



Università
Ca'Foscari
Venezia

Corso di Laurea

in Lingue e istituzioni economiche e giuridiche
dell'Asia e dell'Africa mediterranea

Tesi di Laurea

Il commercio via mare dalla Cina

Analisi dei meccanismi commerciali sulla
base della Legge Marittima Cinese

Relatore

Ch. Prof. Renzo Riccardo Cavalieri

Laureando

Samantha Eleonora Pucci

Matricola 841838

Anno Accademico

2018 / 2019

Indice:

Introduzione	4
Capitolo primo	6
1.1 Origine della Legge Marittima della Repubblica Popolare Cinese 中华人民共和国海商法 (<i>Zhongguo renmin gongheguo haishangfa</i>)	7
1.2 Struttura della Legge Marittima 海商法 <i>haishangfa</i>	7
1.3 La Legge sui porti 港口法 <i>gangkoufa</i>	9
1.4 Le Free Trade Zones	11
Capitolo secondo	13
2.1 Definizioni e caratteristiche delle navi 船舶 <i>chuanbo</i>	14
2.2 Le figure del diritto di proprietà delle navi 船舶所有权 <i>chuanbo suoyouquan</i>	16
2.3 La registrazione e la nazionalità delle navi 船舶登记与船舶国籍 <i>chuanbo dengji yu chuanbo guoji</i> : come effettuarla e a cosa serve	18
Capitolo terzo	25
3.1 L'importanza dei contratti commerciali nella Legge Marittima	26
3.2 Gli elementi dei contratti	27
3.3 Le caratteristiche dei documenti di trasporto e i loro usi	30
3.4 Varianti dei documenti di trasporto: lettere di garanzia 保证书 <i>baozhengdan</i> e lettere di indennità 担保书 <i>danbaoshu</i>	39
3.5 Quando non si possiede una nave: i contratti di affitto	41
Capitolo quarto	49
4.1 Avaria comune, o general average 共同海损 <i>gongtong haisun</i> e avaria particolare o particular average 单独海损 <i>danduhaisun</i>	50
4.2 La compensazione prioritaria, ovvero il diritto di maritime lien 优先权 <i>youxianquan</i>	51

4.3 Il contratto di assicurazione marittima 海上保险合同 <i>haishang baoxian hetong</i>	53
4.4 Il contratto di assicurazione per il trasporto merci via mare 海上运输货物保险合同 <i>haishang yunshu huowu baoxian hetong</i> ed il contratto di assicurazione per le navi 船舶保险合同 <i>chuanbo baoxian hetong</i>	55
4.5 I P&I Club 船东互保协会 <i>chuandong hubao xiehui</i>	59
Capitolo quinto	62
5.1 I tribunali marittimi 海事法院 <i>haishi fayuan</i>	63
5.2 Alternativa al processo: l'arbitrato 仲裁 <i>zhongcai</i>	68
5.3 La CMAC	69
5.4 L'Alleanza P3 (P3 联盟 <i>liangmeng</i>) e le regole anti-trust contro i consorzi	70
Bibliografia	73

Introduzione

Lo scopo di questa tesi è quello di illustrare le informazioni necessarie per avvicinarsi al commercio via mare con la Cina, basandosi sulla Legge Marittima Cinese e sulle varie Leggi e Regolamenti corollari che la implementano.

La Legge Marittima Cinese a mio avviso è un testo fondamentale per il commercio economico, soprattutto in questo periodo storico, in cui i principali fornitori dell'Occidente sono appunto aziende cinesi.

Il mio obiettivo nella stesura di questa tesi era quello di apportare informazioni utili a chiunque debba avvicinarsi al commercio marittimo in Cina per tutti gli aspetti principali, con un'attenzione particolare ai tipi di contratti commerciali, senza tralasciare i documenti e le pratiche fondamentali. Per questo ho lavorato a lungo e nel dettaglio per acquisire personalmente le nozioni necessarie a comprendere gli specifici aspetti giuridici, economici e commerciali legati all'argomento.

Ho inoltre cercato di rendere questo lavoro più completo ed interessante con una grande attenzione e ricerca della terminologia tecnica e ufficiale in lingua cinese parallelamente ai corrispettivi inglesi ed italiani, analizzando nello specifico i

Il testo è arricchito da alcuni casi giuridici svoltisi realmente che ho trovato particolarmente esemplificativi di certe tematiche.

L'ultimo capitolo non è legato direttamente alla Legge Marittima, ma tratta principalmente di argomenti imprescindibili dai contratti commerciali marittimi, vale a dire i meccanismi di applicazione della Legge Marittima: i Tribunali Marittimi e le commissioni di arbitrato, quale la CMAC. Studiandone l'importanza e l'impatto sulla materia, ho deciso di inserirne una breve analisi nella dissertazione.

Capitolo primo

1.1 Origine della Legge Marittima della Repubblica Popolare Cinese 中华人民共和国海商法 (*Zhongguo renmin gongheguo haishangfa*)¹

La Legge Marittima della Repubblica Popolare Cinese fu promulgata, dopo molti anni di lavoro, il 7 novembre 1992 nel corso del 28° concilio della Commissione Permanente del settimo Congresso popolare nazionale, entrando poi ufficialmente in vigore il successivo 1 luglio. La necessità di definire un corpo legislativo atto a regolamentare i traffici marittimi commerciali anche in ambito internazionale era diventata impellente sotto l'egida di Deng Xiaoping 邓小平², che perseguiva l'idea di 中国特色社会主义 ("Socialismo con caratteristiche cinesi", *zhongguo tese shehui zhuyi*), e con la sua decisione di attuare una politica di apertura economica e commerciale sul finire degli anni Settanta.

In realtà già agli inizi degli anni Cinquanta fu fondato un comitato per la stesura di una serie di bozze di una Legge Marittima, ma i lavori furono interrotti nel periodo della Rivoluzione Culturale (1966-1976), per essere poi ripresi nel 1981.³

1.2 Struttura della Legge Marittima 海商法

La Legge Marittima consta di 298 articoli, suddivisi in 15 capitoli. Essa fornisce delle linee guida riguardo a questioni quali il trasporto marittimo, l'affitto di navi merci ed altre questioni evidentemente legate soprattutto all'aspetto commerciale del diritto marittimo.

¹ Il nome della legge viene normalmente in inglese tradotto con la dicitura "Maritime Code of the People's Republic of China"; tuttavia in italiano ho preferito usare il termine "legge" ritenendolo più appropriato ad indicare il tipo di testo. A seguire per brevità il nome sarà abbreviato in 海商法, "Legge Marittima"

² Deng Xiaoping 邓小平, (1904-1997). Uomo politico cinese che ha ricoperto diverse cariche all'interno del governo, sotto il Partito Comunista Cinese, mantendendo l'incarico di leader indiscusso del Paese tra il 1978 e il 1989.

³ Wu Huanning, "China and Maritime law", Australian and New Zealand maritime law journal, 1988 p. 22.

Wu Huanning era professore presso la 中国政法大学(*Zhongguo zhengfa daxue*, Università di scienze politiche della Cina) di Beijing.

Come analizzato da Guo Riqi, consulente presso l'Ufficio degli Affari Giuridici, che si è occupato delle fasi di analisi della bozza del codice marittimo e della sua promulgazione, esso è da considerarsi come parte del diritto civile particolare.⁴

Nel dettaglio, la Legge si suddivide come segue:

- capitolo I: disposizioni generali 总则 (6 articoli);
- capitolo II: le navi 船舶 (24 articoli);
- capitolo III: l'equipaggio 船员 (10 articoli);
- capitolo IV: i contratti di trasporto delle merci via mare 海上货物运输合同 (65 articoli);
- capitolo V: i contratti di trasporto di passeggeri via mare 海上旅客运输合同 (19 articoli);
- capitolo VI: i contratti di noleggio delle navi 船舶租用合同 (28 articoli);
- capitolo VII: i contratti di rimorchio delle navi 海上拖航合同 (10 articoli);
- capitolo VIII: le collisioni tra navi 船舶碰撞 (6 articoli);
- capitolo IX: il salvataggio in mare 海难救助 (22 articoli);
- capitolo X: il danno comune del carico 共同海损 (11 articoli);
- capitolo XI: la responsabilità limitata della compensazione dei danni 海事赔偿责任限制 (10 articoli);
- capitolo XII: i contratti di assicurazione marittima 海上保险合同 (39 articoli);
- capitolo XIII: i limiti di tempo per le rivendicazioni marittime 时效 (11 articoli);
- capitolo XIV: le applicazioni della Legge in questioni internazionali 涉外关系的法律适用 (9 articoli);
- capitolo XV: le disposizioni supplementari 附则 (2 articoli).

In questo lavoro ho scelto di escludere i capitoli III, V e IX in quanto riguardanti persone fisiche e non questioni legate al commercio di merci.

⁴ Zhu Zengjie 朱曾杰, "«Haishangfa» de huigu yu zhanwang" (《海商法》的回顾与展望 Revisione e prospettive della Legge Marittima), Zhongguo haishangfa yanjiu (中国海商法研究 Studi sulla Legge Marittima cinese), Vol. 24, No. 3, settembre 2013, pp. 1-2

1.3 La Legge sui porti 港口法 *gangkoufa*

Da quando il presidente Deng Xiaoping ha avviato la nuova “politica della porta aperta” la crescita economica della Cina non si è più arrestata.

Ciò ha influenzato grandemente anche l’importanza e lo sviluppo dei commerci marittimi nell’economia del Paese.

Basti pensare ai dati, che nel 2003 mostrano un movimento di 48 milioni di TEU⁵ solo nella Repubblica Popolare Cinese, contro i 37 milioni dell’anno precedente. Una crescita impressionante, in un tempo così ridotto.

Questo rapidissimo sviluppo di traffici marittimi ha necessariamente portato ad un implementazione delle infrastrutture portuali, con un notevole contributo finanziario dallo stesso governo Cinese.

Per questo motivo il 1 gennaio 2004 è ufficialmente entrata in vigore la Legge della Repubblica Popolare Cinese sui Porti 中华人民共和国港口法 *zhongguo renmingongheguo gangkoufa*, emendata poi il 24 aprile 2015, mentre il 1 giugno 2004 hanno promulgato le Disposizioni sull’amministrazione delle operazioni portuali 港口经营管理规定, emendate nel 2016.

La Legge, che consta di 61 articoli, è nata dall’intenzione di riconoscere e favorire il sorgere di operatori portuali indipendenti, ove prima erano abilitati solo enti statali. Inoltre si rivolge anche agli investitori stranieri, permettendo non solo la fondazione di joint ventures con partners locali, ma anche di imprese interamente d’oltre mare allo scopo di finanziare la costruzione di infrastrutture degli scali portuali sempre più all’avanguardia.

Le Disposizioni, composte da 48 articoli, non sono in contrapposizione alla Legge, bensì sono state generate per approfondire alcuni suoi aspetti, in particolare per quelli coinvolti nelle operazioni portuali⁶.

⁵ Acronimo di “Twenty foot equivalent unit”, è l’unità di misura utilizzata per i containers, il cui standard è di 20 piedi. L’unità di misura viene utilizzata sia per calcolare la reale capacità di un container (dividendo la lunghezza in piedi per 20), sia per indicare la portata delle navi portacontainer e dei terminal, che come in questo caso, per ragioni statistiche di stima del transito nei porti.

Nel dettaglio, danno una definizione più precisa della terminologia, come si legge nell'articolo 3:

Il termine operazione portuale indica la disposizione di strutture o servizi portuali da parte di un operatore portuale per imbarcazioni, passeggeri e merci all'interno dell'area portuale, che include principalmente i seguenti compiti:

-fornire tali strutture alle imbarcazioni quali pontili, punti di attracco per le chiatte, pontili, ecc.

-fornire strutture e servizi per i passeggeri in attesa o nelle fasi di imbarco e sbarco.

-dedicarsi ai servizi quali caricare e scaricare le merci (incluse quelle sulle chiatte), immagazzinarle, trasportarle su chiatte all'interno dell'area portuale, impilare i containers, smantellare e assemblare le scatole e la lavorazione basilare e lo smaltimento della merce e dell'imballaggio.

Un articolo a mio avviso molto importante in questo testo di Legge è il n. 3, in cui si dà la definizione di "porto" come:

"[...]un territorio compreso tra determinate aree di terra e di acqua, avente funzione di permettere a imbarcazioni di entrare, uscire, stare all'ancora e ormeggiare, permetta ai passeggeri di imbarcarsi e sbarcare, e alla merce di essere caricata, scaricata, trasportata sulle chiatte e stoccata, e deve essere equipaggiato con le strutture necessarie all'attracco."

[...] 是指具有船舶进出、停泊、靠泊，旅客上下，货物装卸、驳运、储存等功能，具有相应的码头设施，由一定范围的水域和陆域组成的区域。

Ovviamente un porto ha bisogno di un progetto per l'attuazione. Secondo la legge portuale cinese, tale progetto "deve essere conforme alle necessità dell'economia nazionale e dello sviluppo sociale e a quelle della difesa nazionale, deve mostrare il principio di uso razionale delle risorse costiere, ottemperare ai piani di collegamento coi centri abitati", oltre che accordarsi con vari piani, come quello per lo sfruttamento del territorio, quello sui bacini idrici e quello per lo sviluppo per il trasporto acquatico.

⁶ Holman Fenwick & Willan, Administration of port operation provisions, International Law Office, 2004, <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/China/Holman-Fenwick-Willan/Administration-of-Port-Operation-Provisions>

Per stilare un progetto del genere è necessario l'intervento di vari specialisti per l'approvazione e la valutazione secondo la legge degli effetti che tale progetto può avere sull'ambiente.⁷

Per diventare gestori di un porto (港口经营人 *hangkou jingyiren*) bisogna presentare domanda scritta all'autorità amministrativa portuale e registrarsi al dipartimento dell'industria e commercio.⁸

L'autorità deciderà in merito entro 30 giorni dalla data di ricezione della domanda scritta, ed in caso positivo rilascerà un permesso di operazioni portuali

Le operazioni portuali includono quelle dei moli e di altre strutture portuali, dei servizi portuali per il trasporto passeggeri, del carico e dello scarico della merce, del suo stoccaggio nell'area portuale e dei rimorchiatori.⁹

Anche chi desideri occuparsi della contabilità del porto (港口理货业务经营人 *gangkou lihuo yewu jingyingren*) deve richiederne il permesso, concesso secondo i principi di apertura, imparzialità e correttezza.

Il contabile dovrà svolgere il suo compito imparzialmente e non dedicarsi alle pratiche di carico, scarico e stoccaggio dei prodotti.

1.4 Le Free Trade Zones

Negli anni Ottanta la Cina aveva già iniziato ad aprire diverse Zone Economiche Speciali 经济特区 *jingji tequ*, principalmente disposte lungo la costa, allo scopo di attirare gli investimenti stranieri e favorire i commerci esteri ed interni. Un passo in avanti è stato fatto il 29 settembre 2013, quando il Concilio di Stato ha approvato l'apertura della Shanghai Pilot Free Trade Zone 上海自由贸易区 *Shanghai ziyou maoyiqu* (anche abbreviato in 上海自贸区 *Shanghai zimaoyiqu*). Le free trade zone (FTZ) sono delle aree geografiche che godono di svariati privilegi economici e commerciali, quali il non assoggettamento della merce a tasse doganali, la

⁷ Law on ports, Art. 8

⁸ Law on ports, Art 22

⁹ Ibidem

velocizzazione delle procedure di registrazione (di cui si parlerà più nel dettaglio nel capitolo seguente), agevolazioni per la conversione della valuta...

Dal punto di vista della logistica, la free trade zone di Shanghai ha aperto le porte di nuove opportunità per le “shipping agencies”, in quanto le barriere legali sono meno ferree, e le parti straniere di tali compagnie potranno detenere per la prima volta le quote di maggioranza. Inoltre imprese di altri settori, come quelle di trasporto marittimo o di carico merci, potranno essere interamente estere¹⁰.

Sulla scia di quella di Shanghai, sono state successivamente approvate altre tre aree: la Guangdong Pilot Free-trade zone 广东自由贸易试验区, la Tianjing Pilot Free-trade zone 天津自由贸易试验区 e la Fujian Pilot Free-trade zone 福建自由贸易试验区, tutte naturalmente posizionate in luoghi strategici. La Free-trade zone del Guangdong ha come mira quella di stringere rapporti commerciali tra la Cina e Hong Kong e Macao. Quella del Fujian vuole essere un mezzo per aumentare la rete di importazioni ed esportazioni con Taiwan. Infine, quella di Tianjin è l'unica nella regione nord del Paese, e la sua vicinanza alla capitale ha fatto sì che i piani per tale area si concentrassero maggiormente sulle innovazioni finanziarie e di produzioni industriali di alto livello più che sui commerci.

Tuttavia dato il fatto che le direttive di queste aree speciali sono state avviate da meno di un lustro, è difficile valutare l'impatto che avranno sullo sviluppo economico e commerciale della Cina nel lungo termine.

Inoltre va notato che benché siano stati introdotti tali vantaggi per le operazioni marittime internazionali, gli investimenti per le operazioni su vie navigabili domestiche sono ancora limitate alle joint ventures a maggioranza di quote cinesi.

¹⁰ China-Britain Business Council 英文贸易协会, China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone, pag. 20, Novembre 2014

Capitolo secondo

2.1 Definizioni e caratteristiche delle navi 船舶 *chuanbo*

La base di partenza per la Legge Marittima non può che essere l'analisi del mezzo principale di trasporto, vale a dire la nave. Come già detto, questa sezione consta di 24 articoli, suddivisi in tre sezioni – il diritto di proprietà della nave 船舶所有权 *chuanbo suoyouquan*, il diritto di ammortamento della nave 船舶抵押权 *chuanbo diyaquan* e il diritto di maritime lien 船舶优先权 *chuanbo youxianquan*, di cui si tratterà nel capitolo 4.

Nel capitolo I della Legge, l'articolo 3 dà una spiegazione precisa di cosa si intenda per "nave" dal punto di vista legale; infatti il termine, data la sua quotidianità, potrebbe risultare banale, ma differisce dal senso comune.

L'articolo riporta:

"Quella denominata come imbarcazione in questa Legge indica le imbarcazioni marittime e altri impianti mobili, fatta eccezione per navi usate a scopo militare e governativo, e per le piccole imbarcazioni al di sotto delle 20 tonnellate complessive " .

本法所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外¹¹.

Parallelamente alla Legge Marittima, esiste poi un Regolamento per la Registrazione delle Navi della Repubblica Popolare Cinese (Regulations on the Registrations of Ships 中华人民共和国船舶登记 *Zhonghua Renmin Gongheguo Chuanbo Dengji Tiaoli*, promulgato il 6 febbraio 1994 dal Concilio di Stato ed emendato il 29 luglio 2014), in cui compare questa variante di definizione:

«con “nave” si intende imbarcazioni semoventi o meno, ed ogni altra unità mobile su acqua, con eccezion fatta per le scialuppe e le zattere di salvataggio di equipaggiamento alle navi, oppure imbarcazioni o gommoni di lunghezza inferiore ai 5 metri”¹².

