

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Aidim ha celebrato il suo 125° anniversario e rinnovato il Comitato direttivo

Nicola Capuzzo · Saturday, November 9th, 2024

Aidim, l'associazione italiana di diritto marittimo, ha celebrato a Genova il proprio 125° anniversario dalla costituzione e nell'occasione si è tenuta anche la consueta assemblea durante la quale è stato nominato anche il Comitato direttivo per il triennio 2025-2027. L'attuale Comitato Direttivo era infatti in scadenza essendo stato eletto dall'assemblea del 8 Novembre 2021.

Presidente è stato confermato l'Avv. Giorgio Berlingieri (Genova) e sarà affiancato dai vicepresidenti Prof. Avv. Stefano Zunarelli (Bologna) e Avv. Pietro Palandri (Genova). I componenti del Comitato direttivo sono poi Avv. Corrado Bregante (Genova), Avv. Antonio Bufalari (Roma), Prof. Avv. Daniele Casciano (Trieste), Avv. Filippo Cassola (Genova), Prof. Avv. Pierangelo Celle (Genova), Avv. Lawrence Dardani (Genova), Avv. Alberto Pasino (Trieste) e la Prof. Avv. Elisabetta G. Rosafio (Roma). I presidenti dei Comitati regionali genovese, romano e di Trieste sono rispettivamente Prof. Avv. Marco Lopez De Gonzalo, Prof. Avv. Elda Turco Bulgherini e Prof. Avv. Alfredo Antonini.

Nella stessa occasione è stata eletta dall'assemblea a socio onorario dell'Aidim la presidente del Comité Maritime International (Cmi), l'Avv. Ann Fenech.

Durante la propria introduzione al simposio pomeridiano, il presidente dell'Aidim, ringraziando i rappresentanti anche di altre associazioni omologhe estere presenti, ha sottolineato che l'Associazione italiana di diritto marittimo, fondata due anni dopo il Cmi, ha sempre partecipato ai lavori di unificazione del diritto marittimo. "Con questo convegno – ha detto Berlingieri – si desidera ripercorrere alcuni dei momenti storici più significativi dell'attività volta all'unificazione del diritto marittimo. L'esigenza di una normativa internazionale risale al diritto romano, ma in epoca moderna il primo strumento di regolamentazione uniforme risale al 1877 costituito dalle Regole di York e Anversa". Di questo argomento si è parlato durante la prima sessione del convegno.

Berlingieri ha poi ricordato che sono invece del 1889 le iniziali Regole per evitare gli abbordi in mare. Si avviò quindi l'elaborazione di progetti di Convenzioni Internazionali relativi a singoli istituti di diritto marittimo. Tra i primi esempi vi sono le Convenzioni del 1910 sull'assistenza e il salvataggio e sull'urto tra navi. Questi argomenti sono stati al centro della trattazione nella prima e nella seconda sessione dei lavori.

Berlingieri, presentando i temi oggetto di esame, ha poi ancora evidenziato che un altro storico pilastro dell'uniformità internazionale del diritto marittimo è costituito dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico. Nella seconda sessione, oltre all'urto tra navi e la revisione della Convenzione del 1910, unica a non essere stata oggetto di modifica tra tutte le varie Convenzioni Internazionali che sono state adottate nel corso del secolo scorso, e di cui proprio l'Aidim ha proposto di rivederne i contenuti, è stato considerato il fenomeno delle navi autonome, ovvero delle navi che navigano senza equipaggio e senza ausili esterni o che sono controllate da remoto, e poi dell'ultimo lavoro del Cmi, ovvero della Convenzione sulla Judicial Sale of Ships.

“Il diritto marittimo è sempre in continua evoluzione, come appunto risulta dagli strumenti internazionali costituiti dalle Convenzioni, ma anche da strumenti meno cogenti quali le Linee Guida, ad esempio le Linee Guida dell'Imo sul giusto Trattamento dei Marittimi, a tutela degli equipaggi che a volte, nel caso di sinistri marittimi, vengono trattenuti indebitamente nel foro ove è avvenuto il sinistro, senza tutela diplomatica o legale” ha commentato il presidente dell'Aidim.

Da tempo si sta verificando il così detto fenomeno della decodificazione, poiché il diritto marittimo è in continua evoluzione e non è agevole integrare la nuova normativa con quella già facente parte del codice, o aggiornare la stessa. “È necessario adeguarsi alle normative contenute nelle nuove Convenzioni internazionali” è stato il messaggio di Berlingieri. “Poiché l'iter di ratifica delle Convenzioni è a volte laborioso e necessita di un qualche tempo, come si può apprezzare per la Convenzione LLMC del 1976/1996 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, si potrebbero tuttavia recepire solamente alcune disposizioni delle nuove Convenzioni, come se fossero Leggi Modello”.

È avvenuto, ad esempio, da parte di Turchia e India e Cina per la nuova Convenzione del 1999 sul sequestro conservativo di navi, inserendo nelle loro legislazioni l'elenco integrato dei crediti marittimi che consentono il sequestro della nave. “Qualora non vi fosse unitarietà di intenti nell'estendere il sequestro anche ai nuovi crediti marittimi, ad esempio ai crediti assicurativi, si potrebbe però recepire l'articolo 3 della Convenzione del 1999, che supera finalmente le ambiguità e incertezze dell'art. 3.4 della Convenzione del 1952 sulla possibilità o meno di sequestrare una nave anche se il debitore non ne è proprietario e il credito non è garantito da privilegio marittimo”.

Concludendo il suo intervento il vertice dell'Aidim ha detto: “Molto altro si potrebbe aggiungere, ma questi brevi cenni sono per significare come l'Aidim continui a seguire l'evoluzione del diritto marittimo e si adoperi per il recepimento nella normativa interna di nuove e utili regolamentazioni, mentre sul piano internazionale è sempre attiva nel partecipare ai lavori che mirano alla sua chiarezza, alla regolamentazione di nuovi aspetti, in particolare in materia di sicurezza e di ambiente, e alla sua uniformità”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Saturday, November 9th, 2024 at 9:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

---

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.