

COMITATO SCIENTIFICO

Nerina BOSCHIERO, Università di Milano - Gerardo BROGGINI, Università cattolica S. Cuore - Giorgio CONETTI, Università dell'Insubria - Benedetto CONFORTI, Università di Napoli - Claudio D'AGOSTINO, cons. Corte di Appello di Milano - Antonietta DI BLASE, Università di Bologna - Bernard DUTOIT, Università di Lausanne - Paolo FOIS, Università di Sassari - Laura FORLATI PICCHIO, Università di Padova - Erik JAYME, Università di Heidelberg - Franz MATSCHER, Università di Salzburg - Pierre MERCIER, Università di Lausanne - Bruno NASCIMBENE, Università di Milano - Alberto SANTA MARIA, Università di Milano - Tullio SCOVAZZI, Università di Milano Bicocca - Vincenzo STARACE, Università di Bari - Italo TELCHINI, dir. gen. on. Commissione C.E. - Gabriella VENTURINI, Università di Milano - Piero ZICCARDI, em. Università di Milano.

REDAZIONE

Roberta CLERICI, *Redattore capo*

Stefania BARIATTI

Alberto MALATESTA - Marco FRIGESSI DI RATTALMA - Costanza HONORATI
Maria Caterina BARUFFI - Paolo BERTOLI - Cristina CAMPIGLIO - Luigi FUMAGALLI - Paola IVALDI - Marco PEDRAZZI - Chiara RAGNI - Carola RICCI - Lidia SANDRINI - Alberto SARAVALLE - Michele TAMBURINI - Francesca TROMBETTA PANIGADI - Francesca VILLATA - Gaetano VITELLINO

Collaborano alla redazione della Rivista: Maria Caterina BARUFFI, Paolo BERTOLI, Marco PEDRAZZI, Chiara RAGNI, Carola RICCI, Lidia SANDRINI, Francesca VILLATA, Gaetano VITELLINO.

La DIREZIONE e la REDAZIONE sono presso l'Istituto di diritto internazionale dell'Università degli Studi di Milano (Via Festa del Perdono 7, 20122 Milano - tel. 50312771 - 50312770 - 50312773 - fax 50312772), sotto i cui auspici la rivista è pubblicata. Al prof. Fausto Pocar, a questo indirizzo, vanno inviati dattiloscritti, pubblicazioni in cambio, libri per recensione e corrispondenza. Ai collaboratori sono inviati 80 estratti gratuiti; copie in più devono essere concordate direttamente con l'Amministrazione.

Per tutto ciò che riguarda l'AMMINISTRAZIONE, ci si rivolga unicamente alla CEDAM - Casa Editrice Dott. Antonio Milani - Via Jappelli 5/6 - 35121 PADOVA (telefono 049.8239.111 - fax 049.8752.900 - Indirizzo telegrafico: Cedam, Padova - Internet: <http://www.cedam.com> E-mail: info@cedam.com. La rivista esce in fascicoli trimestrali. Ogni annata è corredata di indici in italiano e in inglese.

Il pagamento potrà essere effettuato tramite gli incaricati della Casa Editrice sottoscrivendo l'apposita ricevuta numerata e recante il marchio Cedam oppure con un versamento intestato a Cedam S.p.A. - Via Jappelli 5/6 - 35121 Padova.

Utilizzando una delle seguenti possibilità:

Conto corrente postale 205351

Bonifico Banca Intesa BCI sede di Padova - CIN P - Cod. ABI 03069 - Cod. CAB 12110 - n. c/c 047084250184 - IBAN IT48 P030 6912 1100 4708 4250 184 - BIC BCITITMM530

Carta di credito Visa, Master Card, Carta Sì, American Card, American Express, Diners Club, Eurocard specificando il numero e la data di scadenza.

RIVISTA

DI

DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO E PROCESSUALE

fondata da
MARIO GIULIANO

diretta da

FAUSTO POCAR (responsabile)

Ord. nell'Univ. di Milano

SERGIO M. CARBONE

Ord. nell'Univ. di Genova

RICCARDO LUZZATTO

Ord. nell'Univ. di Milano

TULLIO TREVES

Ord. nell'Univ. di Milano

ANDREA GIARDINA

Ord. nell'Univ. di Roma

FRANCO MOSCONI

Ord. nell'Univ. di Pavia

Anno XL - 2004



CASA EDITRICE DOTT. ANTONIO MILANI

Abbonamento 2004 Italia 105,00 - Estero 145,00

LE PRIME APPLICAZIONI DELLE REGOLE DI AMBURGO TRA AUTONOMIA PRIVATA, DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO E DIRITTO UNIFORME DEI TRASPORTI

di ANDREA LA MATTINA

DOTTORANDO DI RICERCA NELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA

SOMMARIO: 1. La sentenza della Cassazione francese del 28 maggio 2002. - 2. Il necessario «coordinamento» tra diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato. - 3. La crisi del metodo confittuale tradizionale e la rilevanza dell'autonomia privata nei rapporti del commercio internazionale. - 4. *Segue*. Il caso dei trasporti marittimi: autonomia privata come ricerca di uniformità. - 5. L'applicazione delle Regole di Amburgo da parte della giurisprudenza francese come conferma dei risultati dell'analisi.

1. La *Chambre Commerciale* della Corte di Cassazione francese ha offerto con una recente pronuncia riguardante l'applicazione delle Regole di Amburgo¹ lo spunto per alcune riflessioni sui rapporti tra diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato e sulla rilevanza dell'autonomia privata nell'ambito del diritto dei trasporti internazionali.

La fattispecie riguardava un trasporto di cose via mare dal porto di Koshichang in Thailandia (Paese che non ha ratificato né la convenzione di Bruxelles del 1924 né le Regole di Amburgo) a Dakar in Senegal (Paese che ha ratificato le Regole di Amburgo, pur essendo già parte della convenzione di Bruxelles); il trasporto era documentato da polizza di carico contenente una *Paramount Clause* la quale disponeva: «The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsory applicable, the terms of the Convention shall apply». ² Al porto di sbarco il ricevitore constatava

¹ Si tratta di Cass., 28 maggio 2002 n. 14677, *Roscoe Shipping Co. e altri c. Cie Senegalaise d'Assurance et de Reassurance, «The World Apollo»*, in questo fascicolo della *Rivista*, p. 765 ss..

² Si tratta di una clausola «*empruntée*» al formulario «CONGENBILL» della BIMCO, come si desume dal rapporto del *Conseiller référendaire* accluso alla sentenza. In particolare, la clausola prevede: (i) nel caso in cui il porto di imbarco sia situato in un Paese che abbia ratificato la convenzione di Bruxelles; l'applicazione della stessa convenzione nel testo vigente in tale Paese; (ii) nel caso in cui il porto di imbarco sia situato in un Paese ove non sia in vigore la convenzione di Bruxelles, l'applicazione della disciplina corrispondente (su tale concetto, v. *infra* al paragrafo 5) in vigore nel Paese del porto di sbarco; (iii) nel caso in cui la

cipazione all'attività di determinazione normativa, creando, per la via traversa di una giurisprudenza processuale, un diritto sostanziale europeo in materia civile e commerciale, al di fuori delle condizioni e dei limiti posti alla produzione normativa del sistema comunitario». Sulla opportunità di garantire il rispetto delle difformità processuali nazionali, si veda infine KAKOURIS, *Do the Member States Possess Judicial Procedural "Autonomy"?*, in *Common Market Law Rev.*, 1997, pp. 1389-1412, secondo il quale: «It would be inconsistent to accept that the primacy of substantive Community provisions may be set aside for national procedural reasons. National procedural law is applicable only insofar it contributes to that objective».

avanti al carico e citava in giudizio il vettore e la società di assicurazione per ottenere il risarcimento del danno; la società di assicurazione una volta risarcito il danno, conveniva il vettore per l'azione di regresso.