Invece l'articolo 136 del "Codice della navigazione" italiano definisce una nave come:

¹¹ Traduzione personale

¹² Regolamento sulla Registrazione delle Navi , art. 56

"qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo [...] Le disposizioni che riguardano le navi si applicano, in quanto non sia diversamente disposto, anche ai galleggianti mobili adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne."

Ciò che attira subito l'attenzione nel confronto tra i due testi è la precisazione, per quella cinese, che esclude dal novero delle "navi" quelle militari e di servizio pubblico, ma vi sono anche altre differenze, meno visibili. Ad esempio, nella prima, poiché viene specificata la natura marittima dell'imbarcazione, si escludono i mezzi per la navigazione fluviale 内河航行 *neihe hangxing*. Inoltre, il Codice italiano non prevede una precisa stazzatura limite per le imbarcazioni, a differenza della Legge cinese¹³.

Altre caratteristiche riguardano:

- la collocazione dell'imbarcazione in mare (nell'oceano, al largo, in area costiera...);

-la possibilità che il dispositivo sia dotato di locomozione propria (non sono considerati navi dispositivi meramente galleggianti o ad immersione);

-la struttura concava dell'imbarcazione;

-l'uso limitato allo scopo commerciale.

Da un punto di vista legale, la nave ha una natura personale, in quanto deve essere dotata di un nome per essere distinta dalle altre, nome che non può essere modificato successivamente alla registrazione. Ha una nazionalità (come si vedrà meglio nel paragrafo 2), una dimora (il porto di registrazione), ed infine un'età, che permette di stabilirne il valore¹⁴.

Infine, l'articolo 31 del Regolamento sulla Registrazione delle Navi stabilisce che tutte le navi debbano avere i seguenti marchi identificativi:

¹³L'analisi è stata sviluppata usando come referenza la ricerca scientifica "haishangfagailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima) di Zhao Guolin 赵国玲 (professoressa e ricercatrice presso la 北京大学法学院, Facoltà di legge dell'Università di Pechino). La ricerca è stata pubblicata dalla Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社 nel 1999. Sebbene Zhao sostenga come ulteriore analisi che sarebbero da escludere dal titolo di imbarcazioni pure mezzi galleggianti e sommergibili (a differenza della legge italiana), tuttavia non sono d'accordo con quanto detto, perché non ho riscontrato nel corpo dell'articolo un'enfasi tale sulla qualità di navigabilità 航行 evidenziata invece da Zhao.

¹⁴ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 17

1. Nome della nave in cinese su entrambi i lati e a poppa;
2. Porto di registrazione sotto il nome scritto a poppa;
3. Entrambe le scritte riportate anche in trascrizione fonetica sotto alla versione in caratteri;
4. La scala graduata di pescaggio¹⁵ su entrambi i lati e a poppa;
5. La linea di carico a mezza nave, su entrambi i lati.

Inoltre una compagnia può registrare presso le autorità il logo e la bandiera da apporre sui camini delle navi (univoci per tutte le navi della compagnia), presentandone il disegno in sede di registrazione.

2.2 Le figure del diritto di proprietà delle navi 船舶所有权 *chuanbo suoyouquan*

Un aspetto che crea sempre confusione è la differenza tra il proprietario della nave ed il suo armatore. Tale confusione è data anche dal fatto che in lingua inglese ed in quella cinese vi sia una sola parola per indicare entrambe le figure, *shipowner* 所有人 *suoyouren*. In italiano, l'armatore non è necessariamente il proprietario, ma è colui che ne ha l'esercizio e che si occupa dell'assunzione dell'equipaggio. Questa distinzione appare inesistente nella regolamentazione cinese. Difatti:

"La proprietà della nave indica che il proprietario della nave gode dei privilegi di possesso, uso, profitti e potere decisionale" .

船舶所有权，是指船舶所有人依法对其船舶享有占有、使用、收益和处分的权利。¹⁶

Lo *shipowner* dunque può riferirsi sia al proprietario che all'armatore a seconda dei casi. Generalmente l'armatore della nave non risulta essere un singolo individuo, bensì

¹⁵ L'altezza della parte che resta immersa nell'acqua di un galleggiante, ovvero la parte compresa tra il punto inferiore della chiglia e la linea di galleggiamento.

¹⁶ Legge Marittima, Art. 7

una società di capitali. In alternativa, esiste un fenomeno denominato “single ship companies” in cui figurano vari soggetti giuridici separati a comporre un’unica flotta. Ognuno di questi soggetti risulta proprietario ed armatore di una singola nave.¹⁷

Il possesso di una nave viene esercitato dallo shipowner tramite la nomina di un capitano e della ciurma che gestiscono effettivamente la nave. Tale possesso può essere limitato da un contratto di time charter o bareboat charter, di cui si daranno maggiori indicazioni nel capitolo successivo.

La legge marittima non regola tuttavia la proprietà delle navi in costruzione, in quanto non riconosce il loro status di imbarcazioni, lasciando quindi giurisdizione al diritto civile, così come avviene per l’acquisto di possesso di una nave di seconda mano.

L’acquisizione, il trasferimento o la conclusione del possesso di una nave dovrà essere registrato presso le autorità competenti¹⁸. Nel paragrafo seguente sarà approfondito il concetto di registrazione di una nave.

Sempre nell’articolo 9 si afferma che la Legge non richiede obbligatoriamente un contratto in forma scritta relativo all’acquisizione o cancellazione di proprietà, come invece è per il trasferimento, anche se non specifica quali siano le conseguenze in caso ciò non avvenga.

A quanto pare però, il vero cambio di possesso avviene solo all’effettiva consegna del mezzo, il contratto e la registrazione non sono sufficienti. Ciò è stato dimostrato nel caso Li Mengwen contro Lianyungang Yandong Transpor Co Ltd del 2013, in cui la Tribunale Supremo del Popolo ha negato il trasferimento di proprietà al compratore per mancanza di prove dell’effettiva consegna della nave, nonostante tutte le pratiche burocratiche fossero già state concluse¹⁹.

¹⁷ Giampaolo Naronte, *Med China. Diritto cinese civile e marittimo. Cina e Mediterraneo: sistemi portuali a confronto*, Franco Angeli, 2006, pag. 163

¹⁸ Legge Marittima, Art. 9

¹⁹ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017, Cap. 2, par 2.12

2.3 La registrazione e la nazionalità delle navi 船舶登记 与船舶国籍 *chuanbo dengji yu chuanbo guoji*: come effettuarla e a cosa serve

Come in altre nazioni, tra cui l'Italia, in Cina per ottenere la navigabilità ogni nave deve essere stata precedentemente registrata.

La registrazione della nave è legata alla persona legale che fa richiesta e presenta i relativi documenti all'ente per la registrazione dell'imbarcazione, che esamina la richiesta e rilascia il certificato di registrazione.

In Cina tale ente è l'Ufficio di supervisione degli affari portuali della Repubblica Popolare Cinese 中华人民共和国港务监督局 *zhonghua renmin gongheguo gangwu jiandu ju*, e gli organi che si occupano delle navi devono essere autorizzati dal Ministero delle Comunicazioni 交通部 *jiaotong bu*, mentre in Italia va presentata istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne²⁰.

La registrazione della nave sarà pure obbligatoria, ma offre sicuramente diversi vantaggi, in quanto può essere un modo per tutelare i propri diritti, soprattutto nell'eventualità di casi civili e penali, in quanto la nazionalità del mezzo permette di decidere in base a quale diritto si debba condurre il caso.

Tuttavia è da precisare che le definizioni di nave che deve essere registrata secondo la Legge marittima cinese e secondo le Regulations on the Registrations of Ships non coincidono²¹.

In particolare, secondo l'articolo 2 del Regolamento per la Registrazione delle Navi, le navi che devono essere registrate obbligatoriamente sono:

²⁰ <http://www.mit.gov.it/documentazione/autorizzazione-alliscrizione-di-navi-nel-registro-internazionale>

²¹ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017, Cap. 2, Par. 2.5

- Navi di proprietà di cittadini cinesi che hanno residenza o principale sede di affari in territorio cinese;
- Navi possedute da imprese con status di persona legale stabilite sotto le leggi della Repubblica Popolare Cinese e le cui principali sedi di affari siano in territorio cinese, e nel caso vi sia un investimento estero, la proporzione del capitale registrato fornita dagli investitori cinesi non deve essere inferiore al 50% ;
- Navi di servizio del Governo della Repubblica Popolare Cinese e navi possedute da istituzioni con status di persona legale;
- Altre navi la cui registrazione è ritenuta necessaria dalle autorità competenti della Soprintendenza Portuale della Repubblica Popolare Cinese 中华人民共和国港务监督机构 *zhonghua renmin gongheguo gangwu jiandu jigou*.

Navi militari, pescherecci e barche sportive devono essere registrate in conformità alle disposizioni di relativi leggi e regolamenti.

La nazionalità della nave è legata invece alla sua affiliazione con lo Stato in cui è stata registrata. Il proprietario procede con la registrazione secondo le normative di registrazione delle navi di un preciso Stato, fornendo a tale Stato il documento di cittadinanza ed esponendo la bandiera nazionale di suddetto Stato, dimostrando così la nazionalità ad un certo Stato di quell'imbarcazione.

Spesso si sceglie di ottenere i documenti di registrazione della nave e di nazionalità contemporaneamente.

Nel caso della Cina, nel capitolo I della Legge Marittima, l'articolo 5 riferisce che le navi registrate, per legge possono prendere nazionalità cinese e godere del diritto di battere bandiera cinese, e che quelle colte illegalmente con tale bandiera saranno fermate e multate.

Inoltre anche una nave che sventola due o più bandiere di nazionalità diverse viene considerata apolide e non può godere della protezione delle leggi internazionali.

Dal punto di vista della legge locale, le navi registrate possono godere del permesso di navigare liberamente in acque territoriali e dei vantaggi che comporta lo Stato in cui sono registrate, come sfruttare i trattati firmati da esso. La registrazione può anche

permettere di gestire facilmente la supervisione della nave. Infine, essa è un elemento importante per determinare il diritto applicabile nel caso di contenziosi.

Ancora, l'articolo 4 asserisce che, se non approvate dal Concilio di Stato, le navi di nazionalità straniera non possono agire come trasportatore o rimorchiatore nei porti della Repubblica Popolare di Cina.

Generalmente si distingue tra due tipi di registrazione di nazionalità, in base ai regolamenti dello Stato di appartenenza:

-registrazione limitata 限制登记 *xianzhi dengji*

-registrazione aperta 开放登记 *kaifangdengji*

La Cina rientra nel primo tipo di registrazione. Ciò è evidenziato dalle limitazioni date dall'articolo 2 del Regolamento per la Registrazione delle Navi, già discusso precedentemente. Inoltre la ciurma di una nave con bandiera cinese deve essere composta da cittadini cinesi, e nel caso fosse necessario un cittadino straniero a bordo, ciò dovrà essere approvato prima dal dipartimento competente. Infine, oltre a dover presentare il certificate di registrazione di possesso e altri 22 documenti relativi alla registrazione, è necessario pure un certificato valido relative alla sicurezza e ai dati tecnici della nave.

Vi è anche un altro sistema di identificazione dei diversi tipi di registrazione di una nave, vale a dire a seconda degli aspetti rilevanti di cui si decide di tener conto.

Di seguito si considera una classificazione basata sui privilegi dati dalla registrazione:

- **Registrazione della proprietà dell'imbarcazione 船舶所有权登记 *chuanbo suoyouquan dengji***

Il Regolamento della Repubblica Popolare Cinese sulla registrazione navale 《中华人民共和国船舶登记条例》 richiede a chi fa richiesta di registrazione di presentare la seguente documentazione: 1. L'identità del richiedente; 2. Le informazioni tecniche della nave; 3. Il certificato di proprietà della nave; 4. Nel caso di cancellazione di

registrazione di possesso, i documenti rilasciati dall'originaria autorità di registrazione delle navi; 5. Documenti che attestino che la nave non è sotto ipoteca oppure che il creditore acconsente al trasferimento dei diritti proprietari²².

Generalmente il certificato di registrazione riporta: nome della nave, suo identificativo di chiamata, o call sign 船舶呼号 *chuanbo huhao*²³, porto di registro, categoria dell'imbarcazione, materiale di cui è fatto lo scafo, luogo e data di costruzione, nome del cantiere navale, dimensioni dell'imbarcazione, modello di motore, proprietario della nave ed ufficio di registrazione. Tale certificato deve essere emesso entro 7 giorni dalla data di presentazione della richiesta.

In caso di modifica dei dettagli della registrazione o del possesso congiunto di una nave, il proprietario deve fornire la relativa documentazione che ne attesti le modifiche all'autorità .

Qualora occorresse un trasferimento di possesso, il proprietario precedente deve portare all'autorità di registrazione il certificato di possesso e quello di nazionalità. Dopo valutazione della pratica, l'autorità cancellerà la registrazione di possesso, ritirerà il certificato relativo e ne rilascerà al vecchio proprietario uno di cancellazione di proprietà. Se l'imbarcazione fosse venduta all'estero, l'autorità emetterà pure un certificato di cancellazione di nazionalità della relativa nave nel momento in cui essa venga registrata nel nuovo Paese di appartenenza.

Per quanto riguarda la perdita di una nave, il proprietario deve dichiararlo all'autorità competente entro tre mesi dall'avvenuta scomparsa, fornendone le prove assieme al

²² Regolamento sulla Registrazione delle Navi, art. 13

²³ “L'indicativo di chiamata è un unico identificativo alfanumerico che appartiene alla nave e ha la stessa funzione del numero di registrazione di un'automobile. Perciò, l'indicativo di chiamata permette di distinguere due navi con lo stesso nome. Viene utilizzato nelle procedure di chiamata vocale mediante radio VHF. Questi indicativi di chiamata sono rilasciati dalle autorità competenti nella nazione di registrazione della nave e possono essere riportati in un database di informazioni circa la nave, il proprietario, ecc. Se una nave non possiede un proprio indicativo di chiamata, il proprietario della nave deve richiedere l'indicativo di chiamata alle autorità competenti prima che una nuova radio VHF possa essere usata sulla nave. Ogni indicativo di chiamata comincia con il prefisso alfanumerico dell'indicativo di chiamata che indica la nazionalità.”

<http://www.egmdss.com/gmdss-courses/mod/resource/view.php?id=2395>

(sito internet di un ente che si occupa di corsi per l'uso delle frequenze radio nell'ambito della navigazione.)

certificato di registrazione di possesso e quello di nazionalità. L'autorità provvederà ad annullare la registrazione.

- **Registrazione di un'ipoteca²⁴ navale 船舶抵押权登记 *chuanbo diyaquan dengji***

Di base, il sistema di ipoteca navale è utilizzato per risolvere il difficile problema per gli armatori di raccogliere fondi per la costruzione delle navi. Tale sistema è conveniente sia per il debitore che per il creditore, ma anche per l'intera industria navale, che in tal modo può crescere più speditamente. Per tale motivo, il sistema di ipoteca navale è sempre più utilizzato, e quindi è stato anche regolamentato in varie convenzioni internazionali e leggi marittime locali.

Nel caso della Cina, la legge marittima del 1993 non ne dà una definizione precisa, limitandosi a regolamentare il diritto di compensazione preferenziale del creditore dei proventi dell'asta nel caso il debitore non sia riuscito a chiudere il debito dell'ipoteca²⁵. Tuttavia è anche possibile che le due parti stipulino un contratto di ipoteca che sancisca condizioni di compensazione preferenziale diverse da quella stabilita dalla Legge cinese.²⁶

Per effettuare la registrazione, le parti contraenti dovranno presentare all'autorità competente:

- Domanda scritta firmata da entrambe le parti;
- Certificato di proprietà della nave o contratto di costruzione di tale nave;
- Contratto di ipoteca navale;
- Ulteriori certificati nel caso la nave sia già soggetta ad altre ipoteche;

²⁴ “Ipoteca: diritto reale di garanzia sui beni immobili o mobili registrati (navi, aerei, automobili) che attribuisce al creditore il potere di espropriare, anche in presenza di terzi acquirenti, il bene vincolato a garanzia del suo credito e soddisfarsi con precedenza sul ricavato dell'espropriazione” Dizionario Garzanti Linguistica

²⁵ Legge Marittima, art. 11

²⁶ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017 Part I, Par. 2.25

- Documento che attesti, nel caso di nave in co-proprietà, l'accordo dei co-proprietari che detengano più dei due terzi delle quote.

I dati presenti nel certificato di registrazione di ipoteca sono elencati allo stesso modo nell'articolo 13 della Legge Marittima e nell'articolo 22 del Regolamento sulla registrazione delle navi, e qui di seguito riportati:

- Nome e indirizzo del debitore e del creditore;
- Nome e nazionalità della nave sotto ipoteca, numero del certificate di registrazione di proprietà della nave e nome dell'ente che ha rilasciato tale certificate;
- Ammontare del debito stabilito, tasso di interesse e tempo di liquidazione dell'ipoteca;
- Documenti resi disponibili al pubblico dall'ente di rilascio.

- **Registrazione del bareboat charter, o locazione a scafo nudo** 光船租赁登记 *guangchuan zulin dengji*

Con questo termine si intende la registrazione per alterare la nazionalità dell'imbarcazione e confermare i diritti dell'utilizzatore.

Si divide generalmente in due casi, a seconda che sia il creditore o il debitore in madre patria.

I casi in cui è possibile richiedere la registrazione del bareboat charter sono limitati ai seguenti, come indicato nell'art. 25 del Regolamento sulla registrazione navale:

1. Nave di nazionalità cinese noleggiata ad un'impresa cinese;
2. Nave di nazionalità straniera noleggiata ad un'impresa cinese;
3. Nave di nazionalità cinese noleggiata all'estero.

I documenti da presentare per la registrazione consistono nell'usuale certificato di registrazione di proprietà della nave, nel certificato di nazionalità della nave, e l'originale del contratto di noleggio 光船租赁合同 *guangchuan zulin hetong*.

Nel terzo dei casi indicati, il proprietario della nave dovrà fare richiesta, oltre che per la registrazione del noleggio, anche per la sospensione o la cancellazione della nazionalità. In alcuni casi, l'autorità per la registrazione navale 船籍港船舶登记机关 *chuanjigang chuanbo dengji jiguan* attuerà la disposizione in contemporanea alla nuova registrazione della nave²⁷.

Quando invece una nave straniera viene noleggiata ad un'impresa cinese, il noleggiatore dovrà scegliere il porto di registrazione, come regolamentato dall'articolo 9 del Regolamento sulla registrazione navale e presentare i documenti all'autorità competente per la registrazione.

Dell'effettivo contratto di bareboat charter si parlerà più approfonditamente nel capitolo seguente, al paragrafo 3.5.

²⁷ Regolamento sulla Registrazione delle Navi, art. 27 e 42

Capitolo terzo

3.1 L'importanza dei contratti commerciali nella Legge Marittima

Il capitolo IV della Legge raccoglie un'ampia gamma di articoli per regolamentare i contratti per il trasporto delle merci via mare. Per la precisione, gli articoli sono 65, suddivisi in 8 sezioni.

Questo fa di tale capitolo uno di quelli di più ampio respiro, e rende palese, a mio avviso, l'attenzione dello Stato cinese all'aspetto prettamente commerciale ed economico della Legge marittima.

