessione, dopo il coffee break, verranno trattati argomenti altrettanto interessanti, tra cui le iniziative in seno alla Commissione Europea relativamente, appunto, al trasporto multimodale nonché alla disciplina uniforme del trasporto di persone.

In particolare, per il trasporto di persone, sarà considerata la proposta di Direttiva Comunitaria, che adotta la disciplina di cui alla Convenzione di Atene del 1974 sul trasporto di passeggeri e loro bagagli.

Infine sarà considerato il problema della tutela del consumatore.

Al desk della registrazione avrete trovato due brochures, una di Banca Sella ed una di Assiteca S.A. che l'AIDIM ringrazia entrambe per i contributi pubblicitari e organizzativi che hanno consentito di poter organizzare questo Convegno.

Banca Sella è presente in Liguria con sette filiali e sulla piazza di Genova ha sede al secondo piano in un bel palazzo di Salita Santa Caterina. Assiteca è uno dei principali brokers assicurativi italiani ed ha una importante struttura dedicata alle assicurazioni marittime con sede in Genova.

All'interno delle due brochures, sono contenuti i sommari delle relazioni e l'estratto della normativa alla quale le relazioni si riferiscono. Nella brochure di Banca Sella vi è il materiale relativo alla prima sessione, e in quella di Assiteca S.A. il materiale sulle relazioni della seconda sessione.

La materia del trasporto è molto vasta e quindi il tema del Convegno avrebbe forse richiesto più spazio. Si è però considerato opportuno proporre questo argomento, in particolare il trasporto *door-to-door*, proprio per la possibile adozione di una nuova normativa, prevista nel prossimo futuro, anche se oggi sarà possibile offrire solo piccoli assaggi di quel complesso elaborato che è il Progetto UNCITRAL.

Vi ringrazio per essere intervenuti così numerosi, un saluto a tutti, in particolare ai partecipanti giunti da fuori Genova, e naturalmente a coloro che sono arrivati dall'estero. Dichiaro quindi aperto il Convegno e passo la parola al Prof. Francesco Berlingieri che presiede il Convegno.

AVV. GIORGIO BERLINGIERI

Presidente Associazione Italiana di Diritto Marittimo