Preliminarmente, si poneva il problema di stabilire la disciplina applicabile al contratto di trasporto di cui sopra; in particolare i giudici si trovavano di fronte all'alternativa di applicare le Regole di Amburgo, ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. b delle stesse (in quanto normativa del Paese di sbarco) ovvero in virtù della *Paramount Clause*, (in quanto «corresponding legislation» del Paese di sbarco), oppure, la convenzione di Bruxelles del 1924, in virtù della *Paramount Clause* (in quanto la «corresponding legislation» del Paese di sbarco non sarebbe stata «compulsory applicable»).

In primo grado, il Tribunal de Commerce di Marsiglia³ – trascurando la presenza della *Paramount Clause* riportata sopra – ha ritenuto applicabili le Regole di Amburgo alla luce del fatto che il porto di sbarco «est situé au Senegal; que cet Etat a ratifié la Convention des Nations – Unies sur le transport de marchandises par mer; que dès lors, et conformément à l'article [2.1 b], le Regles de Hambourg s'appliquent au présent litige».

In secondo grado, la Court d'Appel di Aix-en-Provence⁴ ha negato l'applicazione delle Regole di Amburgo sulla base del fatto che non è stato dimostrato che il Senegal avesse denunciato la convenzione di Bruxelles del 1924 e che «il ne peut être retenu que la Convention du 30 mars 1928 doit être considérée comme loi de police – au sens de l'article 7 de la Convention de Rome du 19 juin 1980 – du pays du port de déchargement» (la Corte ha anche fatto un breve quanto apodittico accenno alla presenza della *Paramount Clause*).

La Chambre commerciale della Corte di Cassazione nella sentenza in esame ha infine deciso che al caso di specie andava applicata la convenzione di Bruxelles del 1924 in ragione del rinvio ad essa operato dalla *Paramount Clause*. In particolare, la Corte ha chiarito – con una motivazione basata unicamente sulle regole di applicazione delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti rilevanti nella materia marittima (convenzione di Bruxelles e Regole di Amburgo) e quindi escludendo (a differenza di quanto si legge nel rapporto del Conseil référendaire) qualsiasi richiamo alle norme di diritto internazionale privato (come, ad esempio, la convenzione di Roma del 1980)⁵ – che la convenzione di Bruxelles era da considerarsi applicabile

disciplina individuata ai sensi del precedente punto (ii) non abbia carattere «imperativo», l'applicazione della convenzione di Bruxelles.

³ Trib. Comm. Marsiglia, 23 gennaio 1996, *Cie Senegalaise d'Assurance et de Reassurance c. Roscoe Shipping Co. e altri*, *The World Apollo*, in *Dir. mar.*, 1998, p. 873.

⁴ App. Aix-en-Provence, 2 dicembre 1999, *Roscoe Shipping Co. e altri c. Cie Senegalaise d'Assurance et de Reassurance*, *The World Apollo*, in *Droit mar. fr.*, 2001, p. 308 con nota di NICOLAS.

⁵ Sul rapporto tra la convenzione di Roma del 1980 e le altre convenzioni di diritto uni-

in quanto il Senegal non ha denunciato la convenzione di Bruxelles, la quale è pertanto in vigore in tale Paese, e, quand'anche fossero in vigore in Senegal le Regole di Amburgo, «aucune règle impérative ne s'opposait à ce choix des parties».

La controversia in esame (e, in particolare, la sentenza della Cassazione francese) suggerisce una riflessione sui problemi inerenti: i rapporti tra le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme di diritto internazionale privato, con specifico riferimento alla convenzione di Roma del 1980; la rilevanza dell'autonomia privata nei rapporti del commercio internazionale, con specifico riferimento all'ambito dei trasporti marittimi; l'applicazione delle c.d. Regole di Amburgo.

2. Quanto al primo spunto suggerito dalla sentenza in esame, occorre rilevare che i rapporti tra le norme delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme interne di diritto internazionale privato sono stati oggetto di approfondite riflessioni da parte della giurisprudenza⁶ e della dottrina:⁷ nell'ambito di tale vasto dibattito è possibile individuare due principali indirizzi interpretativi.

forme v., da ultimo, CONETTI, *Contratto nel diritto internazionale privato*, in *Dig. civ., Aggiornamento*, Torino, 2002, p. 452; VILLANI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile ai contratti*, 2ª ed., Bari, 2000, p. 14 ss.

Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, Cass., 16 luglio 1954, n. 2539, *D'Amico c. Whittingam*, in *Giust. civ.*, 1955, I, p. 601; Cass., 22 giugno 1954, n. 2153, in *Riv. dir. nav.*, 1954, II, p. 141; App. Genova, 30 giugno 1953, in *Dir. mar.*, 1953, p. 432; App. Venezia, 9 dicembre 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 619; Cass., 22 giugno 1961, n. 1505, *American Export Lines c. FIAT*, in *Giust. civ.*, 1961, I, 1109; Cass., 9 maggio 1983, n. 3146, *Ditta Xaver Hecht c. Soc. ceramica Matildica*, in *Giur. it.*, 1984, I, 1, 116; Pret. Roma, 25 settembre 1997, *Suppa c. Soc. Air China International e altri*, in *Riv. Giur. Circolaz. e Trasp.*, 1998, p. 538; Trib. Pavia, 29 dicembre 1999, *Fall. soc. tessile 21 c. Soc. Isela*, in *Corriere Giur.*, 2000, 932, con nota di FERRARI; Trib. Vigevano, 12 luglio 2000, *Soc. Rheinland Versicherungen c. Soc. Atlarex e altri*, in *Giur. it.*, 2001, 280, con nota di FERRARI.

Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Donostia-San Sebastian, 2000, *passim*; ANNIBALE, *Il diritto uniforme: problematiche e limitazioni (dalla giurisprudenza all'art. 2 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato)*, in *Arch. Civ.*, 1996, 157 ss.; BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986, p. 20 ss.; BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue critique*, 1966, p. 538; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in CICU, MESSINEO, *Tratt. dir. civ. e comm.*, continuato da MENGONI, Milano, 1988, p. 4 ss.; GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, p. 701 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1990, *passim*; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Milano, 1955, *passim*; Id., *Sul rapporto fra l'art. 10 c. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1958, p. 456 ss.; Id., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1961, p. 601 ss.; Id., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, in *Recueil des Cours*, 1965-III, p. 25 ss.; MENGOLZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale*

Secondo un primo indirizzo,⁸ le norme delle convenzioni internazionali di diritto uniforme dei trasporti sono applicabili solamente a quei rapporti che - oltre a rientrare nell'ambito di applicazione delle convenzioni di diritto uniforme ai sensi delle proprie norme strumentali - sono sottoposti, in virtù del rinvio operato dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento del giudice adito, ad un ordinamento (sia esso quello della *lex fori*, sia esso un ordinamento esterno) che ha recepito la normativa di diritto uniforme.