Per cominciare, logicamente il primo articolo dà la definizione di “Contratto di trasporto merci via mare” 海上货物运输合同 *haishang huowu yunshu hetong*:

“Il contratto di trasporto merci via mare indica un contratto in cui il vettore, a fronte del pagamento delle spese di trasporto, è incaricato dallo spedizioniere di trasportare la merce via mare da un porto ad un altro”.

海上货物运输合同，是指承运人收取运费，负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。²⁸

È bene notare che il secondo paragrafo dell'articolo 2 della Legge, nelle disposizioni generali, stabilisce chiaramente che tale contratto non è applicabile al trasporto merci tra porti cinesi. Questo evidenzia la volontà del governo di dare un'impronta prettamente internazionale alla regolamentazione dei contratti marittimi esposta in questo corpo di legge.

Degno di nota infine è il fatto che la Cina non sia uno degli stati firmatari delle Regole di Aja, né di quelle di Aja-Visby, né tantomeno di quelle di Amburgo.

Tuttavia essa ha adottato un regime ibrido, nel capitolo 4 della Legge, che consiste: nella regolamentazione delle responsabilità e degli obblighi del vettore, basata sulle Regole di Hague Visby emendate nel Protocollo del 1979; nella definizione delle parti contraenti del contratto quali vettore, spedizioniere e vettore effettivo come specificate dalle Regole di Amburgo; in altre disposizioni in merito al periodo di responsabilità del

²⁸ Legge Marittima, art. 41

vettore, alla definizione di ritardo nella consegna e alle misure di indennità che differiscono da ogni altra Regola di matrice straniera.²⁹

3.2 Gli elementi dei contratti

Spesso si crea confusione tra quali siano effettivamente i soggetti in tale contratto, per cui l'art.42, nel capitolo IV sul contratto di trasporto merci via mare ce ne dà una definizione suddivisa per punti. La principale difficoltà iniziale è distinguere tra “vettore”, o “carrier” 承运人 *chengyunren* e “vettore effettivo” o “actual carrier” 实际承运人 *shiji chengyunren*, dove il primo è la persona tramite cui, o nel cui nome, viene stipulato un contratto con lo “spedizionario” o “shipper” 托运人 *tuoyunren*; mentre il secondo indica colui a cui è stato assegnato l'atto di trasportare la merce o parte di essa da parte del trasportatore, e indica tutti gli individui a cui è stato affidato tale compito tramite subappalto.

Emergono due considerazioni importanti per definire un vettore effettivo:

- il suo incarico è incluso nell'incarico accettato dal vettore;
- egli può essere ingaggiato per il trasporto totale o parziale della merce³⁰.

Di seguito sono elencati alcuni esempi di casi per cui un vettore può dirsi effettivo:

- la merce è trasportata tramite una nave affittata ad una terza persona, estranea ai soggetti firmatari del contratto di trasporto merci via mare: questo proprietario è il vettore effettivo;
- nel caso di incidente per cui bisogna trasbordare la merce, il vettore sulla cui nave viene trasbordato il carico agisce da vettore effettivo;

²⁹ James Zhengliang Hu, Siqi Sun, A Study on the Updating of the Law on Carriage of Goods by Sea in China, *Australian & New Zealand and Maritime Law Journal*, pag. 1, Vol. 30 n° 1, 2016

³⁰ Zhao Guolin 赵国玲, “Haishangfa gailun” 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), pag. 52, Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999

- dopo che un operatore di trasporto multimodale e uno spedizioniere concludono un contratto di trasporto multimodale, i vettori di ogni settore di trasporto agiscono da vettori effettivi ³¹

Anche il termine spedizioniere, può generare incomprensioni, in quanto il termine definisce due figure diverse:

a) La persona che stipula, o nel cui nome viene stipulato, un contratto con il trasportatore;

b) La persona per cui, o nel cui nome, la merce è stata consegnata al trasportatore coinvolto nel contratto.

Per concludere, gli ultimi due elementi sono:

- Il destinatario, o consegne 收货人 *shouhuoren*, la persona autorizzata al ritiro della merce

- La merce, o goods 货物 *huowu* che indica gli articoli del trasporto forniti dallo spedizioniere, inclusi pallets, containers e animali vivi.

In tale contratto, il vettore e lo spedizioniere hanno necessariamente delle responsabilità a cui far fronte.

Tali responsabilità sono elencate nel dettaglio nelle sezioni 2 e 3 del capitolo IV della Legge.

Per cominciare, il vettore è responsabile della merce:

- Nel caso di containers, dal porto di carico a quello di scarico;

- Nel caso di prodotti non caricati in containers, dal momento del carico della merce sulla nave fino al momento dello scarico della stessa.

Inoltre ha il compito di assicurare l' idoneità alla navigazione del mezzo, di equipaggiarla, e di rendere le sale atte al trasporto e al mantenimento della merce.

La navigazione deve seguire la percorrenza stabilita, o consueta, o geograficamente più diretta, e può variare solo per cause di forza maggiore.

³¹ *Ibidem*

Vi è una lunga lista di casi per cui può essere attribuita o meno la responsabilità al vettore, o al vettore effettivo, o ai loro impiegati 受雇人 o agenti 代理人.

Ad esempio, il vettore è responsabile del ritardo nella consegna dovuto ad un suo errore, e dovrà risarcire la perdita economica causata, anche in caso non ci sia stato danno o perdite del carico, mentre non può essere tenuto responsabile per le seguenti cause:

- Colpe del Capitano, della ciurma, o del manovratore nella navigazione o nella gestione della nave;
- Incendio, a meno che sia stato causato da una colpa del vettore;
- Forza maggiore, pericoli e incidenti;
- Guerra o conflitti armati;
- Atti governativi o di autorità competenti, quarantene o confische sotto processi legali;
- Scioperi o sospensioni dell'attività lavorativa;
- Salvataggio di vite o proprietà;
- Atti dello spedizioniere, del proprietario della merce o dei loro agenti;
- Natura o difetti inerenti della merce;
- Imballaggio inadeguato o illeggibilità dei marchi;
- Difetti latenti della nave, non identificabili dai controlli dovuti;
- Perdita o danno ad animali vivi risultanti dai rischi speciali, qualora il vettore dimostri di aver ottemperato alle richieste speciali dello spedizioniere.

3.3 Le caratteristiche dei documenti di trasporto e i loro usi

Il principale e più importante documento utilizzato è la polizza di carico, conosciuta anche comunemente come Bill of Lading (提单 *tidan*).

Definizione di tale documento è data dalla Legge Marittima, nella sezione 4 del capitolo IV, con l'articolo n. 71:

“La polizza di carico è un documento usato per provare un contratto di trasporto merci via mare e che la merce è stata già ricevuta dal vettore o caricata sulla nave, e sulla base della quale il vettore si impegna a consegnare la merce in cambio di tale documento. Nella polizza di carico le disposizioni, le quali riportano chiaramente che la merce deve essere consegnata ad una persona nominata, oppure secondo indicazioni, oppure al possessore della polizza di carico, costituiscono l'impegno del vettore riguardo alla consegna della merce.”

提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名人交货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。³²

In occidente, la polizza di carico ha avuto origine nel XIV secolo “come «document of title to the goods» per dimostrare il legittimo possesso dei beni in esso indicati ed autorizzare il detentore del titolo cartaceo a pretendere la consegna della merce di una terza persona”³³

Bisogna notare che la polizza di carico non è propriamente il contratto di trasporto merci via mare, bensì solo una prova dell'esistenza di tale contratto; difatti un accordo tra lo spedizioniere e il vettore è già in essere prima della stipula di una polizza di carico.

³² Traduzione personale

³³ Giampaolo Naronte, *Med China. Diritto cinese civile e marittimo. Cina e Mediterraneo: sistemi portuali a confronto*, Franco Angeli, 2006, pag. 182

Il vettore è tenuto ad emettere il documento su richiesta dello spedizioniere, una volta acquisita o caricata la merce sulla nave.

Gli elementi di cui deve essere composta la polizza di carico sono elencati nell'art. 73 della Legge:

- Descrizione della merce, numero di colli, peso o quantità, e nel caso, una dichiarazione di pericolosità della merce;
- Nome e principale luogo di lavoro del vettore;
- Nome della nave;
- Nome dello spedizioniere;
- Nome del destinatario;
- Porto di carico e data in cui il vettore è entrato in possesso della merce;
- Porto di scarico;
- Nel caso di trasporto multimodale, luogo dove la merce è stata presa e luogo in cui essa deve essere consegnata;
- Luogo e data di emissione della polizza di carico e numero di copie emesse;
- Pagamento delle spese di trasporto;
- Firma del vettore o di chi ne fa le veci.

L'articolo 73 stabilisce anche che la mancanza di uno o più di questi elementi non inficia la funzione della polizza di carico, a patto che risponda ai requisiti dell'articolo 71.

La polizza di carico può essere considerata in modi diversi in base al contesto.

In primo luogo, è la prova che esiste un contratto di trasporto merci via mare tra lo spedizioniere ed il vettore. Per questo motivo, alcuni ritengono che la Bill of Lading coincida con il contratto. In realtà l'accordo tra le due parti entra in essere prima che venga firmata la polizza.

Inoltre, dal punto di vista dello spedizioniere, la polizza di carico è soltanto prova che il vettore ha già ricevuto la merce o che l'ha già caricata sulla nave secondo ciò che è scritto nella polizza di carico. Se il vettore dimostra effettivamente che la merce ricevuta non è conforme a ciò che è scritto nel documento, può negare la sua validità come prova. Ciò non è possibile invece nel caso di trasferimento di possesso della polizza di carico nelle mani di un affidatario in buona fede, se è presente la "clausola di non conoscenza" nella polizza di carico, il vettore non può usare la non conformità della merce reale con ciò che è descritto nella polizza di carico per scontrarsi con l'affidatario della polizza di carico. In questo momento, la polizza di carico non è più l'inizio della prova del ricevimento della merce, anzi ne è la prova definitiva.

La Legge in analisi stabilisce che né il destinatario né il detentore della polizza di carico debbano essere ritenuti responsabili per spese di controstallia³⁴, di "dead freight"³⁵ o di altro genere occorse al porto di carico, a meno che non sia esplicitamente sancito dalla polizza di carico in essere³⁶. Tale articolo potrebbe essere stato stipulato per favorire gli importatori cinesi, proteggendoli dalla responsabilità legale di dover sostenere i costi presso i porti di carico. Tuttavia generalmente le polizze di carico contengono le clausole di carico e trasporto e quella di "lien", che regolamentano la responsabilità di tali spese.³⁷

Il tentativo da parte del governo di favorire i contraenti cinesi dei contratti commerciali rispetto alle controparti straniere è a mio avviso comunque indice di un'ancora immatura visione del commercio internazionale, forse causata dall'apertura troppo repentina agli elementi esteri.

Vi sono vari tipi di polizza di carico, suddivisi per diversi aspetti; qui di seguito ne riporto i principali:

Suddivisione secondo il metodo di registrazione del destinatario:

³⁴ La controstallia è una penale in cui si incorre per l'uso oltre il tempo concordato di un molo da parte di una nave. Oppure, per estensione, di un'attrezzatura concessa in uso per il carico o lo scarico della merce in porto (Giovanni Leonida, Dizionario della logistica <http://www.dizionariologistica.com/index.html>)

³⁵ Il "dead freight", letteralmente "trasporto morto", consiste nella capacità di carico di una nave completa, pagata come tale da un noleggiatore, ma inutilizzata (Giovanni Leonida, Dizionario della logistica <http://www.dizionariologistica.com/index.html>)

³⁶ Legge Marittima, art. 78

³⁷ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017 Part I, Par. 2.25

- La polizza di carico “nominale” 记名提单 *jiming tidan* (Straight B/ L): in base a tale polizza, la quale deve riportare nella colonna del destinatario sia la polizza del destinatario, sia la polizza assegnata al destinatario dal mittente, il vettore può consegnare la merce solo al destinatario nominato. Data la natura di questa polizza di carico, che non gode di molta libertà, il suo uso è piuttosto limitato; infatti generalmente si applica al trasporto di merci particolari, come materiale prezioso, o oggetti da esposizione, o ancora articoli per uso personale. Come definita dall’art. 79 della Legge Marittima: “la polizza di carico nominale non è negoziabile” 记名提单: 不得转让 *jiming tidan: bude zhuanrang*

- La polizza di carico all’ordine 指示提单 *zhishi tidan* (Order B/ L): indica una polizza che riporta nella colonna del destinatario solo la dicitura "secondo direttive di..." oppure solo "secondo direttive", dividendo a sua volta la polizza di carico all’ordine in nominale e in bianco. Secondo la prima, il vettore dovrà consegnare la merce seguendo la direttiva della persona indicata con la dicitura. Per quella in bianco, generalmente si sottintende che le direttive debbano provenire dallo spedizioniere. Sempre in base all’articolo 79: “la polizza di carico all’ordine può essere negoziata attraverso un endorsement nominale o in bianco” 指示提单: 经过记名背书或者空白背书转让 *zhishi tidan: jingguo jiming beishu huozhe kongbai beishu zhuanrang.*

- La polizza di carico “in bianco” 不记名提单 *bu jiming tidan* (Bearer B/ L, Blank B/ L, Open B/ L), a differenza delle due precedenti, non riporta né il destinatario né da chi deve provenire l’indicazione del destinatario, si limita a indicare nella colonna del destinatario la scritta “al possessore [del documento]” o “da consegnare al possessore [del documento]”, o a volte a lasciare il campo in bianco. Naturalmente questa modalità, anche se rende le procedure più semplici e veloci, è molto più rischiosa, per cui viene usata di rado. Come ultimo punto, l’art. 79 riporta: “la polizza di carico in bianco è negoziabile anche senza endorsement” 不记名提单: 无需背书, 即可转让 *bu jiming tidan: wuxu beishu, ji ke zhuanrang.*

Suddivisione sulla base che ci siano o meno delle annotazioni:

- La polizza di carico “pulita” 清洁提单 *qingjie tidan* (Clean B/ L): su questa polizza il vettore non ha annotato nessun commento negativo sullo stato apparente della merce. A volte è possibile che il vettore riporti delle annotazioni sulla qualità

dell’imballaggio o della merce, ma ciò è finalizzato ad eliminare ogni futura responsabilità che potrebbe sorgere; tuttavia fintanto che le annotazioni non sono esplicitamente negative, la polizza è da definirsi “pulita”.

- La polizza di carico “sporca” 不清洁提单 *bu qingjie tidan* (Unclean B/ L, Foul B/ L): al contrario della precedente, questa polizza riporta dei commenti negativi sullo stato della merce dopo il carico sulla nave. Questo tipo di polizza generalmente non è accettato né dal destinatario né dalla banca, che in questi casi rifiuta di pagare la compensazione per i danni. Per questa ragione di solito lo spedizioniere ricorre all’uso della lettera di garanzia³⁸ nel caso di danni alle merci precedenti all’imbarco. In questo modo il vettore può emettere una polizza di carico “pulita”, ma in caso di richiesta di danni da parte del destinatario, è lo spedizioniere che se ne assume l’onere.

Sebbene non ne riporti esattamente la denominazione, la Legge dà indicazione del contenuto di tali modalità di polizza negli art.75 e 76 del capitolo relativo ai contratti commerciali.

Suddivisione secondo il caricamento o meno della merce sulla nave:

- Polizza di carico con merce già caricata 已装船提单 *yi zhuang chuan tidan* (Shipped B/ L, On Board B/ L): questo tipo, riportando il nome della nave e la data in cui è stata caricata la merce su di essa, dovrebbe fornire una garanzia al destinatario di ricevere la merce nel tempo stabilito. In base al contratto commerciale internazionale e alla lettera di credito³⁹, il venditore deve essere in grado di fornire la polizza di carico già avvenuto.

- Polizza di carico con merce in attesa di trasporto 收货待运提单 *shouhuo daiyun tidan* (Received for Shipment B/ L) indica la polizza di carico per cui il destinatario ha ricevuto la merce ma non ha ancora emesso il documento firmato con la data di carico. Il vettore in questo caso ha già in carico la merce, ma non sono ancora indicati sulla

³⁸ La Lettera di Garanzia è un documento emesso dalla banca per conto di un cliente che ha stipulato un contratto di compravendita con un fornitore. Tale documento garantisce al fornitore il pagamento anche in caso di default della banca. Esso viene richiesto dal cliente sulla base di un compenso annuale.

³⁹ Lettera di credito: Documento emesso da una banca su istruzione di un compratore di beni che autorizza il venditore ad entrare in possesso di una certa somma nel momento in cui ha soddisfatto certe condizioni (ad es. consegnato la merce in un certo luogo). Può essere sia revocabile che irrevocabile. (Giovanni Leonida, Dizionario della logistica <http://www.dizionariologistica.com/index.html>)

polizza data di carico della merce, nome della nave e data di consegna della merce. A carico avvenuto, lo spedizioniere deve sostituire questa polizza con la Shipped B/ L, oppure richiedere al vettore di aggiungere la nota “già caricata” su quella in essere, indicando pure i dati mancanti menzionati ivi per renderla una polizza di carico con merce già caricata. Queste polizze, largamente usate in Cina negli ultimi anni, offrono diversi vantaggi, tra cui permettere al mittente di ottenere velocemente una Shipped B/ L dal vettore, in modo da richiedere il pagamento per tempo.

Questi due tipi di polizza sono regolati dall’art. 74, il quale stabilisce che se il vettore ha emesso su richiesta dello spedizioniere una polizza di carico con merce in attesa di trasporto prima che la merce sia caricata a bordo, lo spedizioniere può cedere tale merce al vettore, mentre se la merce è già caricata, la polizza è da considerarsi del primo tipo. Viene pure aggiunto nell’articolo che, qualora il vettore dovesse annotare sulla Received for Shipment B/ L il nome della nave e la data di carico, essa sia da ritenersi a tutti gli effetti una Shipped B/ L⁴⁰

Suddivisione secondo il tipo di trasporto:

- La polizza di carico diretta 直达提单 *zhida tidan* (Direct B/ L): indica una polizza secondo cui la merce deve essere consegnata direttamente al porto di destinazione, senza passare attraverso trasbordi. Questa è una la modalità favorita, in quanto comporta minori rischi, costi più bassi e tempi più ristretti.

- La polizza di carico attraverso l’oceano 海上联运提单 *haishang lianyun tidan* (Ocean through B/ L): si riferisce ad una polizza secondo cui la merce, dopo essere stata caricata sulla nave nel porto di partenza, subisce un trasbordo e viene trasferita ad un altro vettore che utilizza un'altra nave per raggiungere il porto di destinazione. Generalmente, il vettore firmatario di questo tipo di polizza è il primo vettore, che è responsabile dell'intero viaggio. Gli altri vettori si assumono la responsabilità solo del tratto di cui si sono occupati. Tuttavia vi sono però anche casi, ove indicato, per cui anche il primo vettore è responsabile solo del suo tratto di competenza.

