Legge e tribunali dell'Ammiragliato

di Dorri

Legge e tribunali dell'Ammiragliato. La legge dell'Ammiragliato copre le controversie derivanti da incidenti marittimi e transazioni private relative alle navi e al trasporto di merci e passeggeri via mare. Si tratta di un corpo legislativo unico, basato su una tradizione secolare emersa dalle tradizioni marinare dell'antico mondo mediterraneo e arricchita negli ultimi anni da accordi internazionali e statuti nazionali. La parola "ammiraglio" deriva dall'arabo *amir-al-bahr,* che significa "comandante del mare". "Admiralty" o "diritto marittimo" copre controversie commerciali private ed è distinto dalla "legge del mare" o "legge oceanica", che copre le relazioni di diritto pubblico tra i governi, inclusi i confini marittimi, le libertà di navigazione, lo sfruttamento delle risorse e l'ambiente protezione.

Il più antico principio dell'ammiragliato viene fatto risalire all'isola di Rodi più di 2,000 anni fa: "se, per il bene di alleggerire una nave, è stato effettuato uno sbarco di merci, ciò che è stato dato per tutti sarà compensato dal contributo di tutti." Questa nozione si è evoluta nel principio della "media generale", che è centrale per l'ammiragliato e per la moderna legge sulle assicurazioni. I codici dei principi dell'ammiragliato furono promulgati dalle principali città e paesi marittimi durante il periodo medievale, e queste codificazioni continuano a fornire importanti ancore storiche per i codici dell'ammiragliato moderno. Alcuni paesi, inclusa la Gran Bretagna, istituirono "tribunali dell'Ammiragliato" separati. Oggi, le controversie dell'Ammiragliato sono risolte da tribunali di giurisdizione generale, ma per decidere tali controversie si rivolgono ancora a un corpo legislativo distinto basato sugli antichi codici del mondo marittimo. Gli Stati Uniti non hanno mai avuto tribunali dell'ammiragliato separati, ma regole separate hanno governato le controversie dell'ammiragliato fino al 1966, quando queste regole sono state fuse con le regole procedurali generali che disciplinano il contenzioso civile.

L'articolo III, sezione 2 della Costituzione degli Stati Uniti conferisce ai tribunali federali l'autorità su "tutti i casi di giurisdizione dell'ammiragliato e marittimo" e la legge giudiziaria del 1789 ha assegnato questi casi ai tribunali distrettuali federali che ha creato. Negli Stati Uniti, quindi, le controversie dell'Ammiragliato sono quasi sempre risolte nei tribunali federali piuttosto che nei tribunali dei cinquanta stati. Tra gli argomenti attualmente inclusi nel dominio della legge dell'ammiragliato ci sono l'assicurazione di navi e carichi, polizze di carico, charter, rimorchio, pilotaggio, diritti dei marinai (in caso, ad esempio, di lesioni o morte), collisione, salvataggio, trasporto marittimo privilegi, mutui sulle navi, limitazioni di responsabilità, pirateria e gli effetti della guerra sui trasporti commerciali.

La legge sostanziale che i tribunali federali degli Stati Uniti applicano nelle controversie dell'Ammiragliato è la legge consuetudinaria generale che i giudici trovano dalle antiche codificazioni e dalle precedenti decisioni giudiziarie. A suo parere dissenziente in *Mitchell v. Trawler Racer* (1960), il giudice Felix Frankfurter ha affermato che "nessun settore del diritto federale è giudicato alla fonte in misura tale come lo è la legge dell'Ammiragliato". Ma alcuni statuti degli Stati Uniti sono importanti per chiarire e risolvere le aree controverse, tra cui il 1927 Longshore and Harbor Workers 'Compensation Act (che stabilisce un regime dettagliato di risarcimento dei lavoratori), il 1920 Jones Act (relativo a lesioni o morte di marinai), 1920 Death sull'High Seas Act, il 1851 Limited Liability Act (concernente i carichi), l'Harter Act del 1893 (che regola le questioni relative alla responsabilità del carico), il Carriage of Goods by Sea Act (COGSA del 1936; lo statuto centrale nel diritto marittimo commerciale oggi e uno dei leggi più frequentemente contestate che coinvolgono il commercio internazionale) e il Salvage Act del 1912.

I principali accordi internazionali che regolano oggi le controversie marittime sono la Convenzione di Bruxelles del 1910 per l'unificazione di alcune norme di legge in materia di collisione tra navi, i regolamenti internazionali del 1972 per la prevenzione degli abbordi in mare (COLREGS) e le norme York-Anversa del 1994 che regolano il media generale. La Convenzione di collisione del 1910 è entrata in vigore nel 1913, ma non è in vigore negli Stati Uniti perché gli interessi del carico degli Stati Uniti si sono opposti alla sua incapacità di richiedere una responsabilità solidale (che renderebbe ciascuna parte che contribuisce all'incidente responsabile della perdita totale se il altre parti non potevano pagare). I regolamenti sulle collisioni del 1972 furono adottati dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO), l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile della spedizione con sede a Londra, ed entrarono in vigore nel 1977. Le regole York-Antwerp emersero da una conferenza del 1864 a York, Regno Unito, seguita da una riunione del 1877 ad Anversa, in Belgio, e sono state riviste ogni venti o venticinque anni. Queste regole non sono un trattato formale soggetto a ratifica, ma piuttosto un insieme di principi che disciplinano la responsabilità che sono inclusi quasi automaticamente in ogni contratto di carico privato.

La legge dell'Ammiragliato è ricca della sua storia e tradizione uniche, e le cause giudiziarie che giudicano questioni relative ai diritti dei membri dell'equipaggio o ai doveri delle società che forniscono assicurazioni marittime utilizzano tipicamente il linguaggio colorato e salato associato alle avventure marittime. Sebbene i principi applicati non differiscano notevolmente da quelli che si applicano alle controversie fondate sulla terra, le decisioni dei tribunali attingono comunque al patrimonio che ha formato quest'area speciale del diritto, e rimane una disciplina indipendente con un proprio linguaggio e un proprio governo distintivo trattati e statuti.

Bibliografia

Gilmore, Grant e Charles L. Black Jr. *La legge dell'Ammiragliato.* 2d ed. Mineola, NY: Foundation Press, 1975.