In altri termini, l'applicazione delle convenzioni di diritto uniforme sarebbe subordinata al «filtro» delle norme di diritto internazionale privato: in questo senso si potrebbe affermare una sorta di prevalenza delle norme di diritto internazionale privato sulle norme delle convenzioni di diritto uniforme. Peraltro, tale ricostruzione condurrebbe, in diversi casi, ad un restringimento dell'area di applicazione del diritto uniforme in vigore nel paese del giudice adito in favore di norme interne di ordinamenti richiamati dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento di tale giudice.⁹

Secondo un diverso indirizzo,¹⁰ le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti prevarrebbero (attraverso il meccanismo delle proprie disposizioni strumentali) sulle norme di diritto internazionale privato: «ogni sistema di diritto uniforme, in *Dir. mar.*, 1987, p. 478 ss.; Russo, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, p. 252; SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, in *Trattato di diritto internazionale*, a cura di FEDOZZI, ROMANO, Padova, 1936, pp. 17-18; ZWELGERT, DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationale Privatrecht*, in *Rabel Zeitschrift*, 1965, p. 146 ss.; VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours*, 1969, t. 126, I, p. 198 ss.

⁸ In questo senso, in dottrina, SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, loc. cit.; Russo, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, loc. cit.; in giurisprudenza, Cass., 16 luglio 1954, n. 2539 cit.; Cass., 22 giugno 1954, n. 2153 cit.; App. Genova, 30 giugno 1953 cit.; App. Venezia, 9 dicembre 1953 cit. (che hanno affermato la prevalenza dell'art. 10 cod. nav. sull'art. 10 della conv. di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).

⁹ In questo senso CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano, 1970, p. 83, ha affermato che l'«accoglimento di questi principi, naturalmente, ridurrebbe di gran lunga l'ambito di operatività delle convenzioni per l'unificazione del diritto della navigazione a vantaggio dell'applicazione dell'ordinamento richiamato dalle norme di diritto internazionale privato».

¹⁰ Cfr. CARBONE, *Legge della bandiera* cit., p. 84 ss.; Id., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, pp. 46-50; Id., *Contratto di trasporto* cit., pp. 4-12; Id., *Il diritto uniforme in tema di trasporti ed il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in *Dir. mar.*, 1978, p. 367 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, pp. 1-45; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto* cit., p. 63 ss.; Id., *Sul rapporto fra l'art. 10 c. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico* cit., p. 456 ss.; Id., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme* cit., p. 601 ss.; Id., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé* cit., p. 25 ss.

diritto uniforme, in quanto tale, rende inapplicabili le norme di diritto internazionale privato dello Stato».¹¹

In particolare, le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti troverebbero applicazione, in ragione del loro carattere di specialità, indipendentemente dal rinvio all'ordinamento in cui sono state immesse da parte delle norme interne di diritto internazionale privato.¹² Tale specialità trae origine, secondo una parte della dottrina, non soltanto dalla *ratio* propria del diritto uniforme, tendente a realizzare la prevedibilità del diritto, attraverso

¹¹ Così Cass., 22 giugno 1961, n. 1505 cit., che, ancora più esplicitamente, afferma che «una volta fissato il carattere di legge interna dello Stato delle norme di adattamento della Convenzione [il riferimento era alla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico], esse si contrappongono al sistema codificato formato dalle norme di diritto internazionale privato e non richiedono per il loro funzionamento, la soluzione di un problema di diritto internazionale privato, ma devono essere applicate ad ogni rapporto compreso nel loro ambito di competenza». Negli stessi termini, già MALINTOPPI, *Diritto uniforme* cit., p. 74, aveva affermato che «la sottoposizione necessaria di quelle categorie di fatti e rapporti, per devoluzione della norma strumentale convenzionale, alla regolamentazione convenzionale uniforme implica, pertanto, che quei fatti e rapporti non possono essere valutati né dalla norma materiali autonomamente poste nell'ordinamento né dalle norme di diritto internazionale privato». Per ulteriori recenti affermazioni dei sopra richiamati principi cfr. - oltre ai casi citati da CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, loc. cit.; Id. (a cura di), *La giurisprudenza italiana in tema di trasporti*, Milano, 1988, p. 328 ss.; Trib. Vigevano, 12 luglio 2000 cit. (ove si afferma che «il ricorso alle norme di diritto materiale uniforme deve sempre prevalere su quello avente ad oggetto le norme di diritto internazionale privato (indipendentemente dalla loro fonte), essendo le prime per «definitivum» speciali rispetto alle seconde, giacché risolvono il problema sostanziale «direttamente» ossia evitando il doppio passaggio, consistente nell'individuazione del diritto applicabile prima e quindi nell'applicazione dello stesso, che sempre si rende necessario quando si fa ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato»); Trib. Pavia, 29 dicembre 1999 cit. (ove si afferma che «Al ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato deve preferirsi quello alle norme di diritto materiale uniforme (create da convenzioni internazionali) che in ragione della loro specialità prevalgono sulle norme di conflitto»; Pret. Roma, 25 settembre 1997 cit. (ove viene affermato che «In materia di trasporto aereo internazionale, l'applicabilità al contratto delle norme previste dalle convenzioni di diritto uniforme prescinde dall'esistenza o dalla operatività di una norma di diritto internazionale privato la quale rinvii ad esse»); Cass., 9 maggio 1983, n. 3146 cit. (ove si afferma che: «Allorché la materia oggetto della controversia sia disciplinata dalla normativa uniforme contenuta in un apposita convenzione internazionale resa esecutiva nell'ordinamento italiano, è alla luce di questa, e non della legge indicata sulla base delle norme di diritto internazionale privato, che va determinato il *locus destinatae solutionis*). Contrariamente a quanto risulta dalla massima (nonché dalla laconicità sul punto della motivazione), non si pone in senso contrario Cass., 4 maggio 1995, n. 4852, *Alitalia c. American Airlines*, in *Giust. civ. mass.*, 1995, p. 933.