- La polizza di trasporto multimodale 多式联运提单 *duoshi lianyun tidan* (Combined Transport B/ L): secondo questa polizza, la merce viene trasportata tramite due o più metodi, che devono includere il trasporto via mare. Essa viene emessa

⁴⁰ Legge Marittima, art. 74

dall'operatore di trasporto multimodale che, a differenza della polizza precedente, è responsabile della merce per l'intero periodo di trasporto, compresi i tratti non via mare. Questo tipo è principalmente usato per il trasporto merci tramite containers.

Tuttavia non è necessario che sia il vettore stesso a firmare la Bill of Lading, egli può autorizzare una terza parte a firmarla in sua vece, come ad esempio il capitano della nave.

Oltre alla Bill of Lading, gli altri documenti di trasporto più utilizzati sono:

- la lettera di vettura marittima 海运单 *haiyundan* (Sea Waybill)
- la polizza di carico elettronica 电子提单 *dianzi tidan* (Electronic Bill of Lading)

La prima è un documento scritto, simile alla polizza di carico, ma generalmente più semplice. Anch'essa serve a provare l'esistenza di un contratto di trasporto merci via mare e del carico sulla nave o della presa di controllo della merce da parte del vettore, così come a garantire l'obbligo da parte del vettore di consegnare la merce al destinatario assegnato.

Rispetto alla polizza di carico, gode di diversi vantaggi, che l'hanno resa un documento sempre più utilizzato in ambito internazionale.

In primo luogo, la sua natura più semplice le conferisce maggiore velocità ed efficienza.

In secondo luogo, a differenza della polizza di carico diretta, è un documento non negoziabile, (vale a dire che la proprietà non può essere trasferita), e non funge da prova dei diritti proprietari della merce.

Infine, la consegna è più rapida rispetto a quelle tramite polizza di carico, perché mentre per quest'ultima bisogna aspettare la polizza originale, per la waybill è sufficiente che il destinatario provi di essere la persona indicata nel documento.

Sono sorte delle controversie legali riguardo all'applicabilità della "Convenzione sulle polizze di carico" alle lettere di vettura. Per risolverle, nel 34° Congresso del Comitato Marittimo Internazionale svoltosi a Parigi nel 1990 è stato adottato il "Regolamento uniformato del Comitato Marittimo Internazionale per la Sea Waybill" ("International Maritime Board Uniform Rules for Sea Waybill")

Tale regolamento evidenzia alcuni aspetti interessanti della lettera di vettura, qui di seguito riportati:

- L'applicazione della legge per la lettera di vettura. Poiché la lettera di vettura non è prova della proprietà della merce, vi sono evidenti differenze con la polizza di carico ovvero vi sono opinioni discordanti in ambito internazionale, per quanto riguarda l'applicabilità o meno della lettera di vettura sotto le regole dell' Aja, quelle dell' Aja-Visby o della legislazione nazionale corrispondente.

- I diritti del destinatario. Secondo la legge relativa alle polizze di carico i diritti del destinatario della polizza sono quelli di rivalersi sul vettore. Dato che il destinatario della lettera di vettura non la detiene mai, la modalità di rivalsa non può essere diretta. Per questo il "Regolamento uniformato per la lettera di vettura" ha adottato un principio rappresentativo, che prevede che "lo spedizioniere non solo agisca nel proprio interesse, ma anche come agente del destinatario, combinando gli interessi di quest'ultimo nel contratto di trasporto, e garantendo al vettore questo tipo di competenze". Su queste basi, il destinatario è da considerarsi una delle parti contraenti della lettera di vettura inclusa nel contratto di trasporto e ha l'autorità di rivalersi sul vettore.

- I diritti di dominio della merce. nel caso della polizza di carico, il destinatario della polizza ha il diritto di controllo sulla merce; nel caso della lettera di vettura, il destinatario non entra mai in possesso della lettera, ed inoltre essa non è prova dei diritti proprietari della merce, perciò prima della consegna della merce al destinatario, lo spedizioniere è la persona che detiene i diritti di dominio sulla merce. Secondo il "Regolamento uniformato per la lettera di vettura", lo spedizioniere è l'unica persona che ha il diritto di dare istruzioni al vettore su questioni quali il dominio della merce. Se non diversamente specificato, lo spedizioniere ha il diritto di modificare il destinatario in ogni momento antecedente alla consegna; inoltre, può trasferire il dominio sulla merce al destinatario prima della presa in carico da parte del vettore. Tuttavia queste disposizioni devono essere chiaramente riportate sulla lettera di vettura.

Distinguere tra polizza di carico e Sea Waybill non è sempre semplice, e nemmeno necessario, a meno che non sorgano controversie tra le parti.

Ad esempio, la distinzione si è rivelata indispensabile alla risoluzione di un caso del luglio 2010⁴¹: le circostanze riguardavano un contratto di trasporto tra la Jiangsu Holly Corporation, spedizioniere, e la CTS International Transportation Co Ltd, vettore, per una spedizione diretta negli Stati Uniti⁴². La CTS emise regolare polizza di carico, per poi affidare la merce alla Zim Integrated Shipping Services Co, in qualità di vettore effettivo. Quest'ultima emise un set di documenti di trasporto identificati col numero 545.

Nel febbraio 2011 la Jiangsu Holly vinse la causa contro la CTS riguardo al rilascio della merce senza polizza di carico. Di rimando, la CTS intentò un'azione legale contro la Zim Integrated in qualità di vettore per le stesse ragioni.

La questione principale era stabilire se i documenti di trasporto emessi dalla Zim con il numero 545 fossero da ritenersi polizza di carico o Sea Waybill, perché in questo caso, il vettore effettivo non sarebbe stato tenuto ad attendere la consegna dei documenti prima del rilascio della merce.

CTS sosteneva la tesi, poi confermata dalla corte, che il documento fosse una bill of lading in quanto così riportava la dicitura sopra di esso. Inoltre, come avviene solitamente per tali carte, venne emessa in triplice copia (mentre le Sea Waybills sono generalmente prodotte in un'unica copia). Infine, CTS presentò una copia della Sea Waybill numerata 545, dichiarando di aver richiesto alla Zim Integrated di trasformarla in una bill of lading. Nonostante la dichiarazione della Zim Integrated di non aver ottemperato alla richiesta, in ultima analisi la corte stabilì che, in base alla dicitura sul documento "Seaway [bill of lading] no original issued", il vettore effettivo avesse in realtà cambiato la natura del documento, mantenendo la stessa numerazione, e che quindi fosse da ritenersi responsabile per la perdita sostenuta dalla CTS.

⁴¹ Jiangsu Holly Corporation v CTS International Logistics Co Ltd (2011) Hu Hai Fa Shang Chu Zi No. 232 (Shanghai Maritime Court)

⁴² Jin Yu-Lai, Sea waybill or bill of lading? September 29 2010 | Contributed by Shanghai KaiRong Law Firm, International Law Office <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/China/Shanghai-Kai-Rong-Law-Firm/Sea-waybill-or-bill-of-lading?redir=1>

3.4 Varianti dei documenti di trasporto: lettere di garanzia 保证书 *baozhengdan* e lettere di indennità 担保书 *danbaoshu*

Un paragrafo a parte è dedicato alle lettere di garanzia come documenti di trasporto affiancati alle polizze di carico, in quanto in alcune giurisdizioni il legame con il contratto di trasporto merci citato al loro interno è stato espresso come riferimento per “individuare l’oggetto dell’obbligazione dell’emittente”⁴³.

Le lettere di garanzia possono essere di tre tipi: la letter of indemnity at shipment, che permette al vettore di rilasciare una polizza di carico pulita su richiesta dello spedizioniere pur rimanendo libero da ogni responsabilità nel caso di richiesta di risarcimento da terzi; la letter of guarantee at discharge, che viene rilasciata al vettore dal destinatario per il ritiro senza polizza di carico, a tutela del vettore in caso di reclamo della stessa merce da parte di terzi; e la fideiussione, che viene rilasciata da una banca all’armatore o al comandante della nave come garanzia del versamento di un contributo da parte del destinatario dopo la liquidazione di avaria. Di queste, le prime due danno adito a varie controversie per molte ragioni. In particolare la prima viene usata spesso con intenzioni fraudolente, e in molti casi sotto le regole dell’Aja-Visby tali indennità ai vettori da parte di spedizionieri fraudolenti non possono ritenersi valide a scapito dell’innocente destinatario⁴⁴.

Fondamentale per stabilire l’intento fraudolento delle parti in Cina è l’intervento delle Tribunali Marittimi, che decidono in materia caso per caso.

I parametri per valutare se il vettore può essere indennizzato sono stabilire la validità della lettera di garanzia, nel caso sia usata per uno scopo ragionevole, e la “bona fide” delle parti contraenti.

In alcuni casi le Tribunali Marittimi cinesi prima di emettere una sentenza, si rivolgono direttamente per un’opinione alla Tribunale Supremo.

⁴³ Alfredo Calderale, Le lettere di garanzia nel trasporto marittimo di merci. (in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo 6 e 7 Março de 2008, Almedina, Coimbra, 2008, p. 203-248)

⁴⁴ http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/sea/long_guide/letters.html

Nel diritto cinese, nel caso si trovasse che il vettore abbia emesso una polizza di carico pulita su richiesta dello spedizioniere non in “bona fide” a fronte di una lettera di indennità, e gli fosse richiesto dal destinatario il risarcimento dei danni, il vettore non potrebbe essere a sua volta risarcito, a causa dell’invalidità della suddetta lettera per quanto riguarda il contratto in sé. Tuttavia, in base ai Principi Generali del Codice Civile cinese del 1986, se due o più parti arrecano danno ad una parte innocente che richiede un risarcimento, entrambe le parti ne dovranno condividere equamente l’onere.

Un esempio di questa pratica si è visto nel caso della Xiamen Chengyi Shipping Co Ltd contro la Yunfu Pyrite Group Ltd⁴⁵, in cui la Tribunale Marittimo di Guangzhou ha stabilito che la lettera di indennità fosse invalida per mancanza di “bona fide”, ma che entrambe le parti avessero violato i diritti del detentore della polizza di carico, e che quindi fossero entrambi obbligati al risarcimento. Siccome il vettore aveva già compensato la perdita del detentore della polizza, la corte decise che lo spedizioniere dovesse indennizzargli il 50% del risarcimento.

Un aspetto interessante in merito è dato dalla considerazione delle Tribunali Marittimi che la mala fede e l’intento di frode nell’emissione delle lettere di indennità non sempre coincidono; il vettore potrebbe aver emesso una lettera di indennità nonostante la conoscenza del danno relativo alla merce non con l’intento di frodare il destinatario, bensì solo per continuare a fare affari con lo spedizioniere. Tuttavia, seppure non vi sia in questo caso l’intento di frode, la lettera di indennità non è comunque valida per il principio di mala fede.

Le “letters of guarantee at discharge” possono essere legittime a seconda della loro formulazione e del loro intento. Il loro scopo è quello di indennizzare il vettore contro i risarcimenti richiesti per il rilascio del carico senza la polizza di carico originale. Sono divenute necessarie per colmare il vuoto in materia lasciato dalla regolamentazione dell’Aja e dell’Aja-Visby.

Per spiegare meglio il suo utilizzo, espongo di seguito un caso del 2008 in cui l’applicazione di tale lettera di garanzia sarebbe stata particolarmente conveniente per il vettore in questione.

⁴⁵ Xiamen Chengyi Shipping Co Ltd v Yunfu Pyrite Group Ltd (2000) Guang Hai Fa Shi Zi No. 95 (Guangzhou Maritime Court)

In tale caso, le parti contraenti erano uno spedizioniere di nazionalità cinese, la Jiangsu Maibaolong Co Ltd, un acquirente danese, e il vettore incaricato, la cinese Shanghai Logistic Co Ltd, che a sua volta delegò il trasporto alla sua compagnia agente, la Scan Logistics (Shanghai) Co Ltd in qualità di freight forwarder⁴⁶.

Siccome la Scan Logistics consegnò il carico senza polizza di carico originale all'acquirente danese, che non aveva effettuato il pagamento, lo spedizioniere intentò causa contro il vettore ed il suo freight forwarder.

Tuttavia la merce aveva problemi qualitativi, non passò l'ispezione della dogana e l'acquirente di conseguenza tardava a pagare. Per non rischiare la vendita all'asta, la stessa Maibaolong autorizzò la consegna prima del pagamento, cosa che la Scan Global fece secondo il principio di buona fede.

Alla fine le due parti raggiunsero un accordo, e la Scan Global rimborsò lo spedizioniere per il 68% del valore della merce.

A mio avviso però sarebbe stato meglio se il vettore avesse richiesto alla Jiangsu Maibaolong Co Ltd una "letter of guarantee at discharge" per tutelarsi: in questo modo, dopo il rilascio della merce, lo spedizioniere non avrebbe potuto intentare un'azione contro l'acquirente che aveva mancato di pagare.

3.5 Quando non si possiede una nave: i contratti di affitto

Quattro sono i tipi di contratto di affitto tra cui scegliere: il contratto di Voyage charter 航次租船合同 *hangci zuchuan hetong*, il contratto di trasporto multimodale 多式联运合同 *duoshi lianyun hetong*, il contratto di Time charter 定期租船合同 *dingqi zuchuan hetong*, e il contratto di Bareboat Charter Party 光船租赁合同 *guangchuan zulin hetong*.

⁴⁶ Jin Yu-Lai, Release of goods without bill of Lading September 29, 2010 | Contributed by Shanghai KaiRong Law Firm <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/China/Shanghai-Kai-Rong-Law-Firm/Release-of-goods-without-bill-of-lading?redir=1>

Questi contratti vengono idealmente collocati in due categorie diverse: il Voyage charter ed il trasporto multimodale sono trattati come contratti di trasporto merci via mare, e quindi enunciati nel relativo capitolo 4 della Legge Marittima, mentre al Time charter ed al Bareboat charter è dedicato un capitolo a sé, il 6. Seppure non vi sia una distinzione tra i termini atta a spiegare questa suddivisione, sono personalmente prona a ritenere che la ragione consista nella differenza così come considerata nel Codice della Navigazione italiana tra contratto di locazione e contratto di noleggio: nel primo caso è compresa la consegna della nave ed in tal momento l'armatore assolve a tutti i suoi obblighi contrattuali; nel secondo caso invece la consegna non è inclusa ed è l'armatore ad essere responsabile dei viaggi. Si può dire che nella locazione l'oggetto del contratto sia la nave, mentre nel noleggio sia il servizio, la nave ha solo una funzione strumentale.

Tuttavia l'articolo 384 del Codice della Navigazione italiano riporta indistintamente il Voyage charter ed il Time charter come contratti di noleggio.

Vediamo nel dettaglio le differenze tra questi contratti:

- Voyage Charter

Il contratto di "Voyage charter", definito dall' art. 92 della Legge marittima,

"indica un contratto per cui il locatore, fornisce al locatario una nave o parte di essa per il trasporto delle merci concordate da un porto all'altro, a fronte del pagamento da parte del locatario delle spese di trasporto"

是指船舶出租人向承租人提供船舶或者船舶的部分 舱位，装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。

Il contratto di voyage charter è il tipo di contratto più diffuso, e si distingue nettamente dagli altri tipi sopra menzionati per quanto riguarda il possesso, l'uso e i metodi di pagamento.

Il locatore è responsabile di assumere l'equipaggio, di gestire le operazioni della nave e di pagare le spese di gestione⁴⁷.

⁴⁷ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 95

Eccetto le spese di carico e scarico della merce, e dei costi dei materiali sotto coperta, è possibile ce ne siano altre fuori dagli accordi, altre spese di operazioni della nave, quali costo del carburante, spese portuali, spese di manutenzione, assicurazioni, stipendi dell'equipaggio, vitto ecc. in generale coperte dal locatore.

Inoltre il locatore è responsabile della merce. Egli non solo deve gestire con cura l'idoneità alla navigazione, ma è anche responsabile di carico, trasporto, cura, scarico e consegna attenta e appropriata della merce.

Il locatario può affittare l'intera nave o solo una parte di essa e deve, come da accordi, pagare le spese di trasporto e le penali per i ritardi.

In generale tutti i contratti riportano il nome della merce, la tipologia, la quantità e i porti di carico e scarico, e riportano pure i tempi di carico e scarico e le penali per i ritardi, e i costi per le spedizioni rapide.

Il contratto deve venire stipulato in forma scritta e deve adottare la forma di un contratto standard.

Il contratto non ha uno statuto unificato, il grado di libertà delle parti coinvolte di concludere un accordo è molto elevato. Al momento non ci sono convenzioni internazionali relative al contratto di voyage charter, le legislazioni di ogni nazione rispettano tutte l'autonomia di opinione delle parti coinvolte. Per cui fintantoché il contratto non viola le disposizioni obbligatorie e l'ordine pubblico, esso entra in vigore non appena chiuso.

Secondo l'art. 94, oltre al fatto che l'armatore deve rendere la nave idonea alla navigazione e non deve avere una navigazione irrazionale eccetto per cause di forza maggiore (come riportato negli articoli 47 e 49, relativi alle responsabilità del trasportatore⁴⁸),

⁴⁸ Legge Marittima, art. 47: "Il trasportatore dovrà, all'inizio e durante il viaggio, esercitare la necessaria cura affinché la nave sia atta alla navigazione, debitamente fornita di equipaggio, equipaggiata e fornita di provviste, e che la stiva, la cella frigorifera, l'aria condizionata e le altre aree di stoccaggio siano idonee e possano ospitare, trasportare e preservare la merce in sicurezza." (承运人在船舶开航前和开航当时, 应当谨慎处理, 使船舶处于适航状态, 妥善 配备船员、装备船舶和配备供应品, 并使货舱、冷藏舱、冷气和其他载货处所适于并能安全 收受、载运和保管货物。)

Legge Marittima, art. 49: "Il trasportatore dovrà trasportare la merce fino al porto di scarico seguendo la rotta concordata, o quella consueta, o quella geograficamente più lineare.

Le deviazioni di una nave per mare dovute al soccorso o tentativo di soccorso di vite umane o proprietà, o le deviazioni ragionevoli, non sono da ritenersi violazioni del comportamento stipulato nella clausola

“le altre disposizioni [...] dovranno essere applicate all’armatore e al noleggiatore solo in assenza di disposizioni rilevanti, o in assenza di disposizioni che differiscono da quelle nel contratto di voyage charter”.

其他 [...] 规定，仅在航次租船合同没有约定或者没有不同约定时，适用于航次租船合同的出租人和承租人。

- Time Charter

Al contratto di time charter è riservata l’intera sezione 2 del capitolo VI della Legge, che comincia con la definizione di tale contratto (art. 129):

“Un contratto di time charter è un contratto sotto cui l’armatore fornisce la nave designate debitamente equipaggiata al noleggiatore, il quale impiega la nave durante il periodo di tempo stabilito nel contratto e per lo scopo pattuito a fronte del pagamento del noleggio.”

定期租船合同，是指船舶出租人向承租人提供约定的由出租人配备船员的船舶，由承租人在约定的期间内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。

Questo contratto viene stipulato tra lo shipowner e l’utilizzatore (charterer) riguardo ad una specifica nave per un periodo di tempo ben preciso, entro il quale l’utilizzatore può compiere un numero infinito di viaggi a fini commerciali tra i due porti di partenza e destinazione indicati nel contratto stesso. Il costo di tale utilizzo è calcolato in base a tariffe giornaliere.⁴⁹

L’utilizzatore può rescindere il contratto per varie ragioni, come ad esempio la mancata o ritardata consegna della nave da parte dello shipowner, o se questo non può garantire la sicura navigabilità del mezzo⁵⁰. Nel caso del ritardo di consegna della nave, l’utilizzatore può inoltre richiedere i danni allo shipowner per le perdite subite a causa della violazione del contratto.

precedente.” (承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线将货物运往卸货港。船舶在海上为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反前款规定的行为。)

⁴⁹ Giampaolo Naronte, *Med China. Diritto cinese civile e marittimo. Cina e Mediterraneo: sistemi portuali a confronto*, Franco Angeli, 2006, pag. 187

⁵⁰ Legge Marittima, art. 131-132

Lo shipowner d'altro canto può cancellare il contratto e richiedere i danni al charterer nel caso in cui questi non abbia rispettato gli accordi riguardo all'area commerciale da utilizzare o al tipo di merce trasportata⁵¹.

- Trasporto multimodale

Il contratto di trasporto multimodale occupa la sezione 8 del capitolo 4 della Legge Marittima, ed è regolamentato da disposizioni speciali.

Innanzitutto è definito come:

“un contratto in cui un operatore di trasporto multimodale⁵², in cambio del pagamento delle spese di trasporto per l'intero viaggio, è incaricato di trasportare la merce dal luogo in cui la riceve a quello in cui la consegna al destinatario utilizzando due o più metodi di trasporto diversi, di cui uno deve essere di tipo marittimo.”

[...]多式联运经营人以两种以上的不同运输方式, 其中一种是海上运输方式, 负责将货物从接收地运至目的地交付收货人, 并收取全程运费的合同。⁵³

Gli altri metodi di trasporto affiancati a quello marittimo includono ad esempio quello su rotaie, quello per via aerea e quello stradale. Nonostante la presenza di questi elementi estranei, questo tipo di contratto è stato inserito nella sezione 8 del capitolo 4 della Legge Marittima con delle disposizioni speciali a causa dell'imprescindibilità del trasporto marittimo, oltre al fatto che all'entrata in vigore di questa Legge non vi fossero altre regolamentazioni esistenti in merito⁵⁴. Una regolamentazione ad hoc per i contratti di trasporto multimodale che non hanno trasporto marittimo è presente nella Legge sui contratti della Repubblica Popolare Cinese” 中华人民共和国合同法, entrata in vigore solo il 1 ottobre 1999.

⁵¹ Legge Marittima, art. 134-135

⁵² L'operatore di trasporto multimodale è definito come colui che ha stipulato un contratto di trasporto multimodale con uno spedizioniere, o di persona o tramite terze parti che ne fanno le veci 前款所称多式联运经营人, 是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人 (Legge Marittima, art. 102, par. 2)

⁵³ Legge Marittima, art. 102

⁵⁴ Zhao Guolin 赵国玲, “Haishangfa gailun” 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag.106

Questo modello di trasporto multimodale ha iniziato ad essere più utilizzato negli anni Sessanta con lo sviluppo del commercio internazionale tramite container, che ne ha semplificato le procedure, velocizzato i tempi ed abbattuto i costi.

L'operatore di trasporto multimodale è soggetto a due modalità diverse di responsabilità⁵⁵, dovute alla possibilità per questa figura di entrare in un contratto con altri trasportatori per quel che riguarda altri metodi di trasporto⁵⁶:

- la responsabilità “ a rete” 网状责任制: in questo caso l'operatore ha la responsabilità dell'intero viaggio, ma per la perdita o il danneggiamento delle merci in diverse sezioni di trasporto, gli operatori di trasporto multimodale sono rispettivamente responsabili per il risarcimento in base alle leggi e ai regolamenti che disciplinano il modo di trasporto nella sezione.

- la responsabilità “unificata” 统一责任制: in questo caso, l'operatore ha la responsabilità dell'intero viaggio, ma indipendentemente dalla sezione di trasporto in cui si è verificata la perdita o il danneggiamento delle merci, gli operatori di trasporto multimodale si assumono la responsabilità per il risarcimento in conformità con un regime di responsabilità uniforme.

In pratica, gli Artt. 105 e 106 della Legge Marittima specificano che in caso di perdita o danno avvenuti in una determinata sezione del viaggio, la responsabilità dell'operatore è regolamentata dalle norme previste per quel determinato tipo di trasporto, mentre nel caso in cui la sezione di trasporto non possa essere accertata, la responsabilità del l'operatore deve seguire le disposizioni di responsabilità di compensazione e norme di responsabilità del trasportatore della Legge Marittima, specificate nella sezione 2 del capitolo 4.

- Bareboat Charter

Infine, il contratto di Bareboat charter, o “a scafo nudo” è definito come un contratto secondo cui lo shipowner fornisce al noleggiatore 光船承租人 una nave senza

⁵⁵ Zhao Guolin 赵国玲, “Haishangfa gailun” 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 107-108

⁵⁶ Legge Marittima, art 104, par. 2

equipaggio che egli possa utilizzare ed operare per un periodo di tempo concordato in cambio del pagamento del noleggio⁵⁷. In questo contratto, il possesso ed il diritto di utilizzo sono trasferiti al locatario, mentre al locatore restano solo l'autorità sulla nave ed i proventi del noleggio.

Le principali caratteristiche di questo tipo di contratto sono:

- il fatto che sia regolamentato dalla Legge Marittima seppure questo tipo di contratto abbia le caratteristiche di un normale noleggio di proprietà e per cui dovrebbe seguire il Diritto Civile. In questo caso, l'obiettivo del contratto, il trasporto marittimo, ha un peso maggiore rispetto alla sua forma.
- Il fatto che tutti i costi
- il locatore è responsabile solo di fornire una nave atta alla navigazione ed i documenti relativi all'imbarcazione, il locatario è auto assegnato ed è responsabile delle operazioni e della gestione della nave, per cui gli stipendi ed il vitto dell'equipaggio, la manutenzione della nave, i costi di gestione, le spese portuali e pure i rischi operativi sono assunti dal locatario, ed in generale pure le spese assicurative della nave, il locatario deve anche pagare il noleggio entro il tempo pattuito.

Poiché il contratto ha le caratteristiche sopra menzionate, alcune ditte di spedizioni con carenza di fondi per costruire oppure acquistare navi, hanno iniziato a noleggiare con la forma dello scafo nudo allo scopo di ottenere un capitale (come noleggiatori) oppure allo scopo di risparmiare (come i costi di acquisto di navi, tasse, costi di registrazione ed evitare le rigorose disposizioni nazionali in materia di stipendi degli equipaggi, sistema previdenziale ecc.). Inoltre, generalmente al termine del contratto la nave andrebbe restituita, ma in alcuni contratti è presente una clausola di noleggio con diritto di riscatto 租购条款 per cui al termine del contratto, dopo che il locatario ha pagato tutte le spese, i diritti proprietari della nave gli vengono automaticamente trasferiti. Questo è un modo per acquistare una nave tramite finanziamento.⁵⁸

Il contratto di Bareboat charter, a differenza degli altri contratti, non ha l'obbligo di essere registrato, come è indicato nella sezione V del contratto internazionale utilizzato

⁵⁷ Legge Marittima, art. 144

⁵⁸ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 138

solitamente, lo Standard Bareboat Charter Contract⁵⁹, (registrato con il nome in codice BARECON), pubblicato nell'1989 dalla Baltic and International Maritime Council (BIMCO) ed implementato nel 2001. Questo fatto ha creato confusione in materia di confisca e vendita forzata di navi sotto Bareboat Charter. Difatti il tribunale ha la facoltà di confiscare le navi sotto questo contratto, ma esse possono essere vendute solo se sono registrate e di proprietà del convenuto. La Tribunale Supremo ha espresso un'opinione in merito a questo contrasto nel 2012 durante la Maritime Trial Working Conference, avvallando l'idea che "il tribunale può vendere forzatamente tutte le navi confiscate, incluse quelle locate a scafo nudo, in ossequio all'articolo 29 della SMPL 2000⁶⁰". Questo al fine di saldare i debiti del locatore di scafo nudo responsabile. Nel 2013, in seguito all'emissione della Consultig Draft, la Corte ha aggiunto che, in base all'articolo 3, la vendita forzata non deve essere ostacolare gli altri soggetti coinvolti nell'esercitare i loro diritti nei confronti del proprietario.⁶¹

⁵⁹Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 137

⁶⁰ SMPL 2000: l'acronimo sta per Special Maritime Procedure Law e si riferisce alla Legge della Repubblica popolare cinese sulle procedure speciali per le controversie marittime, 中华人民共和国海事诉讼特别程序法 *zhongguo renmin gongheguo haishi susong tebie chengxu fa*. Tale Legge è stata scritta seguendo le disposizioni della Convenzione internazionale in materia di arresto di navi del 1999, sebbene la Cina abbia scelto di non ratificare tale Convenzione.

⁶¹ Newsletter sul Diritto Marittimo, Studio Legale Wang Jing & Associati, Aprile 14, no. 4, pag. 12

Capitolo quarto

4.1 Avaria comune, o general average 共同海损 *gongtong haisun* e avaria particolare o particular average 单独海损 *dandu haisun*

La questione dell'avaria è trattata nel capitolo X della Legge Marittima. Con avaria comune si indica la situazione in cui in uno stesso viaggio marittimo, per preservare da particolari sacrifici e costi la nave, la merce o altre proprietà coinvolte in una situazione di pericolo, allo scopo di una comune sicurezza, si adottino intenzionali e ragionevoli misure di emergenza. La perdita o il danno subito dalla nave o dalla merce a causa del ritardo sia durante che al termine del viaggio come quelli causati dalla detenzione della nave, dai prezzi di mercato e altre perdite indirette, non potranno rientrare nell'avaria comune⁶², mentre vi rientrano invece tutti i costi sostenuti per le riparazioni, il carburante, le provviste, l'equipaggio, il carico, lo stoccaggio e ricarico della merce, e le spese portuali durante la permanenza della nave nel porto di rifugio o di carico originario per le riparazioni necessarie.⁶³

In opposizione all'avaria comune vi è quella particolare, della quale però non vi è menzione all'interno della Legge. Tale tipo di avaria si riferisce ai costi ed ai danni sostenuti dal proprietario dell'imbarcazione danneggiata o dal proprietario della merce danneggiata. Le differenze principali rispetto all'avaria comune sono relative:

- alle cause dei danni subiti, laddove l'avaria particolare è soggetta a cause fortuite, come danni conseguenti una tempesta, un incendio, una perdita ecc, mentre come già visto l'avaria comune è causata intenzionalmente dall'uomo, qualunque sia la ragione.

- agli interessi delle parti: difatti nell'avaria comune si segue il principio dell'interesse comune di tutte le parti coinvolte, mentre l'avaria particolare è sostenuta solo dal proprietario della nave danneggiata o da quello della merce danneggiata, a seconda del danno subito.

⁶² Legge Marittima, art. 193

⁶³ Legge Marittima, art. 194

In caso di richiesta di risarcimento, spetta al richiedente dimostrare la validità per avaria comune e fornire le prove dell'ammontare delle spese sostenute⁶⁴.

4.2 La compensazione prioritaria, ovvero il diritto di maritime lien 优先权 *youxianquan*

Il maritime lien, come descritto nell'articolo 21 della Legge, è il diritto di compensazione prioritaria verso i proprietari della nave, i bareboat charterers o gli operatori navali riguardo alla nave da cui si è originato tale reclamo⁶⁵.

La compensazione avviene tramite vendita all'asta del bene in questione, ovvero l'imbarcazione.

I cinque tipi di rivendicazioni possibili sono elencati qui di seguito in ordine di priorità di compensazione:

-la remunerazione dell'equipaggio ed altre spese, quali quelle di rimpatrio o di assicurazioni stipulate dal Capitano, dall'equipaggio e dal resto dello staff, in conformità con le relative leggi sul lavoro, regole amministrative o contratti di lavoro;

-perdita di vite umane o danni fisici accaduti durante le operazioni della nave;

-costi relativi alla stazza della nave, al pilotaggio, alla permanenza in porto e altre spese portuali;

-costi relativi alle operazioni di salvataggio;

-compensazioni per la perdita o il danno a proprietà risultanti da atti illeciti nel corso dell'operazione della nave.⁶⁶

A partire dagli articoli della Legge Marittima relativi ai Maritime Liens, in Cina nel 1994 è stato stipulato un Regolamento per la Vendita all'Asta delle Navi. Esso:

⁶⁴ Legge Marittima, art. 196

⁶⁵ Legge Marittima, art. 21

⁶⁶ Legge Marittima, art. 22

riporta che le “altre richieste registrate” sono gerarchicamente superiori agli “interessi del proprietario della nave”.⁶⁷

Dal 1994 ad oggi, il Regolamento è stato aggiornato e modificato, cambiando infine la decisione iniziale di non permettere la vendita all’asta le navi a scafo nudo. Ad oggi, sia il sequestro che la vendita all’asta sono possibilità contemplate dal Regolamento.

Tuttavia, gli attori dei contenziosi avranno il diritto di richiedere la vendita forzata, ma sempre secondo l’ordine di priorità stabilito dalla Legge Marittima.

Un esempio di vendita all’asta dopo sequestro governativo, interessante data la presenza di elementi di estraneità, è rappresentato dal caso della nave russa SNOWMASS⁶⁸, attraccata nel 2009 al porto di Zhoushan (nello Zhejiang 浙江省) con un carico di calamari avariati. Le tre aziende locali proprietarie della merce richiesero alla Tribunale Marittimo di Ningbo 宁波 il sequestro del mezzo ed una garanzia da parte del proprietario della nave di 3 milioni di Yuan (circa 320.000 Euro all’epoca dei fatti). Questi dovette dichiarare bancarotta e l’imbarcazione fu passata ad un amministratore.

Tuttavia nessun interesse fu rivolto all’equipaggio russo, finché uno dei marinai morì di malattia durante il periodo di sequestro. La Tribunale Marittimo si trovò di fronte ad un dilemma, in quanto la Legge cinese non prevede la gestione di equipaggio straniero; scelse infine di mettere all’asta la nave, ed incluse tra le parti con priorità di compensazione i costi di spese mediche, di cremazione per il marinaio deceduto e di rimpatrio anticipato per il resto dell’equipaggio.

Degno di nota è il fatto che, seppure senza una linea guida da seguire, la Tribunale Supremo di Ningbo scelse di affidarsi all’ideale umanitario internazionale.

⁶⁷ Xiangyong, Shane Wang, Newsletter sul diritto marittimo cinese, n. 7 Agosto 2015, Studio Legale Wang Jing & Associati, p. 13, trad. a cura di Valentino Lucini. Questo è uno dei maggiori Studi Legali specializzati in Diritto Marittimo della Cina.

⁶⁸ Dieci casi modello riguardo al sequestro e alla vendita all’asta di navi del Tribunale Marittimo Nazionale 全国海事法院船舶扣押与拍卖十大典型案例 *quanguo haishi fayuan chuanbo kouya yu paimai shi da dianxing anli* , Tribunale Popolare Supremo, 28 febbraio 2015

4.3 Il contratto di assicurazione marittima 海上保险合同 *haishang baoxian hetong*

Il contratto di assicurazione marittima è definito come un contratto in cui l'assicuratore, secondo gli accordi, è responsabile della compensazione al soggetto assicurato che ha subito una perdita relativa all'oggetto dell'assicurazione causata da un incidente tra quelli assicurati, a fronte del pagamento del premio di assicurazione da parte dell'assicurato⁶⁹. Gli incidenti coperti dall'assicurazione includono quelli su cui si sono accordati assicuratore 保险人 *baoxianren* ed assicurato 被保险人 *beibaoxianren*, limitati ad incidenti marittimi, ma non necessariamente occorsi in mare. Si includono tra quelli marittimi difatti anche incidenti capitati su acque fluviali o su terraferma, allo scopo di adattarsi a vari tipi di trasporto, come quello multimodale⁷⁰.

Il contratto deve includere ovviamente i nomi delle due parti contraenti e ciò che deve essere assicurato 保险标的 *baoxianbiaode*, oltre al valore assicurabile 保险价值 *baoxianjiazhi*, all'importo assicurato 保险金额 *baoxianjin'e*, al premio di assicurazione 保险费 *baoxianfei*, ai pericoli contro cui si assicura e alla durata della copertura dell'assicurazione.

L'oggetto dell'assicurazione può variare tra:

- La nave;
- Il carico;
- I profitti sperati sulle merci;
- Il nolo;
- La responsabilità verso terze parti⁷¹;

⁶⁹ Legge Marittima, art. 216

⁷⁰ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 230

⁷¹ In questo tipo di contratto con responsabilità si intende principalmente quella per cui l'assicurato a causa di un proprio errore provoca dei danni fisici o la morte ad una terza persona, oppure danni ad una sua proprietà, oppure se si verificano altri incidenti stabiliti dalla legge o stabiliti nel contratto per cui egli dovrebbe sostenere la responsabilità di compensare la terza parte.

- Il guadagno derivante dalle operazioni di una nave, incluso le spese di trasporto, il costo del noleggio e le tariffe per i passeggeri.

Il valore assicurabile è il livello massimo di copertura dato da una polizza assicurativa. Tale valore può essere stabilito di comune accordo dall'assicuratore e dall'assicurato, oppure deve essere calcolato come disposto nell'art. 219 della Legge Marittima⁷², a seconda che il soggetto assicurato sia il carico, la nave, il nolo o altri soggetti.

Nel primo caso, il valore corrisponde all'insieme dell'ammontare della fattura o del valore reale del prodotto se non di tipo commerciale nel luogo di spedizione, del viaggio e del premio di assicurazione all'inizio della responsabilità dell'assicurazione. Nel secondo caso, il valore assicurabile coincide con quello della nave nel momento di inizio dell'assicurazione, comprensivo di tutto ciò che vi è a bordo. Nel terzo caso, esso corrisponde all'insieme del valore totale del noleggio pagabile al trasportatore e del premio di assicurazione all'inizio della responsabilità dell'assicurazione. Nell'ultimo caso, sarà l'insieme del valore reale del soggetto assicurato e del premio di assicurazione.

L'importo assicurato invece deve essere deciso tra le due parti e non può essere superiore al valore assicurabile.

⁷² Articolo 219: il valore assicurabile dell'oggetto assicurato deve essere concordato tra l'assicuratore e l'assicurato.

Se l'assicuratore e l'assicurato non concordano sul valore assicurato, il valore assicurato deve essere calcolato conformemente alle seguenti disposizioni:

1. il valore assicurato della nave è il valore della nave all'inizio della responsabilità assicurativa, compreso il valore dello scafo, macchinari e attrezzature, e la somma del valore del carburante, materiali, sartiame, razioni, acqua dolce a bordo e il premio di assicurazione;
2. il valore assicurato della merce è il prezzo di fatturazione al quale le merci sono state spedite all'inizio della responsabilità assicurativa o il valore effettivo delle merci non negoziabili nel luogo di partenza, nonché la somma delle spese di nolo e di assicurazione;
3. Il valore assicurativo del nolo è la somma del totale del trasporto e del premio assicurativo del vettore all'inizio della responsabilità assicurativa;
4. Il valore assicurativo di altre materie assicurative è la somma del valore effettivo della materia assicurativa e del premio assicurativo all'inizio della responsabilità assicurativa.