¹² In generale, sul concetto di specialità delle norme immesse nell'ordinamento interno in virtù di obblighi internazionali dello stato cfr. CONFORTI, *Diritto comunitario e diritto degli Stati membri*, in questa *Rivista*, 1966, p. 14 ss.; Id., *Diritto internazionale*, rist. 5^a ed., Napoli, 1999, pp. 309-321; CANNIZZARO, *Trattato internazionale (adattamento al)*, in *Enc. dir.*, vol. XLIV, Milano, 1992, spec. pp. 1420-1422; JACOBS, ROBERTS (eds.), *The effect of treaties in domestic law*, London, 1987, *passim*; in giurisprudenza, tra le altre, Cass., 17 gennaio 1980, n. 383, *Lafagola c. Reale Mutua Assicurazioni*, in questa *Rivista*, 1981, p. 142.

terzo luogo, la pluralità di regimi uniformi disciplinanti particolari fenomeni giuridici (come, ad es., il trasporto marittimo di cose) ha notevolmente ridotto la certezza della disciplina applicabile a tali fenomeni;²¹ infine, la presenza di convenzioni di diritto internazionale privato contenenti disposizioni speciali regolanti materie disciplinate dal diritto uniforme (v., ad es., l'art. 4 par. 4 della convenzione di Roma del 1980) riduce la rilevanza di quest'ultimo.²²

Le critiche di cui sopra, pur non apparendo del tutto condivisibili,²³ conducono ad osservare in maniera critica il problema in esame, tenendo anche presente il fatto che «il diritto materiale uniforme non riesce(e) a rendersi del tutto indipendente dai diritti nazionali e dal diritto internazionale privato, che viene spesso utilizzato nelle convenzioni di diritto materiale uniforme per integrarne eventuali lacune o per disciplinarne degli aspetti sui quali non è stato possibile raggiungere l'accordo degli Stati interessati».²⁴

È in quest'ultima prospettiva che appare di tutta evidenza come i rapporti tra diritto materiale uniforme e diritto internazionale privato debbano essere ripensati in chiave di «coordinamento» piuttosto che di «prevalenza». Tale ricostruzione trova conferma anche nell'art. 2 della legge 218/1995, norma dall'intento «pedagogico»,²⁵ dalla quale si desume chiaramente che tra diritto uniforme e diritto internazionale privato «non vi è "prevalenza", ma coordinamento tra ambiti di applicazione di norme spesso dotate di caratteri sostanzialmente identici e fornite di pari efficacia formale all'interno dell'ordinamento italiano. Non si tratta, cioè, di norme appartenenti

mentre riconosciuto che la causa più rilevante delle divergenze di cui sono oggetto le convenzioni di unificazione del diritto... consiste nella varietà dei metodi interpretativi seguiti dalla prassi dei giudici degli stati contraenti». Ancora: «è del tutto evidente che... se un giudice nazionale segue criteri più restrittivi ed un altro giudice criteri più liberali nella ricostruzione della portata e del significato di una medesima norma, ben difficilmente il risultato della loro attività sarà uguale e l'applicazione della norma al caso concreto sarà uniforme».

²¹ Cfr. MENGOLZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato* cit., p. 482. L'insoddisfazione nei confronti dei problemi derivanti dal «doppio - regime» di diritto uniforme dei trasporti marittimi sta conducendo all'elaborazione di una nuova convenzione regolante tale materia (che dovrebbe sostituire le Regole dell'Aja-Visby e le Regole di Amburgo) predisposta congiuntamente dal CMI e dall'UNCITRAL (per un costante aggiornamento sullo stato dei lavori si veda il sito Internet www.uncitral.org).

²² Cfr. MENGOLZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato* cit., p. 483.

²³ In questo senso si veda la dettagliata analisi di CARBONE, *Contratto di trasporto* cit., pp. 9-12.

²⁴ Così BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali* cit., p. 34.

²⁵ In questo senso si esprime MOSCONI, *Diritto internazionale privato e processuale*, I, 2^a ed., Torino, 2001, p. 13, che sostiene: «In presenza di una giurisprudenza che talora ignora (consapevolmente o meno) una convenzione applicabile; che spesso richiama i precetti convenzionali solo *ad abundantiam*, per convalidare o rafforzare soluzioni già racchiuse nelle leggi; che talora applica convenzioni non ancora ratificate senza fornire in proposito spiegazione alcuna... lo sforzo "pedagogico" del legislatore non sembra certo da biasimare».

una regolamentazione omogenea e completa dei rapporti aventi carattere di internazionalità,¹³ ovvero dalla necessità di adempiere agli obblighi internazionalmente assunti dallo Stato che ha introdotto nel proprio ordinamento la norma di diritto uniforme,¹⁴ ma soprattutto dalla presenza all'interno di tali convenzioni di previsioni che delimitano autonomamente il proprio campo di applicazione (come, ad esempio, l'art. 10 della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico o l'art. 2 delle Regole di Amburgo).¹⁵

Questo secondo orientamento, pur essendo riconosciuto come quello «di gran lunga dominantex»,¹⁶ è stato criticato da una parte della dottrina,¹⁷ la quale ha evidenziato come il diritto uniforme «tende decisamente a perdere... quel carattere "universale" di normativa di applicazione necessaria di cui era ruscita a connotarsi».¹⁸

Tale asserzione è motivata da vari ordini di constatazioni: in primo luogo, è stato osservato che numerose recenti convenzioni di diritto materiale uniforme non hanno avuto successo (v., ad es., la convenzione di Vienna del 1980 sul trasporto multimodale) ovvero hanno avuto un successo estremamente limitato, dando luogo ad una regolamentazione solamente «periferica» (v., ad es., le Regole di Amburgo);¹⁹ in secondo luogo, l'applicazione del diritto uniforme da parte di giudici di Stati diversi non garantisce una regolamentazione del fenomeno realmente omogenea;²⁰ in

¹³ Cfr. gli autori richiamati da IVALDI, *Diritto uniforme* cit., p. 14, nota 22. In particolare, sull'esclusività della disciplina delle convenzioni di diritto uniforme cfr. CARBONE, *Legge della bandiera* cit., p. 87, che afferma: «Le norme poste attraverso una convenzione internazionale provvedono a disciplinare direttamente ed in modo completamente autonomo tutti gli aspetti del rapporto di cui si propongono di realizzare una uniformità di regolamentazione».

¹⁴ In questo senso CARBONE, *Legge della bandiera* cit., p. 86.

¹⁵ La dottrina ha chiarito che la normativa di diritto uniforme dei trasporti «è "speciale" non tanto in virtù della sua ratio ma soprattutto in considerazione del fatto che la sua sfera di operatività è determinata in modo autonomo e cogente ed "esclude, correlativamente e contemporaneamente, l'applicazione delle norme materiali interne ed il funzionamento delle norme di diritto internazionale privato"» (così IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti* cit., p. 18, che riprende un'efficace espressione di MALINTOPPI, *Diritto uniforme* cit., p. 75). Nello stesso senso, da ultimo, F. BERLINGIERI JR., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, in *Dir. mar.*, 1999, pp. 60-61.

¹⁶ Così MENGOLZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato* cit., p. 479.

¹⁷ Cfr. BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali* cit., p. 20 ss.; FERRETTI, *Le fonti normative di produzione non nazionale*, in *Tratt. dir. priv.*, a cura di RESCIGNO, I, 2^a ed., Torino, 1999, p. 322 ss.; MENGOLZI, *Diritto uniforme* cit., p. 479; Id., *Diritto internazionale privato italiano*, Torino, 1987, p. 37 ss.; implicitamente GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme* cit., p. 725 ss.

¹⁸ Così MENGOLZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato* cit., p. 481.

¹⁹ Cfr. PUTZEYS, *Le droit uniforme des uniformités*, in *Unidroit*, 1988, p. 440 ss.