第二百一十九条: 保险标的的保险价值由保险人与被保险人约定。

保险人与被保险人未约定保险价值的, 保险价值依照下列规定计算:

- (一) 船舶的保险价值, 是保险责任开始时船舶的价值, 包括船壳、机器、设备的价值, 以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和;
- (二) 货物的保险价值, 是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和;
- (三) 运费的保险价值, 是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和;
- (四) 其他保险标的的保险价值, 是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。

Nei casi non coperti dalla Legge marittima, si applicano la Legge Assicurativa (l'ultimo emendamento è del 2015) oppure il Regolamento del Tribunale Supremo del Popolo su alcuni problemi nei processi su casi di controversie in ambito di assicurazione marittima 最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定 *zuigao renmin fayuan guanyu shenli haishang baoxian jiufen anjian ruogan wenti de guiding*, emendato il 23 novembre 2006.

Tale regolamento, che consta di 17 articoli, è una breve raccolta di casi occorsi per cui la Tribunale Supremo del Popolo ha stabilito un giudizio, creando un precedente. Di conseguenza essi sono stati trasformati in articoli che implementano in ambiti molto specifici le Leggi già in vigore.

4.4 Il contratto di assicurazione per il trasporto merci via mare 海上运输货物保险合同 *haishang yunshu huowu baoxian hetong* ed il contratto di assicurazione per le navi 船舶保险合同 *chuanbo baoxian hetong*

All'interno del contratto di assicurazione per trasporto marittimo delle merci è necessario distinguere tra rischio basilare 主要险别 *zhuyao xianbie* (o 主险 *zhuxian*) e rischi addizionali 附加险别 *fujia xianbie*. Il primo indica che i rischi possono essere coperti indipendentemente, ma non possono essere collegati ad altri rischi addizionali.

Il rischio basilare si divide ulteriormente in tre tipi di clausole:

- Free from Particular Average (FPA) 平安险 *ping'anxian*;
- With Particular Average (WPA) 水清险 *shuiqingxian*;
- All risks 一切险 *yiqiexian*⁷³;

⁷³ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 250

La clausola FPA indica la non responsabilità dell'assicurazione per l'indennizzo nei casi di avaria particolare (di cui si è discusso nel paragrafo 4.1). Questa clausola è la più limitante delle tre. Può includere vari tipi di incidenti di total loss e di avaria generale, quali quelli causati da disastri naturali, affondamento, incagliamento, collisioni, perdite durante il carico o lo scarico della merce, ecc. Tuttavia la partial loss dovuta a calamità naturali non viene inclusa, a meno che esse non occorran prima o dopo incidenti fortuiti⁷⁴.

Per quanto riguarda la WPA, sebbene la traduzione letterale del termine cinese sia "assicurazione per danni causati dall'acqua", la sua responsabilità non si limita a questo danno: difatti la traduzione italiana del suo corrispettivo inglese (adottato anche nella pratica internazionale) è "inclusa l'avaria particolare"⁷⁵. Essa, oltre a coprire le varie responsabilità della FPA, include anche la perdita parziale della merce assicurata causata da calamità naturali quali cattivo tempo, lampi, tsunami, terremoti, inondazioni ecc.

Infine, la clausola All Risks è la più comunemente usata in quanto la più completa, anche se non include esattamente tutti i rischi, contrariamente al suo nome. Oltre alle clausole FPA e WPA, comprende anche l'indennizzo nei casi di perdita totale o parziale dovuta a cause esterne nel corso del viaggio, quali furto, perdite, contaminazioni, danni causati dall'umidità o dal caldo ecc. Per altri rischi più particolari si rimanda invece alle clausole di rischi addizionali.

Tale tipo di contratto però, a differenza del precedente, non può essere stipulato separatamente, ma deve essere associato ad uno di quelli basilari.

La durata dell'assicurazione è principalmente divisa in tre clausole⁷⁶:

-da magazzino a magazzino 仓至仓 *cangzhicang*: questa clausola indica il caso in cui, stabilito il magazzino di partenza, il contratto di assicurazione si conclude quando la merce giunge al magazzino di destinazione assegnato; oppure ad altri spazi di stoccaggio utilizzati dall'assicurato; oppure 60 giorni dopo che la merce è stata

⁷⁴ Guangzhou Unipearl Business & Logistics Co., Ltd., Insurance clauses, 1 febbraio 2011
<http://www.unipearl.net/ArticleShow.asp?ArtID=42>

⁷⁵ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 252

⁷⁶ Zhao Guolin 赵国玲, "Haishangfa gailun" 海商法概论 (Introduzione alla Legge Marittima), Beijing daxue chubanshe 北京大学出版社, 1999, pag. 253

completamente scaricata dalla nave nel porto di scarico finale; oppure entro 60 giorni da quando la merce inizia il trasbordo se esso è previsto verso una destinazione non precisata nella polizza assicurativa 保险单 *baoxiandan*.

-estensione di responsabilità 扩展责任 *kuozhan zeren*

-termine dei viaggi 航程终止 *hangzheng zhongzhi*: questa e la clausola precedente si applicano nel caso in cui per qualche motivo vi sia stato un ritardo nella consegna. In tali casi si seguono le due seguenti direttive: se la merce assicurata è venduta in una destinazione non specificata nella polizza assicurativa, la responsabilità dell'assicurazione dura fino alla consegna, ma comunque entro un limite di 60 giorni da quando la merce è stata scaricata completamente nel porto dalla nave; se nel limite dei 60 giorni la merce assicurata continua il viaggio verso una destinazione riportata nella polizza assicurativa o altre destinazioni, allora la responsabilità dell'assicurazione terminerà secondo la clausola "da magazzino a magazzino".

Il contratto di assicurazione delle navi è molto simile a quello per il trasporto merci, poiché lo scopo di proteggersi dai rischi in mare è lo stesso. Tuttavia, data la natura del soggetto assicurato, alcune differenze sono indispensabili. Per cominciare, l'ambito della responsabilità nella clausola All Risks include, oltre ai danni per disastri naturali, incidenti e altri costi relativi, anche l'indennizzo a terze parti per i casi di collisione tra navi, dove invece il contratto per il trasporto merci non prevede i danni a terzi. In secondo luogo, mentre il contratto per il trasporto merci prevede solo l'assicurazione a numero di viaggi 航次保险 *hangci baoxian*, quello per la nave può anche utilizzare la modalità a periodo di tempo 定期保险 *dingqi baoxian*. In terzo luogo, la pratica per il trasferimento è fondamentalmente diversa: nel caso delle merci, il trasferimento può essere eseguito dall'assicurato senza necessità di avere prima il consenso dell'assicuratore, mentre nel caso delle navi, tale trasferimento deve ricevere l'approvazione dell'assicuratore. In caso contrario, il contratto verrà automaticamente terminato. Nell'ipotesi di un contratto a numero di viaggi, il contratto terminerà alla fine dei viaggi concordati.

Inoltre il contratto per la nave differisce anche per il tipo di rischio basilare: al posto delle clausole FPA e WPA troviamo invece quelle di partial loss 部分损失 *bufen sunshi*

e di total loss 全损险 *quansunxian*, divisa a sua volta in actual total loss 实际全损 *shijiquansun* e constructive total loss 推定全损 *tuiding quansun*⁷⁷.

L'actual total loss occorre quando il soggetto assicurato è completamente distrutto oltre ogni possibile riparazione, o perduto⁷⁸. Invece il constructive total loss occorre quando il soggetto assicurato danneggiato può essere riparato, ma il costo di tali riparazioni eccede il valore corrente del soggetto, per cui non vi è convenienza.

La clausola di total loss è soggetta ai seguenti eventi: calamità naturali, collisioni con oggetti galleggianti, incendi ed esplosioni, furto o pirateria, abbandono delle merci, incidenti nucleari, incidenti nelle operazioni di carico e scarico della merce o del carburante, potenziali difetti dei macchinari della nave, cattive intenzioni del capitano e della ciurma a scapito dell'assicurato, negligenza del capitano e della ciurma, danni causati da atti intrapresi da autorità governative per prevenire o mitigare l'inquinamento.

Invece i principali eventi sotto cui ricade la clausola All Risks per le navi sono:

-la responsabilità per le collisioni 碰撞责任 *pengzhuan zeren* (l'assicuratore non è responsabile per danni a persone o malattie; la merce o la proprietà contenute nella nave assicurata o le loro relative responsabilità; la rimozione di ostacoli, relitti, merci o altri articoli; l'inquinamento o la contaminazione di qualsiasi proprietà o sostanza, inclusi le misure preventive ed i costi di smaltimento; spese indirette per perdita o ritardo della merce);

-l'avaria generale ed il soccorso 共同海损和救助 *gongtong haisun he jiuzhu*;

-i costi di salvataggio 施救费用 *shijiu feiyong*.

Infine, i rischi aggiuntivi dell'assicurazione per le navi includono i rischi di guerra e assicurazione per gli scioperi, per cui l'assicuratore sarà responsabile di pagare l'indennizzo. Al contrario non sono inclusi: l'esplosione di bombe atomiche, bombe a

⁷⁷ Legge Marittima, art. 245-246

⁷⁸ Per un approfondimento sull'argomento si faccia riferimento a 熊靖 Xiong Jing (assistente giudice dell'Ufficio di ricerca della Tribunale Marittimo di Wuhan), 论海上货物运输中货物实际损失的认定 - 《海商法》第 55 条的理解与适用 (Sulla determinazione dell'actual total loss nel trasporto di merci via mare - Comprensione e applicazione dell'articolo 55 della Legge Marittima), 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, 2 marzo 2015

idrogeno o armi nucleari, l'arresto, la confisca, l'esproprio o la detenzione della nave da parte del governo o delle autorità locali dello Stato di registrazione della nave, una guerra scoppiata (dichiarata o meno) tra gli stati membri permanenti del concilio di sicurezza delle nazioni unite.

Possono anche essere aggiunte altre clausole, come ad esempio quella relativa all'inquinamento da petrolio.

4.5 I P&I Club 船东互保协会 *chuandong hubao xiehui*

Il P&I Club è una associazione non governativa e no profit di mutua assicurazione che fornisce fondi per la compartecipazione dei rischi, l'informazione e la rappresentanza dei propri membri. Tale associazione è composta da proprietari navali, operatori, noleggiatori e navigatori sotto le compagnie membra. Mentre una compagnia assicurativa si rivolge ai suoi azionisti, il P&I Club sostiene solo i propri membri.

Invece di pagare un premio assicurativo, ogni membro dell'associazione versa una quota annuale che va a finire in una cassa comune, a cui si attinge in caso di necessità di assistenza ad uno qualsiasi dei membri.

Il contratto di assicurazione P&I è un altro tipo di contratto che si è venuto a creare nella seconda metà del 1800 per sopperire ai mutamenti del mercato economico. Data la natura no profit e non governativa delle associazioni stipulanti, i contratti non sono di natura commerciale, per cui sono regolamentati dalla Contract Law del 1999⁷⁹.

Generalmente i P&I Club rilasciano degli strumenti di garanzia denominati LOU – letter of undertaking 担保函 *danbaohan*. In tali documenti, si garantisce al ricevente il rimborso di perdite finanziarie causate da un incidente in mare a carico di un membro dell'associazione P&I. I LOU inoltre sono documenti molto versatili in quanto a contenuti e pure facili da ottenere.

In Cina uno dei principali P&I Club è il “China Shipowners Mutual Assurance Association” 中国船东互保协会 *zhongguo chuandong hubao xiehui*, fondato a Pechino

⁷⁹ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017 Cap. 15, par. 15.2

nel 1984, e gestito dal Ministero dei Trasporti 交通运输部 *jiaotong yunshu bu*, anche se è registrato come organizzazione sociale presso il Ministero degli Affari Civili 民政部 *minzheng bu*.

Tale Associazione fornisce vari servizi, oltre a quello di copertura P&I, quali la copertura dello scafo marino 船舶险 *chuanbo xian*, la copertura FD&D⁸⁰ 航辩险 *hangbian xian*, la responsabilità dei noleggiatori a tempo 租船人责任险 *zuchuanren zeren xian* e il servizio di prevenzione delle perdite 防损服务 *fangsun fuwu*⁸¹.

Va detto che i P&I non sono ritenuti entità legali e pertanto non possono essere soggetti a processi. Ciò è dimostrato dalla decisione del Tribunale Marittimo di Tianjin nel 2009, quando due navi, la CS e la SF si sono scontrate nel porto della città. Premesso che la colpa dell'incidente fu senza dubbio attribuita alla SF, il nodo della questione fu che il P&I che aveva assicurato la SF fu chiamato in causa come coimputato.

Il P&I ribatté di non essere un'entità legale, bensì un marchio commerciale utilizzato da 12 compagnie indipendenti che avevano affidato la gestione di questioni quali l'assicurazione ad una società di gestione. Tali assicurati erano responsabili ciascuno in una certa percentuale stabilita nel relativo accordo di responsabilità ed indennità. Inoltre aggiunse che in base al contratto di assicurazione, solo l'assicurato, in questo caso la SF avrebbe avuto il diritto di richiedere un indennizzo all'assicuratore nel caso di una semplice collisione tra imbarcazioni. Anche nel caso in cui, come il querelante riteneva, ci fosse stato il rischio di perdita di petrolio, il P&I non sarebbe potuto essere ritenuto responsabile secondo l' International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 per due ragioni:

- La compagnia di navigazione detentrici della CS non sarebbe stata un querelante idoneo poiché considerata parte responsabile assieme all'altra compagnia e all'armatore della SF, non vittima;
- La richiesta del querelante per le spese di prevenzione da inquinamento petrolifero fu fatta successivamente alla collisione, per cui l'assicuratore passibile

⁸⁰ Freight, demurrage and defense (merci, controstaia e difesa)

⁸¹ http://www.cpiweb.org/cpiwebmanager/pages/productservice.jsp?language=C&type=BPX&SYSMOD ULE_ID=1427

avrebbe dovuto essere quello della parte responsabile dell'inquinamento petrolifero, ovvero il querelante stesso, e non quello della controparte.

Un aspetto interessante da considerare è il valore legale dei LOU. Generalmente i tribunali marittimi tendono ad applicare la Guarantee Law 中华人民共和国担保法 *zhonghua renmin gongheguo danbaofa* del 1995 invece di analizzare la terminologia e gli attributi legali delle lettere di garanzia.

Ad esempio nel 2012 il tribunale marittimo di Xiamen gestì il caso tra la filiale Zhangzhou Jinbao 州市金保支 della PICC Property and Casualty Company Limited (PICC P&C) 中国人民财产保险股份有限公司 contro la Aevanguard SDN. BHD. 艾依先锋航运公司, la Guard P&I (Bermuda) Ltd. 嘉德保赔(百慕大)有限公司 e la Guard P&I (Hong Kong) Ltd. 嘉德保赔(香港)有限公司 a riguardo di una disputa per la compensazione in un contratto di trasporto merci via mare, applicando direttamente l'articolo 18 della Guarantee Law e decretando così che la Guard Shipowners Assurance Association in quanto garante sostenesse la responsabilità di compensazione⁸².

Difatti l'articolo citato riporta:

“La garanzia della responsabilità congiunta si riferisce agli accordi tra le parti coinvolte in un contratto di garanzia per cui il garante ed il debitore sostengono la responsabilità congiunta del debito. Quando il debitore soggetto alla garanzia della responsabilità congiunta dopo la data di scadenza del debito stabilita nel contratto principale manca di pagare il debito, il creditore può richiedergli il pagamento dello stesso, e può inoltre richiedere al garante di assumere la responsabilità della garanzia in misura pari alla sua parte di garanzia.”

当事人在保证合同中约定保证人与债务人对债务承担连带责任的，为连带责任保证。连带责任保证的债务人在主合同规定的债务履行期届满没有履行债务的，债权人可以要求债务人履行债务，也可以要求保证人在其保证范围内承担保证责任。

⁸² Li Lan, Zhang Bo 李澜, 章博, “Chuangdong hubao xiehui danbaohan falü shuxing fenxi” 船东互保协会担保函法律属性探析, 中国海商法研究 (Analisi degli attributi legali dei P&I Club LOU), in “Zhongguo haishangfa yanjiu 中国海商法研究 (Rivista cinese di diritto marittimo), Vol. 26, n. 4, dicembre 2015, pag. 104

Capitolo quinto

5.1 I tribunali marittimi 海事法院 *haishi fayuan*

In Cina, il principale organo di risoluzione di controversie in materia marittima è il Tribunale Marittimo⁸³.

Inizialmente i tribunali marittimi istituiti erano solo sei: quelli di Guangzhou 广州, Shanghai 上海, Tianjin 天津, Dalian 大连, Qingdao 青岛 e Wuhan 武汉⁸⁴. Nel 1990 furono poi aggiunti quelli di Haikou 海口 e Xiamen 厦门, nel 1992 quello di Ningbo 宁波 e nel 1999 quello di Beihai 北海, portando il totale a dieci.

I tribunali marittimi sono allo stesso livello delle corti popolari intermedie. In caso di richieste di ricorsi in appello da parte di un tribunale marittimo, la giurisdizione passa all'Alta Tribunale Popolare della stessa provincia di appartenenza del tribunale marittimo⁸⁵.

La base di partenza del codice di procedura marittima su cui si basano le corti è stata la Legge sulla Procedura Civile 中华人民共和国民事诉讼法 *zhonghua renmin gongheguo minshi susong fa* del 1982 fino al 1999, quando è stata promulgata la Legge

⁸³ Il sistema cinese dei tribunali è suddiviso in quattro livelli: il Tribunale Popolare Supremo 最高人民法院 *zuigao renmin fayuan*, il Tribunale Popolare Superiore 高级人民法院 *gaoji renmin fayuan*, il Tribunale Popolare Intermedio 中级人民法院 *zhongji renmin fayuan* e il Tribunale Popolare di Base 基层人民法院 *ji ceng renmin fayuan*. Oltre a questi, vi sono dei tribunali specializzati, tra cui emergono anche quelli marittimi, istituiti il 14 novembre 1984 dall'Ottava Assemblea del Comitato Permanente 常务委员会第八次会议 *changwu weiyuanhui dibaci huiyi* del Sesto Congresso Popolare Nazionale 第六届全国人民代表大会 *diliujie quanguo renmin daibiao dahui* attraverso l'atto "Decisione del Comitato Permanente del Congresso Popolare Nazionale di istituire tribunali marittimi nelle città portuali" 全国人民代表大会常务委员会关于在沿海港口城市设立海事法院的决定 *quanguo renmin daibiao dahui changwu weiyuanhui guanyu zai yanhai gangkou chengshi sheli haishi fayuan de jue ding*, abbreviato anche in "Decisione di istituzione dei tribunali marittimi" 设立海事法院的决定 *sheli haishi fayuan de jue ding*. Tale documento consta di solo 4 brevi capitoli, riassunti nei seguenti principi:

1. La Corte Suprema può istituire un nuovo tribunale marittimo in una città portuale se ne vede la necessità.

2. Il tribunale marittimo ha la responsabilità di ospitare il Comitato Permanente del Congresso Popolare Nazionale e le pratiche processuali devono essere supervisionate in loco dal Tribunale Popolare Supremo.