²⁰ Cfr. FERRERI, *Le fonti normative, loc. cit.* Sul punto si vedano queste efficaci espressioni di BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali* cit., p. 159: «è general-

menti e/o derivanti da fonti gerarchicamente ordinate in modo da garantire ed imporre la prevalenza di alcune rispetto alle altre. Si tratta, invece di disposizioni normalmente poste allo stesso livello gerarchico di «fonti» di cui è necessario operare il relativo coordinamento tenendo conto del rispettivo ambito di applicazione e della specifica funzione loro assegnata».²⁶

La sentenza in esame consente di esplicitare in maniera corretta il concetto di «coordinamento» tra disposizioni di diritto internazionale privato e di norme di diritto materiale uniforme: in positivo, infatti, emerge che laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio vigore* (e senza lacune di sorta) un dato fenomeno, pare evidente che le norme di diritto internazionale privato non vengano ad operare (è questo il *modus procedendi* della sentenza, la quale non ha escluso l'operatività delle Regole di Amburgo sulla base dell'art. 7 della convenzione di Roma, bensì sulla sola base dell'art. 10 della convenzione di Bruxelles);²⁷ in negativo, l'insegnamento che si trae dalla sentenza esaminata (e da numerose sentenze francesi richiamate *infra*, par. 5) è che, laddove un fenomeno inerente il diritto internazionale dei trasporti non sia *ex se* disciplinato da una norma di diritto materiale uniforme (ovvero sia disciplinato dal diritto uniforme, ma siano presenti lacune all'interno di tale tessuto normativo, ovvero, ancora, debbano essere risolti conflitti tra convenzioni di diritto materiale uniforme), quest'ultimo possa comunque venire in rilievo per il tramite dei meccanismi di diritto internazionale privato della *lex fori*: per esempio, in virtù del rinvio operato dalle parti alla legge di un ordinamento ove siano in vigore la convenzione di Bruxelles o le Regole di Amburgo²⁸ ovvero ai sensi dell'art. 4 par. 4 della convenzione di Roma.

3. Quanto visto nel precedente paragrafo induce a ritenere che, se, da un lato, occorre ripensare ai rapporti tra diritto internazionale privato e diritto materiale uniforme in un'ottica di coordinamento, dall'altro lato, non si può che constatare l'insoddisfazione dell'interprete (ed, a maggior ragione, dell'operatore pratico) di fronte alla crisi del metodo conflittuale tradizionale²⁹ ed alle difficoltà di un'applicazione realmente «uniforme»

²⁶ Così CARBONE, *Riforma del sistema di diritto internazionale privato: legge 31 maggio 1995*, n. 218 - *Commentario*, sub articolo 2 (*Convenzioni internazionali*), in questa *Rivista*, 1995, p. 914, ora in POCAR, TREVIS, CARBONE, GIARDINA, LUZZATTO, MOSCONI, CLERICI, *Commentario al nuovo diritto internazionale privato*, Padova, 1996, p. 11. Negli stessi termini CARBONE, IVALDI, *Lezioni di diritto internazionale privato*, Padova, 2000, pp. 9-10.

²⁷ Sul punto v. *amplius* al successivo par. 5.

²⁸ Alla luce degli insegnamenti di CARBONE (*Il «contratto senza legge» e la Convenzione di Roma del 1980*, in questa *Rivista*, 1983, p. 285) e di SINAGRA (*Natura e contenuto dell'internazionalità del contratto*, in *Studi in onore di R. Ago*, IV, Milano, 1987, p. 349) appare peraltro possibile un rinvio diretto a norme non statali (appartengano esse al diritto materiale uniforme ovvero alla c.d. *lex mercatoria*); sul punto v. *infra*, par. 3.

²⁹ Per uno sguardo critico sul metodo conflittuale tradizionale nell'ambito dei rapporti

delle convenzioni di unificazione del diritto materiale nel settore dei trasporti.

Di fronte a tali problemi, la dottrina ha evidenziato in maniera sempre più marcata il rilievo dell'autonomia privata nei rapporti del commercio internazionale, osservando che «il significato effettivo che il principio di autonomia riveste non corrisponde più alla sua funzione formale di strumento di scelta della «legge» applicabile alle operazioni commerciali internazionali, quale strumento di «giustizia internazionalprivatistica», ma torna sotto alcuni profili a svolgere una funzione di «giustizia materiale», attraverso la diretta predisposizione di specifica regolamentazione, idonea alla disciplina del particolare rapporto contrattuale internazionale, in cui riveste un'importanza decisiva l'appartenenza dei contraenti ad un determinato gruppo economico-politico».³⁰ Tale funzione di «giustizia materiale» dell'autonomia delle parti si traduce nella progressiva «de-localizzazione» del contratto rispetto agli ordinamenti giuridici statali,³¹ cui si accompagna una sua disciplina derivante dallo *status* dei contraenti.³²

In questo senso, da parte di alcuni, si è preteso di poter parlare di *contrat sans loi*:³³ la disciplina stabilita dalle parti nel regolamento contrattuale del commercio internazionale cfr. CAVERS, *A Critique of the Choice-of-Law Problem*, in *Harvard Law Rev.*, 1933, p. 173 ss.; PICONE, *Ordinamento competente e diritto internazionale privato*, Padova, 1986, p. 1 ss. Sul connesso problema dell'insufficienza delle legislazioni nazionali a disciplinare adeguatamente i rapporti del commercio internazionale si rinvia, senza pretesa di completezza, a BONELLI, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, Milano, 1976, pp. 8-19; CARBONE, LUZZATTO, *Il contratto internazionale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da RESCIGNO, 12, 2° ed., Torino, 2000, p. 400 ss.

³⁰ Così CARBONE, LUZZATTO, *Il contratto internazionale* cit., p. 410. Riguardo quanto citato nel testo pare significativo rinviare alla distinzione fra il concetto di autonomia privata in senso «internazionalprivatistico» e autonomia «negoziale» come spiegata da CARBONE, *L'autonomia privata nel diritto internazionale privato delle obbligazioni*, in *Dir. comm. sc. int.*, 1982, p. 17; JACQUET, *Principe d'autonomie et contrats internationaux*, Paris, 1983, pp. 222-223; LOPEZ DE GONZALO, *L'obligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, pp. 9-11. Da ultimo cfr. MARRELLA, *La nuova lex mercatoria*, - *Principi UNIDROIT ed usi dei contratti del commercio internazionale*, in *Tratt. di dir. comm. e di dir. pubbl. dell'economia*, diretto da GALGANO, XXX, Padova, 2003, p. 109 ss.

³¹ Cfr. CARBONE, LUZZATTO, *op. loc. cit.* Sul punto TARAMASSO, *Lex Mercatoria. Rassegna di giurisprudenza arbitrale della C.C.I.*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1995, II, p. 191, afferma che «(l)'esigenza di sottrarre il contratto internazionale alla sfera di controllo degli ordinamenti giuridici statuali trova una risposta concreta nella sua delocalizzazione, la quale consente, in antitesi alla localizzazione all'interno di uno specifico ordinamento giuridico, di utilizzare nella regolamentazione del rapporto contrattuale materiali normativi di origine non statale». Per una critica serrata del fenomeno della «delocalizzazione» cfr. MANN, *England Rejects «Delocalized» Contracts and Arbitration*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 1984, p. 193 ss.

³² Sul concetto di *status mercatorii* mi permetto rinviare a LA MATTINA, *Clausole di derogazione alla giurisdizione in polizza di carico ed usi del commercio internazionale tra normativa interna e disciplina comunitaria*, in *Dir. mar.*, 2002, p. 473 ss., ed ivi riferimenti.

³³ Sul tema del così detto «contratto senza legge», fra i contributi più significativi si ve-

tuale opera come unico vincolo dell'operazione economica, dando vita al fenomeno del contratto senza legge;³⁴ altri, pur avvertendo la necessità di svincolare la disciplina dei rapporti commerciali internazionali dalle «spire» degli ordinamenti statali, hanno sostenuto l'esistenza di una moderna (per distinguerla da quella medievale) *lex mercatoria*,³⁵ rappresentata da un gruppo di regole oggettive del commercio internazionale, desumibili dalla

dano CARBONE, *Il «contratto senza legge»* cit., pp. 279-287; JACQUET, *Principe d'autonomie et contrats internationaux* cit., p. 80 ss.; LEVEL, *Le contrat dit «sans loi»*, in *Travaux du Comité français de droit international privé*, 1964-1966, p. 209 ss.; PEYREFFITE, *Le problème du contrat dit «sans loi»*, in *Dalloz*, 1965, p. 113 ss.; RIGAUX, *Le contrat économique international*, Bruxelles-Paris, 1975, p. 438 ss.; WENGLER, *Immunité législative des contrats multinationales*, in *Revue critique*, 1971, p. 646 ss.

³⁴ Nella direzione di cui nel testo pare muoversi, ad esempio, VERDROSS, *The Status of Foreign Private Interests Stemming from Economic Development Agreements with Arbitration Clauses*, in *ZaöRV*, 1958, p. 635, che afferma, riferendosi, in particolare, ai contratti tra Stati e privati: «The contract... is an independent legal order, regulating the relation between the parties exclusively. Naturally, the *lex contractus* may refer, for its interpretation or the filling up of eventual gaps, to the legal order of the contracting State, or of the other Party, or to international law. But these legal orders can only be applied in as much as they are delegated by the *lex contractus*, because it is the mutual rights and duties of the parties».

³⁵ Sul tema, in mezzo alla vastissima bibliografia, segnaliamo, senza pretesa di completezza, BONELL, *La moderna lex mercatoria tra mito e realtà*, in *Dir. comm. int.*, 1992, p. 315-332, il quale evidenzia come l'origine dell'inquadramento dogmatico del fenomeno sia rintracciabile nei lavori di studiosi di diritto internazionale dei trasporti e della vendita (richiamando in proposito le pagine di SCIALOJA, *Sistema del diritto della navigazione*, 3^a ed., 1933, p. 14 ss.); ID., *Lex mercatoria*, in *Dir. comm.*, IX, Torino, 1993, p. 11; BERMAN, DASSER, *The «New» Law of Merchant and Arbitration*, Dobbs Ferry-New York, 1990, pp. 21-35; BORTOLOTTI, *La «nuova» lex mercatoria. Costruzione dottrinale o strumento operativo?*, in *Contratto e impresa/Europa*, 1996, p. 733 ss.; DAVID, *Il diritto del commercio internazionale: un nuovo compito per i legislatori nazionali o una nuova lex mercatoria?*, in *Riv. dir. civ.*, 1976, I, p. 577 ss.; DELAUME, *Comparative Analysis as a Basis of Law in State Contracts: the Myth of the Lex Mercatoria*, in *Tul. Law Rev.*, 1988, p. 577 ss.; DRAETTA, *La cosiddetta lex mercatoria*, in *Foro Padano*, 1987, II, p. 53 ss.; FRANZESE, *Contratto, negozio e lex mercatoria tra autonomia ed eteronomia*, in *Riv. dir. civ.*, 1997, I, p. 771 ss.; GIARDINA, *La lex mercatoria e la certezza del diritto nei commerci e negli investimenti internazionali*, in questa Rivista, 1992, p. 461 ss.; GOLDMAN, *Frontières du droit et lex mercatoria*, in *Arch. Phil. Dr.*, 1964, p. 161 ss.; ID., *La lex mercatoria dans les contrats et l'arbitrage internationaux*, loc. cit.; ID., *Lex mercatoria*, Deventer, 1984; LOPEZ DE GONZALO, *Integrazione del contratto, regole di correttezza e lex mercatoria*, nota a Coll. arb. 28 febbraio 1989, *Soc. Salis c. Icor Ltd*, in *Dir. comm. int.*, 1989, p. 598 ss.; MARRELLA, *La nuova lex mercatoria cit., passim*; POPESCU, *Le droit du commerce international: une nouvelle tâche pour les législateurs nationaux ou une nouvelle «lex mercatoria»*, in *New Directions in International Trade Law*, I, Dobbs Ferry, 1977, p. 21 ss.; SALVATORE, *La nuova lex mercatoria*, in *Contratto e Impr./Eur.*, 1996, p. 766; SCHMITTHOFF, *International Business Law. A New Law of Merchants*, in *Curr. Law Soc. Probl.*, 1961, p. 129 ss.; WILKINSON, *The New Lex Mercatoria: Reality or Academic Fantasy*, in *Journ. Int. Arb.*, 1995, p. 103. Per un inquadramento del fenomeno in esame nell'ambito di un'evoluzione storica che parte dal medioevo cfr. GALGANO, *Lex mercatoria. Storia del diritto commerciale*, 4^a ed., Bologna, 2001, *passim*; ID., *Lex Mercatoria*, in *Enc. dir.*, Aggiornamento, V, Milano, 2001, pp. 721-729.

osservazione dei formulari e delle clausole tipiche in uso nella pratica degli operatori del settore, su cui sarebbero basati i negozi giuridici *de quibus*;³⁶ dette regole, frutto di una «produzione spontanea di norme applicabili ai vari settori merceologici interessati o alle varie categorie professionali»,³⁷ nella formulazione più «estrema», costituirebbero un vero e proprio ordinamento giuridico, distinto ed autonomo rispetto a quello statale.³⁸

Entrambe le ricostruzioni³⁹ d'ianzi proposte sono sintomatiche del fatto che siano presenti nel diritto commerciale internazionale fenomeni di «fuga» dagli ordinamenti giuridici statali⁴⁰ e che non sempre le convenzioni di diritto materiale uniforme diano una disciplina completa di un determinato rapporto.

Sono a questo punto necessarie alcune precisazioni.

Innanzitutto, si può notare che la dottrina maggioritaria ritiene che il «contrat sans loi» non sia che un'ipotesi attraverso la quale è possibile tentare di comprendere meglio le direzioni lungo le quali opera l'autonomia privata.⁴¹

³⁶ Su cui cfr. BONELL, *Le regole oggettive* cit., pp. 3-83. Ottima la definizione di FRIGNANI, *Il contratto internazionale*, Padova, 1990, p. 14, il quale parla dell'esistenza di un «corpo di regole ed istituti concernenti il commercio internazionale comunemente applicati dai mercatores nella consapevolezza che si tratti di *regulae iuris* o almeno che gli altri contraenti si comporteranno osservando le stesse regole».

³⁷ Così CARBONE, LUZZATTO, *Il contratto internazionale* cit., p. 413.