3. Il Tribunale Popolare Supremo ha la responsabilità di suddividere la giurisdizione nelle regioni, mentre l'Alta Tribunale Popolare con sede nel luogo del tribunale marittimo ha la funzione di corte d'appello 上诉审 *shangsu shen*.

4. Gli ufficiali giudiziari 审判人员 *shenpan renyuan* dei tribunali marittimi possono essere incaricati e rimossi dal Comitato Permanente del Congresso Popolare Municipale 市人大常委会 *shi renda changwei hui*

⁸⁴ Quello di Wuhan è l'unico Tribunale Marittimo non direttamente sul mare, bensì locato lungo il Fiume Azzurro 长江 *changjiang*

⁸⁵ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017 Cap. 18 par. 18.7

sulle procedure speciali per le controversie marittime⁸⁶, allo scopo di integrare ed approfondire la Legge precedente. Lo scopo di tale legge è descritto nell'articolo 1 della sezione dei principi generali:

“Questa Legge è formulata allo scopo di tutelare i diritti procedurali dei querelanti negli affari marittimi, di garantire che le corti popolari accertino i fatti, distinguere le responsabilità, applicare correttamente la Legge ed esaminare prontamente i casi di affari marittimi.”

为维护海事诉讼当事人的诉讼权利，保证人民法院查明事实，分清责任，正确适用法律，及时审理海事案件，制定本法。

Un aspetto degno di particolare nota è quello di mettere in primo piano gli accordi internazionali rispetto alle disposizioni della Legge sulla Procedura Civile, eccetto nei casi in cui lo Stato cinese abbia stabilito delle riserve⁸⁷.

Nel 1989 furono inoltre promulgate le “Disposizioni del Tribunale Popolare Supremo sull’ambito dei casi che devono essere accettati dai Tribunali Marittimi” 最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定 *zuigao renmin fayuan guanyu haishi fayuan shouli anjian fanwei de guiding*, implementate poi nel 2016 con il nome *Diverse disposizioni della Corte suprema del popolo sulla portata dell'accettazione dei casi da parte dei tribunali marittimi* 最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定 *zuigao renmin fayuan guanyu haishi fayuan shouli anjian fanwei de ruogan guiding*. Queste disposizioni servirono ad includere nella giurisdizione dei Tribunali Marittimi 14 tipi di casi di ambito marittimo e commerciale, suddivisi in 6 categorie principali⁸⁸:

- Cause che riguardano controversie su illeciti marittimi;
- Cause che riguardano controversie su contratti marittimi;
- Casi legati a controversie sullo sviluppo e l'utilizzo di oceani e zone acquatiche che riportano alla protezione marina ed ambientale;

⁸⁶ Si veda nota 60.

⁸⁷ Special Maritime Procedure Law, art. 3

⁸⁸ Tan Xuewen 谭学文, “Sifa tizhi gaige zhong de ben tuxing ziyuan-haishi fayuan de tansuo yu qishi” 司法体制改革中的本土性资源-海事法院的探索与启示 (Le risorse native per la riforma del sistema giuridico-esplorazione e rivelazione dei tribunali marittimi), in “Zhongguo haishangfa yanjiu 中国海商法研究 (Rivista cinese di diritto marittimo), Vol. 26, n. 1, marzo 2015, pag. 26

- Altri casi che riguardano controversie su affari marittimi;
- Casi amministrativi marittimi;
- Casi che riguardano procedure marittime speciali.

Quando un caso ricade in una di queste giurisdizioni, le parti non possono esimersi dal sottoporre la controversia ad un tribunale marittimo.

Ne è un esempio il caso tra la Yingkou New Port Ore Terminal Co., Ltd 营口新港矿石码头有限公司 e la China Railway Materials Co., Ltd 中国铁路物资哈尔滨有限公司 nel 2014, la cui sentenza civile è riportata nel nuovo processo 民提字 *min ti zi* n. 13 sul sito della Tribunale Supremo Popolare della Repubblica Popolare cinese.

In questo caso la Yingkou era stata incaricata di immagazzinare e consegnare la merce della China Railway, ma non aveva rispettato la seconda parte del contratto ed era stata condannata in primo grado dalla Corte Intermedia di Harbin alla restituzione di tutta la merce oppure al pagamento dell'intera somma risultante dalle perdite della controparte e dai costi processuali.

la Yingkou aveva richiesto un nuovo processo in quanto non riteneva che la giurisdizione riguardasse la Corte intermedia bensì il Tribunale Marittimo specializzato di Dalian.

In base alle disposizioni della giurisdizione del luogo di domicilio dell'imputato secondo il principio di diritto civile ed in conformità con la Legge di Procedura Civile, il caso considerato avrebbe dovuto essere trasferito al Tribunale Popolare Intermedia di Yingkou , dove la Yingkou New Port Ore aveva sede.

Il tribunale in primo grado aveva considerato il caso come contratto di stoccaggio merci portuali 港口货物保管合同 *hangkou huowu baoguan hetong*.

Secondo il primo articolo della Interpretazione della Tribunale Supremo del popolo in merito a diverse questioni relative all'applicazione della "legge della Repubblica popolare cinese sulla procedura speciale per le controversie marittime" ed il secondo articolo della Suprema normativa del tribunale popolare sull'accettazione dei casi da parte dei tribunali marittimi, era il tribunale marittimo locale ad avere giurisdizione su questo caso, per cui il caso fu spostato di sede a Dalian. Tuttavia la China Railway Materials Co., Ltd. rifiutò di accettare la prima istanza e fece ricorso al Tribunale

Supremo Popolare della provincia dello Heilongjiang, il quale valutò che le due parti si erano accordate in una clausola del contratto firmato sullo stabilire un tribunale nel caso dovessero sorgere contese, come previsto dall'articolo 34⁸⁹ della Legge di Procedura Civile, il tribunale di competenza dovesse essere quello stabilito dal contratto, vale a dire quello dove era in corso l'azione penale. Dunque revocò la sentenza del tribunale di prima istanza e ristabilì come sede della giurisdizione il Tribunale Popolare Intermedio di Harbin. Questo decretò che nell'accordo stipulato dalle parti, i dettagli dell'immagazzinamento del carbone non erano stati specificati, pertanto, in base all'articolo 12 della Contract Law 中华人民共和国合同法 *zhonghua renmin gongheguo hetong* e all'articolo 1 dell'Interpretazione del Tribunale Supremo del Popolo su alcune questioni riguardanti l'applicazione della "Legge Contrattuale della Repubblica Popolare Cinese", questo accordo non aveva fondamento. La Yingkou rifiutò ulteriormente questa seconda istanza, dichiarando inoltre di non essere stata notificata dal Tribunale di seconda istanza, ed anche che la giurisdizione cadeva sotto il Tribunale Marittimo di Dalian, sulla base degli accordi firmati tra la Yingkou stessa e la filiale della China Railway con sede a Dalian.

La China Railway ribatté che:

- La Legge di Procedura Civile e le sue interpretazioni non possono essere usati in caso di nuovi processi;
- La valutazione del Tribunale di seconda istanza era corretta;
- Il caso riguardava una semplice disputa sul contratto di stoccaggio, per cui non rientrava nella giurisdizione del Tribunale Marittimo, perché in questo caso non era legata al trasporto via mare.
- In base all'articolo 188 delle Opinioni del Tribunale Popolare Supremo su varie questioni relative all'applicabilità della Legge di Procedura Civile della Repubblica Popolare Cinese 最高人民法院关于适用<中华人民共和国民事诉讼法>若干问题的意见 *zuigao renmin fayuan guanyu shiyong "zhonghua renmin gongheguo minshi susongfa"* ruogan wenti de yijian, i Tribunali di seconda istanza possono

⁸⁹ Legge di Procedura Civile della Repubblica Popolare Cinese, 中华人民共和国民事诉讼法, art. 34: "Le parti in disputa su un contratto o su altre questioni riguardanti i diritti proprietari possono concordare in forma scritta sulla sede del Tribunale che abbia giurisdizione sulla disputa nel luogo di domicilio dell'accusato, nel luogo dove è stato firmato o ha svolgimento, nel luogo di domicilio del querelante, sul luogo dove si trova l'oggetto della contesa oppure ogni altro luogo effettivamente connesso alla disputa, ma le disposizioni di questa legge riguardanti la giurisdizione gerarchica e la giurisdizione esclusiva non possono essere violate", traduzione personale

ascoltare casi di obiezione sulla giurisdizione e procedere a loro discrezione in base alle prove fornite dalle parti, perciò la scelta di non ascoltare l'obiezione di giurisdizione da parte del Tribunale di seconda istanza era perfettamente legale.

- L'obiettivo della Yingkou nell'obiettare sulla giurisdizione dei Tribunali era quello di allungare i tempi in modo da evitare la responsabilità economica.

Infine, le Disposizioni del Tribunale Popolare Supremo sull'accettazione dei casi da parte dei Tribunali Marittimi 最高人民法院关于海事法院受理案件范围的规定 *zuigao renmin fayuan guanyu haishi fayuan shouli anjian fanwei de guiding*⁹⁰, adottate dalla 1674° riunione del Comitato Giudiziario del Tribunale Popolare Supremo il 28 dicembre 2015 ed entrata in vigore il 1 marzo 2016 asseriscono che:

“secondo la Legge sulla Procedura Civile della Repubblica popolare cinese, le Procedure speciali della Repubblica Popolare Cinese per le controversie marittime, la Legge sulla procedura amministrativa della Repubblica popolare cinese, così come i Trattati internazionali rilevanti conclusi o partecipati dalla Cina, e combinando la prassi dei processi marittimi in Cina, la portata delle disposizioni dei casi accettati dai tribunali marittimi è ora stabilita come segue: [...] B. Casi di controversie su contratti marittimi [...] 35. casi di controversie su contratti di stoccaggio, deposito e custodia di container marittimi”.

根据《中华人民共和国民事诉讼法》《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》《中华人民共和国行政诉讼法》以及我国缔结或者参加的有关国际条约，结合我国海事审判实际，现将海事法院受理案件的范围规定如下：[...] 二、海商合同纠纷案件 [...] 35. 海运集装箱仓储、堆存、保管合同纠纷案件。

È evidente che questo caso ricada sotto tali circostanze, e quindi secondo l'articolo 23 della Legge di Procedura Civile, che enuncia:

⁹⁰ Questa normativa ha sostituito le Varie disposizioni del Tribunale Popolare Supremo sull'accettazione dei casi da parte dei tribunali marittimi 最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定 *zuigao renmin fayuan guanyu haishi fayuan shouli anjian fanwei de ruogan guiding*, in vigore dal 18 settembre 2001. Il fatto che dal nome della normativa sia stato tolto il termine “varie” ci suggerisce che il Tribunale Popolare Supremo abbia voluto sottolineare come sia stata presa la decisione di escludere categoricamente ogni altra maniera di accettare un caso da parte dei Tribunali Marittimi eccetto per quelle indicate, a differenza del nome precedente, che dava adito all'interpretazione di essere una sorta di linea guida non ancora completa. <http://www.lawinfochina.com/Display.aspx?lib=law&Cgid=264657>

“il contenzioso derivante da una controversia contrattuale è soggetto alla giurisdizione del convenuto o alla giurisdizione del tribunale in cui viene eseguito il contratto”,

因合同纠纷提起的诉讼，由被告所在地或者合同履行地法院管辖

la giurisdizione fu spostata al Tribunale Marittimo di Dalian dove la Yingkou risiedeva, dopo che il Tribunale di seconda istanza dichiarò l'errore del Tribunale di prima istanza e ne invalidò la sentenza.

5.2 Alternativa al processo: l'arbitrato 仲裁 *zhongcai*

L'arbitrato è un metodo di risoluzione delle controversie parallelo alle cause in tribunale che gode di alcuni vantaggi.

Innanzitutto la pratica dell'arbitrato è più rapida, anche se più onerosa, rispetto ad un procedimento giudiziario.

In Cina, la pratica dell'arbitrato è regolamentata appunto dalla Arbitration Law 中华人民共和国仲裁法 *zhonghua renmin gongheguo zhongcaifa* promulgata il 31 agosto 1994 (solo un anno dopo la Legge marittima) e poi revisionata nel 2009.

Uno degli articoli a mio avviso più importanti e più citati di questa Legge è il 16, che riguarda l'arbitration agreement 仲裁协议 *zhongcai xieyi*. Questo articolo dice che:

Un accordo di arbitrato include clausole di arbitrato concordate nel contratto e altri accordi di richieste di arbitrato concordati in forma scritta prima o dopo l'insorgere di una disputa.

Gli accordi di arbitrato devono avere i seguenti contenuti:

- dichiarazione di intenti per richieste di arbitrato;
- questioni relative all'arbitrato;
- la commissione di arbitrato selezionata.

仲裁协议包括合同中订立的仲裁条款和以其他书面方式在纠纷发生前或者纠纷发生后达成的请求仲裁的协议。

仲裁协议应当具有下列内容：

(一)请求仲裁的意思表示；

(二)仲裁事项；

(三)选定的仲裁委员会。

La pratica dell'arbitrato viene menzionata in alcuni articoli all'interno della Legge Marittima, nel caso in cui vi siano degli accordi di arbitrato preesistenti, senza però entrare nel merito di come essi vadano regolati. Questo fa intendere che, seppur ammettendo ufficialmente l'utilizzo dell'arbitrato, la Legge in sé non ha alcun obiettivo di regolamentarlo direttamente, lasciando il compito all'Arbitration Law.

5.3 La CMAC

La maggiore istituzione permanente che si occupa appunto della gestione delle dispute in materia marittima in Cina è appunto la China Maritime Arbitration Commission 中国海事仲裁委员会 *zhongguo haishi zhongcai weyuanhui*, colloquialmente conosciuta con l'acronimo CMAC e fondata all'interno del Consiglio Cinese per la Promozione del Commercio Internazionale 中国国际贸易促进委员会 *zhongguo guoji maoyi cujin weiyuanhui*. La Commissione ha sede a Pechino, ma è stata aperta una succursale a Hong Kong nel 2014⁹¹.

Le Regole di Arbitrato imposte dal CMAC esordiscono con la seguente clausola:

Model Arbitration Clause Any dispute arising from or in connection with this Contract shall be submitted to China Maritime Arbitration Commission (CMAC) for arbitration which

⁹¹ Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, 2017, cap. 26 par. 26.44

shall be conducted in accordance with the CMAC's arbitration rules in effect at the time of applying for arbitration. The arbitral award is final and binding upon both parties.⁹²

La giurisdizione della CMAC ricade nei seguenti casi:

- (a) disputes arising from admiralty, maritime;
- (b) related disputes arising from aviation, railways, highways, etc.;
- (c) other commercial disputes arising from trade, investment, finance, insurance, construction, etc.;
- (d) other cases where the parties have agreed to refer their disputes to CMAC for arbitration⁹³.

Seppure la CMAC sia l'istituzione principale in materia di arbitrato, non è detto che le parti debbano fare obbligatoriamente riferimento ad essa nei casi qui indicati: i contraenti possono appoggiarsi anche ad altre istituzioni. Tuttavia in caso queste non vengano specificate nell'accordo di arbitrato, verrà sottinteso automaticamente che dovranno appoggiarsi alla CMAC⁹⁴.

Esistono alcune disposizioni speciali che possono essere sottoposte alla CMAC, quali la preservazione delle richieste di risarcimento marittime⁹⁵, le ingiunzioni marittime⁹⁶ e la fondazione di un limite per il fondo per le richieste di risarcimento marittime⁹⁷, ma che la CMAC deve necessariamente sottomettere al Tribunale Marittimo relativo alla giurisdizione del caso, in quanto solo questo ha tale autorità.

5.4 L'Alleanza P3 (P3 联盟 *liangmeng*) e le regole anti-trust contro i consorzi

A causa della crisi economica che ha colpito Europa e Stati Uniti nel 2008 e che influenza ancora oggi l'economia, anche l'industria navale ha subito un grave colpo, in quanto mezzo di commercio internazionale.

⁹² <http://www.cmac.org.cn/wp-content/uploads/2018/09/2018%E4%BB%B2%E8%A3%81%E8%A7%84%E5%88%99%E8%8B%B1%E6%96%87.pdf>, pag. 3

⁹³ Arbitration Rules of CMAC, art 3

⁹⁴ Arbitration Rules of CMAC, art 4, par. 4

⁹⁵ Arbitration Rules of CMAC, art 23

⁹⁶ Arbitration Rules of CMAC, art 25

⁹⁷ Arbitration Rules of CMAC, art 26

La crisi ha causato un drastico calo di domanda di servizi navali e di conseguenza i tassi di trasporto merci sono crollati, per cui la competizione tra le diverse compagnie di navigazione si è inasprita sempre di più, tanto che molte sono state costrette a dichiarare bancarotta a causa delle ingenti perdite. Per limitare i danni, alcune compagnie sono ricorse a mezzi alternativi quali, fusioni, acquisizioni ed alleanze. Tra queste, la più nota è sicuramente l'Alleanza P3, formatasi nel giugno del 2013 tra la Maersk Line 马士基航运 *mashiji hangyun*, la MSC 地中海航运 *dizhonghai hangyun* e la CMA CGM 达飞轮船公司 *dafei lunchuan gongsi*. Quest'alleanza copre le tre aree marittime principali, ovvero quella tra Asia ed Europa, quella transpacificca e quella transatlantica e prevede di investire più di 250 navi container in 29 rotte. ⁹⁸

L'obiettivo è quello di integrare i prodotti, ridurre le fermate nei porti, accorciare la durata dei viaggi, aumentare la rapidità dei servizi portuali ed abbassare i costi delle operazioni. Inoltre permette di eliminare o comunque limitare il prima frequente sovrapporsi di rotte contemporanee. ⁹⁹

Per rientrare nei requisiti anti-monopolio dei vari Paesi, le compagnie hanno stabilito un centro comune di dispaccio delle navi con sede a Londra ed un distaccamento a Singapore, il quale non comprende cooperazione nelle vendite, marchio, quote di mercato e nemmeno la redistribuzione dei profitti. Questo centro è l'elemento innovativo rispetto alle alleanze precedenti.

Il 18 settembre 2013 l'Alleanza ha presentato al Ministero del Commercio cinese 商务部 *shanwubu* la documentazione relativa alla dichiarazione di anti-monopolio.

Dopo alcuni riesami e richieste di approfondimento, il 17 giugno 2014 il Ministero decise di non autorizzare l'Alleanza P3, a differenza della Federal Maritime Commission degli Stati Uniti e della Commissione Europea.

⁹⁸ He Lijiang, 何立江, "P3 liangmeng dui quanti hangyun ye de yingxiang fenxi" P3 联盟对全球航运业的影响分析, (Analisi dell'impatto dell'alleanza P3 sull'industria navale globale), *经济师*(L'economista), giu 2018, pp. 278-280

⁹⁹ Chen Yihui 陈艺惠, "P3 liangmeng P3 anli pingxi" 联盟案例评析(Analisi sul caso dell'Alleanza P3), *祖国* (Madrepatria), ago 2016, Beijing, pp-166-167

Questo è il secondo caso di proibizione da parte della Cina di accorpamento di operatori commerciali dalla promulgazione della Legge Anti-Trust 中华人民共和国反垄断法 *zhonghua renmin gongheguo fanlongduan fa* del 2008.