³⁸ Fra i contributi più significativi cfr. GOLDMAN, *Les conflits de lois en matière d'arbitrage international de droit privé*, in *Recueil des Cours*, t. 109, 1963-III, p. 347 ss.; ID., *Frontières du droit et lex mercatoria*, loc. cit.; ID., *La lex mercatoria dans les contrats et l'arbitrage internationaux*, loc. cit.; ID., *Une bataille juridique autour de la lex mercatoria*, *l'affaire Norsoior*, in *Rev. arb.*, 1983, p. 379 ss.; FOUCHARD, *L'arbitrage commercial international*, Paris, 1965, p. 400 ss. Per un'accurata analisi di questa corrente dottrinale e per maggiori riferimenti bibliografici cfr. BONELL, *Le regole oggettive* cit., pp. 153-179.

³⁹ Sulle cui differenze cfr. GAILLARD, *Trente ans de lex mercatoria. Pour une application sélective de la méthode des principes généraux du droit*, in *Clunet*, 1995, p. 10 ss. Su tale profonda diversità insiste anche GOLDMAN, *Introduction I*, in CARBONNEAU, *Lex Mercatoria* cit., p. XVII, che afferma: «International contracts referring, expressly or impliedly, to lex mercatoria are not "contracts without law", because they are governed by legal rules».

⁴⁰ Cfr. LANDO, *Lex mercatoria in International Commercial Arbitration*, in *Int. Corp. Law Quart.*, 1985, p. 748: «By choosing the *lex mercatoria* the parties oust the technicalities of national legal systems and they avoid rules which are unfit for international contracts. Thus they escape peculiar formalities, brief cut-off periods, and some of the difficulties created by domestic laws». Sul punto pare pure esemplare la ricostruzione di GOLDSTAJN, *International Conventions and Standard Contracts as Means of Escaping from the Application of Municipal Law*, in SCHMITTHOFF (ed.), *The Sources of the Law of the International Trade*, I, London, 1964, p. 104 ss.

⁴¹ In questi termini LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna* cit., p. 13. Sul punto paiono significative le conclusioni che lo stesso Autore raggiunge in seguito: «sembra che nella situazione attuale non si possa prescindere dalla constatazione che l'autonomia privata sussiste nella misura in cui essa è riconosciuta e garantita dagli ordinamenti statali e che quindi non possano esservi «contratti senza legge» (pp. 13-14), richiamando gli insegnamenti di JACQUET, *Principe d'autonomie* cit., p. 87.

secondo altri esso sarebbe un paradosso;⁴² infine, da parte di altra dottrina si è giunti ad una «condemnation du contrat sans loi».⁴³

In secondo luogo, per quanto riguarda la c.d. *lex mercatoria*, pur non potendosi negare che allo stato attuale della realtà giuridica del commercio le parti si devono considerare fornite del potere di sottoporre in modo giuridicamente «effettivo» i propri rapporti contrattuali a complessi di norme e di principi non coincidenti con un determinato sistema giuridico statale – i quali vengono ad assumere un indubbio rilievo nella pratica dei rapporti commerciali internazionali⁴⁴ – e che l'ordinamento statale non esaurisce la realtà dei valori giuridici sviluppati a livello di rapporti interindividuali,⁴⁵ non si deve dimenticare che gli usi o le regole oggettive del commercio internazionale appaiono per loro stessa natura e funzione inidonee ad assicurare un ordinamento giuridico sufficientemente omogeneo ed autosufficiente:⁴⁶ la volontà delle parti ha bisogno di un *background*

⁴² HIGHT, *The Enigma of the Lex Mercatoria*, in CARBONNEAU (ed.), *Lex Mercatoria* cit., p. 99, parla di «paradox of a contract sans loi»; nello stesso senso CARELLA, *Autonomia della volontà e scelta di legge nel diritto internazionale privato*, Bari, 1999, p. 23 ss., parla di «mito del contratto senza legge».

⁴³ Così FOUCHARD, GAILLARD, GOLDMAN, *Traité de l'arbitrage commercial international*, Paris, 1996, p. 810.

⁴⁴ Conferme in questo senso giungono dalla giurisprudenza italiana. Si veda Cass. 8 febbraio 1982, n. 722, *Ditta Fratelli Damiano s.n.c. c. Ditta August Toepfer & Co. GmbH*, in *questa Rivista*, 1982, p. 829, dove viene affermato che gli operatori del commercio internazionale «prendendo dal vincolo della loro appartenenza ad uno Stato e/o dalla ubicazione della loro attività in uno Stato... consentono su valori basilari inerenti al loro traffico, e, quindi, mostrano di nutrire (anche per una *affectio* dettata da motivi pratici) l'opinione *necessitatis*, deve ritenersi che esista una *lex mercatoria* (regole di condotta con contenuti mutevoli, ma, *pro tempore*, determinati)». Il passo è oggetto di critica da parte di GIARDINA, *Arbitrato transnazionale e lex mercatoria di fronte alla Corte di Cassazione*, *ibidem*, pp. 759-761, che evidenzia come i giudici di ultima istanza abbiano lasciato aperti molti dubbi sul tema *de quo*. Si deve, però, ricordare che poco tempo dopo Cass., 10 giugno 1983, n. 3992, *Chase Manhattan Bank c. Soc. cotofificio Mancone e Tedeschi e Banca d'America e d'Italia*, in *Foro it.*, 1984, I, c. 1067 ha affermato che «le norme e gli usi uniformi relativi ai crediti documentari della camera di commercio internazionale non sono usi giuridici o normativi, ma costituiscono clausole d'uso integrative della volontà generale dei contraenti ai sensi dell'art. 1340 c.c.», parendo in tal modo negare il valore normativo della prassi commerciale internazionale. La *lex mercatoria* è stata riconosciuta anche nell'ordinamento inglese, si veda il caso *Rakoff*, [1987] 2 Lloyd's Rep., p. 246. Tali enunciazioni si pongono in netto contrasto con (e paiono smentire) le affermazioni di coloro i quali negano l'esistenza stessa della *lex mercatoria* (cfr. MANN, *Lex facit arbitrum*, in *International Arbitration: Liber Amicorum for M. Domke*, Den Haag, 1967, p. 159 ss.; *Id.*, *England Rejects, loc. cit.*) o che ironizzano sui suoi contenuti (cfr. HIGHT, *The Enigma* cit., p. 108, dove si domanda: «What does *lex mercatoria* offer that rules based on common sense do not? Is common sense rule of law just because it should be employed in determining legal disputes? Is reason also a rule of law for the same reason?»).

⁴⁵ Così CARBONE, LUZZATTO, *Il contratto internazionale* cit., pp. 416-417.

⁴⁶ Così BONELL, *La moderna lex mercatoria* cit., p. 321. Nello stesso senso *Id.*, *Le regole oggettive* cit., pp. 200-211.