Questo tipo di acquisizione ricade sotto l'articolo 20 della Legge Anti-Trust che definisce i termini con cui si può riscontrare una "Concentrazione di operatori commerciali" 经营者集中 *jingying zhe jizhong*.

L'articolo 2 ribadisce anche che questa Legge, oltre a controllare e regolamentare i monopoli nelle attività commerciali del mercato interno cinese, si applica anche:

agli atti monopolistici al di fuori del territorio della Repubblica Popolare Cinese che hanno un effetto sull'esclusione o limitazione della concorrenza sul mercato interno.

中华人民共和国境外的垄断行为，对境内市场竞争产生排除、限制影响的 [...]。

Questo è un accento importante sull'internazionalità del problema dei monopoli.

A livello internazionale, si possono riscontrare 5 aspetti dell'Alleanza P3 che influenzano enormemente il mercato:

- L'incremento del livello di capacità di trasporto e la promozione dell'integrazione dell'industria;
- L'innalzamento della barriera per l'accesso al mercato delle navi di linea;
- La promozione della riconfigurazione dei porti principali e di quelli interni;
- La promozione di un rapido sviluppo del trasporto per linee secondarie;
- L'accelerazione dell'eliminazione delle navi vecchie e dello sviluppo della navigazione ecologica.

È evidente che l'asticella per le compagnie di piccole e medie dimensioni è troppo alta in confronto alle prestazioni che questi tre colossi possono fornire, e forse per questo motivo il Ministero cinese ha rifiutato la richiesta dell'Alleanza.

Ad ogni modo, il 29 marzo 2017 una sussidiaria della Maersk Group, la Maersk Line, ha presentato domanda al Ministero, affermando che avrebbe acquisito il 100% delle

quote della nona più grande compagnia di navigazione al mondo, la Hamburg Süd Group 汉堡南美船务集团 *hanbao nanmei chuanwu jituan*. Tale domanda è stata approvata lo scorso novembre 2017.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Wang Yujia 王羽佳, Xu Di 徐迪, Qianxi woguo “jingyingzhe jizhong” shencha zhidu xia mashiji de liangci changshi 浅析我国“经营者集中”审查制度下马士基的两次尝试 (Analisi preliminare dei due tentativi della Maersk sotto la sicurezza della “concentrazione di imprese”), *Rivista su traffico e porti 交通与港航*, Vol. 1, feb 2018, pp. 10-14

Bibliografia :

- “Zhongguo haishi zhongcai weiyuanhui zhongcai guize zhongguo guoji maoyi cujin weiyuan” 中国海事仲裁委员会仲裁规则中国国际贸易促进委员会 (Regole di Arbitrato della Commissione Cinese di Arbitrato Marittimo), 中国海事仲裁委员会仲裁规则, 1 ottobre 1995
- Abe, Kazutomo, Wilson , John S., “Investing in Port Infrastructure to Lower Trade Costs in East Asia”, *Journal of East Asian Economic Integration*, Vol. 15 n. 2, Estate 2011, pp. 3-47
- Carr, Michael, " China and the Law of the Sea Convention", *The Australian Journal of Chinese Affairs*, No. 9, gen1983, pp. 35-53
- Charney, Jonathan I., “Central East Asian Maritime Boundaries and the Law of the Sea”, *The American Journal of International Law*, Vol. 89 n. 4, ott 1995, pp. 724-749
- Chen Yihui 陈艺惠, “P3 liangmeng P3 anli pingxi” 联盟案例评析 (Analisi sul caso dell’Alleanza P3), 祖国, ago 2016, Beijing, pp-166-167
- Cheng, Tao, "Communist China and the Law of the Sea", *The American Journal of International Law*, Vol. 63 n. 1, gen 1969, pp. 47-73
- Chester Jenny, Wang Hongyun, “Transportation of Dangerous Goods in PRC Waters”, Newsletter International Law Office, 17 marzo 2004
- China-Britain Business Council 英文贸易协会, China (Shanghai) Pilot Free Trade Zone, Novembre 2014
- Clark, Hugh R., “Frontier Discourse and China's Maritime Frontier: China's Frontiers and the Encounter with the Sea through Early Imperial History”, *Journal of World History*, Vol.20 n. 1, 2009, pp.1-33

- Clifford, Nicholas R. , "Sir Frederick Maze and the Chinese Maritime Customs, 1937-1941", *The Journal of Modern History*, Vol 37 n. 1, mar 1965, pp. 18-34
- Dardani, Lawrence, *Applying Hague-Visby rules without bill of lading*, "International Law Office", 19 dicembre 2012, <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Italy/Dardani-Studio-Legale/Applying-Hague-Visby-rules-without-bill-of-lading>, 04/02/2017
- Deng Yong, Wang Qian, "Regarding Calculation of Fees such as Royalties and licence fees into The Dutiable Value of Import Goods", Wang Jing, 13/05/2010
- Dezan Shira & Associates, The New Free Trade Zones Explained, Part I: Guangdong, "China Briefing", 2015, <http://www.chinabriefing.com/news/2015/04/23/newfreetradezonesexplainedpartguangdong.html>, 12-02-2017
- Difference between NVOCC and Freight Forwarder, <https://howtoexportimport.com/Difference-between-NVOCC-and-Freight-Forwarder-466.aspx>, 11/02/2017
- Euser, Robert, "Chinese Law of Foreign Trade: An Interview", *The China Quarterly*, N. 73, mar 1978, pp. 159-165
- Fan Chong 范冲, Pu Yishan 普映山, "Lun wu zhengben tidan fanghuo he baoguan" 论无正本提单放货和报关 (Analisi sulla consegna e sdoganamento di merci senza polizza di carico originale), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 6 n. 4, dic 2015, pp. 91-102
- Gao Junhua 高俊华, "Guanyu haishi shenpan 《sanheyi》 de sikao" 关于海事审判“三合一”的思考(Considerazioni sulla modalità trinitaria del processo marittimo), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 19-24
- Gao Junhua, "Guanyu haishi shenpan “sanheyi” de sikao" 关于海事审判“三合一”的思考 (Considerazione sulla triplice modalità dei processi marittimi),

Chinese journal of maritime law 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 19-24

- He Lijiang, 何立江, "P3 liangmeng dui quanti hangyun ye de yingxiang fenxi" P3联盟对全球航运业的影响分析, (Analisi dell'impatto dell'alleanza P3 sull'industria navale globale), *L'economista* 经济师giu 2018, pp. 278-280
- He Lixin 何丽新, Taiwan 《haishangfa》 zuixin xiufa zhi pingshu" 台湾《海商法》最新修法之评述 (Recensione sulle ultime revisioni della legge marittima di Taiwan), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 2, giu 2015, pp. 71-76
- Huang Jiangang 黄建钢, "Lun Zhongguo haiyangfa de xianzhuang jiqi fazhan qushi" 论中国海洋法的现状及其发展趋势 (Discussione sulle condizioni attuali della Legge del mare in Cina e l'andamento del suo sviluppo), *Journal of Zhejiang ocean university (Humanities science)*, vol. 27 n. 3, sett 2010, pp. 1-9
- Huang Jie, Direct Application of International Commercial Law in Chinese Courts: Intellectual Property, Trade, and International Transportation, *Manchester Journal of International Economic Law*, Vol. 5, n. 3, pp. 105-142, 2008
- Hyer, Eric, "The South China Sea Disputes: Implications of China's Earlier Territorial Settlements", *Pacific Affairs*, Vol. 68, No. 1, Primavera 1995, pp. 34-54
- Jencks, Harlan W., "China as a Maritime Power by David G. Muller", *The China Quarterly*, No. 103, Sett. 1985, pp. 528-529
- Ji Guoxing, "Maritime Jurisdiction in the Three China Seas", *Institute on Global Conflict and Cooperation, University of California, San Diego*, 1995
- Jie Huang, Direct Application of International Commercial Law in Chinese Courts: Intellectual Property, Trade, and International Transportation, *Manchester Journal of International Economic Law*, Vol. 5 n. 3, 2008, pp. 105-142
- Kevin X. Li, "Review of Chinese Maritime Law: 2006", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 38 Luglio 2007, p. 369

- Lefebvre D'ovidio, Antonio, Pescatore, Gabriele, Tullio, Leopoldo, *Manuale di diritto della navigazione*, Giuffrè Editore, 2011, 770 p.
- Li Guangchun李光春, “Zhongguo zimaoku qiyungang tuishui zhidu de sikao”中国自贸区启运港退税制度的思考 (Considerazioni sul sistema di rimborso fiscale nei porti di partenza delle free trade zones cinesi), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 71-76
- Li Lan, Zhang Bo, “chandong hubao xiehui danbao han falu shuxing tanxi” 船东互保协会担保函法律属性探析 (Analisi degli attributi legali dei P&I Club LOU), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 4, dic 2015, pp. 103-109
- LI Tiansheng 李天生, "Haishang huowu yunshu quanze eryuanzhi yu yitihua: cong Ximalaya tiaokuan dao haiyun luyuefang zhidu" 海上货物运输权责二元制与一体化:从喜马拉雅条款到海运履约方制度 (Il sistema di diritti e doveri e l'integrazione del trasporto marittimo: dalla clausola Himalaya all'istituzione dell'accordo sul trasporto marittimo), *Journal of Xiangtan University (Philosophy and Social Sciences)*, Vol. 36 no. 6, Novembre 2012
- Liu Xiaotang 刘孝堂, “CIF maimai hetong zhong maifang xiegang daohuo zeren yanjiu - yingguofa xia de pangli chongtu yu shiwu xietiao” CIF 买卖合同中卖方卸港到货责任研究—英国法下的判例冲突与实务协调 (Ricerca sulla responsabilità del venditore per lo scarico di merci nei contratti di vendita CIF - Conflitto di giurisprudenza e coordinamento della pratica in base alla legge inglese), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 2, giu 2015, pp. 88-94
- Lu Weibin 卢卫彬, Chen Jun, 陈珺, “Junjian shishi hainanjiuzhu zhongdi baochou qinqiu quantanxi” 军舰实施海难救助中的报酬请求权探析 (Analisi delle richieste di risarcimento per il premio di salvataggio da parte delle navi da guerra nella gestione del salvataggio), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 2, Giu 2015, pp. 113-120

- Luo Huijie, Li Miao, “Reviewing Recent Developments in Chinese Maritime Law”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41 n. 3, luglio 2010, pp. 403-419
- M. Taylor Fravel, “Power Shifts and Escalation: Explaining China's Use of Force in Territorial Disputes” *International Security*, Vol. 32 n. 3, inverno 2007/2008, pp. 44-83
- Menno T. Kamminga, "Building Railroads on the Sea China's Attitude towards Maritime Law", *The China Quarterly*, No. 59 (giu-set 1974), pp. 544-558
- Miyoshi, Masahiro, “China's “U-Shaped Line” Claim in the South China Sea: Any Validity Under International Law?”, *Ocean Development & International Law*, Vol.43 n.1, 2012, pp. 1-17
- Naronte, Giampaolo, *Med China. Diritto cinese civile e marittimo. Cina e Mediterraneo: sistemi portuali a confronto*, Franco Angeli, 2006, 328 p
- Peng Yang 彭阳, “Guoji banlun yunshu gongsi qianzhi diyue yiwu fouding lun - yige anli yinfa de sikao” 国际班轮运输公司强制缔约义务否定论 - 一个案例引发的思考 (Negativismo degli obblighi contrattuali tassativi delle compagnie di navigazione di linea internazionali – riflessioni su un caso), *Chinese journal of maritime law*, Vol. 26 n. 2, giu 2015, pp. 95-102
- Sik Kwan Tai, Owen Tang, Peter Wong, “Note and comments on the first decision based on the Chinese regulations on international maritime transportation concerning terminal handling charges”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 38, Gen. 2007, pp. 111-123
- Standing Committee of the National People's Congress, “Maritime Law of the People's Republic of China” 中华人民共和国海商法 , 11-07-1992
- Supreme People’s Court, Ten Model Cases regarding Arrest and Auction of Vessels by Maritime Courts across the Country, 28/02/2015
- Tan, Xuewen, “Sifa tizhi gaige zhong de bentu xing zi – haishi fayuan de tansuo yu qishi” 司法体制改革中的本土性资 - 海事法院的探索与启示(Risorse locali per la riforma del sistema giudiziario – esplorazione e rivelazione dei

- Tribunali Marittimi), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 25-30
- Tang Zhefeng 汤喆峰, SI Yuzhuo, 司玉琢, "Lun Zhongguo haifa tixi jiqi jiangou" 论中国海法体系及其建构 (Sul sistema cinese di diritto marittimo e la sua costituzione), *Chinese Journal of Maritime Law*, Vol. 24 n. 3, settembre 2013, pp. 6-13
 - Wang Shumin 王淑敏, Yang Xin 杨欣, Li Rui-Kang 李瑞康, "Shanghai ziyou maoyiqu shishi "guoji chuanbo dengjin zhidu" de falu wenti yanjiu" 上海自由贸易区实施“国际船舶登记制度”的法律问题研究 (Studio sulle questioni legali dell'attuazione del "Sistema internazionale di registrazione navale" nella zona di libero scambio di Shanghai), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol 26 n. 2, giu 2015, pp. 103-112
 - Wang Xiaoling, "Shipowners' Liens on Cargo in China", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 33, Aprile 2002, p. 217- 232
 - Wang Yujia 王羽佳, Xu Di 徐迪, "Qianxi woguo 《jingyingzhe jizhong》shencha zhidu xia mashiji de liangci changshi" 浅析我国“经营者集中”审查制度下马士基的两次尝试 (Analisi preliminare dei due tentativi della Maersk sotto la sicurezza della “concentrazione di imprese”), *Rivista su traffico e porti* 交通与港航, Vol. 1, feb 2018, pp. 10-14
 - Xiong Jing 熊靖, "Lun haishang huowu yunshu zhong huowu shiji sunshi de rending - 《Haishangfa》di 55 tiao de lijie yu shiyong" 论海上货物运输中货物实际损失的认定—《海商法》第55条的理解与适用 (Sulla determinazione dell'effettiva perdita di merci nel trasporto di merci via mare - Comprensione e applicazione dell'articolo 55 della legge marittima), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 31-35
 - Xu Jun, Qiao Jing, "Impact of PRC New Tort Liability Law on Settlement of Marine Tort Disputes", Wang Jing & Co., 19 luglio 2010
 - Xu, Jianfeng, "Arrest of Ships in China", Wang Jing, 29/08/2007

- Yang Donglai, “International Maritime Law: A Comparative Analysis of Maritime Lien Priority Under United States and Chinese Maritime Law”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 23, Primavera 1999, p. 465
- Yao Yaping 姚亚平, "Qingting Zhongguo hao shengyin - Guoji haishi weiyuanhui di 40 jie dahui ceji" 倾听中国好声音—国际海事委员会第40届大会侧记 (Ascoltare la voce della Cina - Considerazioni sulla 40° conferenza del comitato marittimo internazionale), *China Academic Journal Electronic Publishing House*, 2012
- Yao, Rainy, Elsinga, Steven, *China Announces Three New Free Trade Zones in Tianjin, Guangdong and Fujian*, “China Briefing”, 2014, <http://www.chinabriefing.com/news/2014/12/25/chinaannouncethreenewfts.html>, 12-02-2017
- Zhang Guobin 张国斌, “Lun haiyang huajie zhengduan zhong 《xiangguan hai'an》 de shibie” 论海洋划界争端中《相关海岸》的识别 (Sull'identificazione delle "coste correlate" nella disputa sulla delimitazione marittima), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 2, giu 2015, pp. 54-59
- Zhang Jinlei 张金蕾, Pan Xiuhua 潘秀华, “Zhongguo haishang baoxian falu zhidu xiugai de zaishenshi – yi 《2015 nian yingguo baoxianfa》 wei beijing” 中国海上保险法律制度修改的再审视 -以《2015 年英国保险法》为背景 (Riesame della revisione del sistema legale di assicurazione marittima in Cina – sulla base dell'Insurance Act 2015 del Regno Unito), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 6 n. 4, dic 2015, pp. 16-26
- Zhang, Lixing, “Shipping Law and Practice in China - Legal Analysis of the Draft Maritime Code and Maritime Jurisdiction” , *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 14 n. 2, 1990, pp. 209-237
- Zhao Guolin 赵国玲, *Haishangfa gailun* 海商法概论 (Introduzione al diritto marittimo), *Beijing daxue chubanshe*, Beijing, 2000 370 p.
- Zheng Lei 郑雷, “Zimaoqu zhongguo chuanbo rongzi zulin de fazhi jiangou” 自贸区中国船舶融资租赁的法制建构 (Costruzione del sistema legale dei leasing

finanziari di navi cinesi nelle free trade zone, *Chinese Journal of Maritime Law*, Vol. 26 n. 1, mar 2015, pp. 64-70

- Zheng Yuhui 郑宇辉, “Zhongguo chuanbo suoyouquan biandong guize bianxi” 中国船舶所有权变动规则辨析 (Analisi delle regole per il cambio di proprietà di navi cinesi), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 4, dic 2015, pp. 10-15
- Zheng Zhihua 郑志华, “Haiyun, kongyun yu luyun: guize de geju yu tongyi” 海运、空运与陆运: 规则的割据与统一 (Trasporto per acqua, aria e strada: una ricerca preliminare sull'armonizzazione del diritto dei trasporti in Cina), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 23 n. 3, Sett 2012, pp. 22-26
- Zhou Jie 周洁, 在司法实践中检讨中国的商事留置权 (Revisione del vincolo commerciale della Cina nella pratica giudiziaria), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 26 n. 2, giu 2015, pp. 81-87
- Zhou Yi 周燁, “Zhongguo haishang huowu yunshu chengyunren liuzhiquan de shiwu yu chuangxin – jianlun 《haishangfa》 di 87 tiao shiyi” 中国海上货物运输承运人留置权的实务与创新 - 兼论《海商法》第87条释义 (Pratica e innovazione del lien del trasportatore sul cargo in Cina – discussione sull'articolo 87 della Legge Marittima), *Chinese journal of maritime law* 中国海商法研究, Vol. 6 No. 1, mar 2015, pp. 36-41
- Zhu Zengjie 朱曾杰, “«Haishangfa» de huigu yu zhanwang” 《海商法》的回顾与展望 (Riesame e prospetto sul "Codice marittimo" della Repubblica Popolare Cinese), *Chinese journal of maritime law*, Vol.24, n. 3, settembre 2013, pp. 3-5
- Zou Keyuan, Liu Xinchang, “The Legal Status of the U-shaped Line in the South China Sea and Its Legal Implications for Sovereignty, Sovereign Rights and Maritime Jurisdiction”, *Chinese Journal of International Law*, Vol. 14, 2015, pp. 57–77
- Zhao Liang, Li Lianjun, *Maritime Law and Practice in Cina*, InformaLaw from Routledge, Taylor & Francis Group, Oxon, 2017, 464 p.