Pare significativo citare alcune considerazioni di Lord McNAIR (*The General principles*

normativo adeguato, che non può essere costituito da un sistema incompleto quale quello delle regole oggettive del commercio internazionale, l'efficacia del quale è subordinata all'ausilio degli strumenti giuridici della *municipal law* (scelta dalle parti per regolare il negozio o rilevante ai sensi delle norme di diritto internazionale privato del giudice chiamato a decidere un'eventuale controversia tra le stesse parti).⁴⁷

4. La rilevanza dell'autonomia privata come strumento attraverso il quale la volontà delle parti – pur con i limiti di cui al precedente paragrafo – viene a designare il negozio commerciale internazionale, si coglie in maniera particolare nello sviluppo della disciplina giuridica dei trasporti marittimi, nell'ambito dei quali, peraltro, pare opportuno operare una distinzione tra contratti di *charter parties* e contratti di trasporto di linea.⁴⁸

of Law Recognized by Civilized Nations, in *Bri. Yearb. Int. Law*, 1957, p. 7), che ha sostenuto che «it is often said that the parties to a contract make their own law, and it is, of course, true that, subject to the rules of public policy and order public, the parties are free to agree upon such terms as they may choose. Nevertheless, agreements that are intended to have a legal operation (as opposed to a merely social operation) create legal rights and duties, and legal rights and duties cannot exist in a vacuum but must have a place within a legal system which is available for dealing with such questions as the validity, application and interpretation of contracts and, generally, for supplementing their express provisions». Si vedano altresì queste parole di Lord Diplock, il quale ha affermato che «contracts are incapable of existing in a legal vacuum. They are pieces of paper devoid of all legal effect unless they were made by reference to some system of private law which the obligations assumed by the parties to the contract by their use of particular forms of words and prescribes the remedies enforceable in a court of justice for failure to perform any of those obligations» (*Aming Rasheed Shipping Corporation v. Kuwait Insurance Co.*, [1983] 3 W.L.R., p. 249). Nello stesso senso J.F. LALIVE, *Contracts between a State or a State Agency and a Foreign Company*, in *Int. Comm. Law Quart.*, 1964, p. 987 ss.; MANIRUZZAMAN, *Choice of Law in International Contracts. Some Fundamental Choice of Law Issues*, in *Journ. Int. Arb.*, 1999, pp. 147-149. Per un riscontro nella giurisprudenza arbitrale cfr. Lodo 23 agosto 1958, *Aramco c. Arabia Saudita*, in *Revue critique*, 1963, p. 272, dove si afferma che «il est certain qu'un contrat quelconque ne peut exister "in vacuo", mais il doit reposer sur un droit: ce n'est pas une opération pleinement abandonnée à la libre volonté des parties; elle est nécessairement fondée sur un droit positif donnant des effets juridiques aux manifestations réciproques et concordantes de la volonté des contractants».

⁴⁷ Cfr. LOWENFELD, *Lex Mercatoria: An Arbitrator's view*, in CARBONNEAU (ed.), *Lex mercatoria* cit., pp. 49-51.

⁴⁸ Sulla distinzione tra trasporto di carico e trasporto di linea si vedano, fra i contributi più significativi, G. BERLINGIERI JR., *Sulla distinzione tra trasporto di carico e trasporto di cose determinate*, in *Dir. mar.*, 1952, p. 149 ss.; F. BERLINGIERI, *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, *ibidem*, 1961, p. 417 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto* cit., pp. 100-110; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, p. 120 ss.; GAETA, *La distinzione tra trasporto di carico e trasporto di cose determinate*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, I, p. 171; LEFEBVRE D'ONVIO, PESCATORE, TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9ª ed., Milano, 2000, p. 538 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *L'esercizio della giurisdizione civile* cit., pp. 515-516; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, n. 414; SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in

Nei *charter parties*, ove il rapporto economico si svolge *inter pares* (essendo le parti di tali rapporti operatori professionali), la regolamentazione del fenomeno è affidata essenzialmente a formulari contrattuali invariati nella prassi del commercio internazionale,⁴⁹ la cui utilizzazione conduce ad una pressoché totale «delocalizzazione» di tale tipologia di rapporti, che si vengono ad affrancare dal diritto statale in favore di scelte normative rispondenti alle esigenze degli operatori economici ed al grado di internazionalità di tali negozi. In questo settore, pertanto, l'ambito di operatività dell'autonomia privata è pressoché illimitato, salvo il rispetto dei principi di ordine pubblico e delle norme di applicazione necessaria degli ordinamenti collegati con l'operazione economica.⁵⁰

Nel trasporto di linea, per contro — la cui disciplina giuridica è contenuta in norme di diritto materiale uniforme aventi carattere inderogabile (rappresentate prevalentemente dal sistema delle Regole dell'Aja e, entro una cerchia ridotta di stati in via di sviluppo, dalle Regole di Amburgo) — l'autonomia privata assume una diversa rilevanza, in quanto essa non è uno strumento per disciplinare ogni aspetto dell'operazione economica, ma un mezzo attraverso il quale estendere le regole materiali uniformi oltre il proprio ambito di applicazione (tramite l'utilizzo delle *Paramount Clauses*) ovvero predisporre un regime di responsabilità del vettore più gravoso rispetto a quello del diritto materiale uniforme.⁵¹

Giur. it., 1977, IV, c. 49 ss. Per una essenziale ed efficace ricostruzione delle differenze del sostrato economico dei due tipi contrattuali sopra richiamati si vedano le considerazioni di MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, pp. 127-130, il quale sottolinea conclusivamente che: «mentre il traffico *tramp* si struttura secondo forme tipicamente concorrenziali, non altrettanto si verifica nel settore di linea, che non solo presenta connotati di tipo oligopolistico — e, talvolta, benché raramente, di monopolio naturale — ma si caratterizza per la pressoché costante esistenza di accordi limitativi della concorrenza tra i vettori marittimi (*conference agreements*) e tra essi ed i caricatori (c.d. accordi di fedeltà e *service contracts*)».

⁴⁹ Su questo tema cfr. per tutti CARBONE, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, a cura di CELLE, LOPEZ DE GONZALO, 2ª ed., Torino, 2002, pp. 17-18.

⁵⁰ In questo senso CARBONE (*Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale nei recenti sviluppi del diritto internazionale privato: un ritorno all'antico*, in *Dir. mar.*, 1995, p. 318) ha constatato «un assai limitato rilievo, ed in via di estrema supplenza, della disciplina legale degli specifici ordinamenti statali nei cui ambiti devono essere realizzati gli effetti dei rapporti in esame, salvi alcuni principi di ordine pubblico e/o limiti all'autonomia privata eventualmente previsti da tali ordinamenti in virtù di norme di applicazione necessaria».

⁵¹ Sul ruolo dell'autonomia privata nell'ambito dei contratti di trasporto marittimo di linea cfr. CARBONE, *La disciplina giuridica cit.*, pp. 63-67; *Id.*, *Contratto di trasporto cit.*, p. 64 ss.; GRIGOLI, *Rilevanza dell'autonomia privata nella normativa del trasporto marittimo internazionale di merci*, in *Giust. civ.*, 1996, I, p. 691. Assai significativamente BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme?*, in *Dir. mar.*, 2001, p. 491 ha parlato di «ruolo centrale» della volontà delle parti nell'ambito in esame.

Quanto all'estensione dell'ambito di applicazione della disciplina unificata per mezzo del ricorso alle *Paramount Clauses*,⁵² si deve osservare che essa risponde all'esigenza di attribuire certezza a rapporti giuridici di per sé «fuggenti» alle norme statali e per loro stessa natura aventi una vocazione all'uniformità.⁵³

E in questo senso che pare assai rilevante evidenziare come il ruolo dell'autonomia privata sia mutato attraverso le modifiche introdotte all'art. 10 della convenzione di Bruxelles del 1924 da parte del protocollo di Visby del 1968.⁵⁴ nel testo originario della convenzione la volontà delle parti non poteva operare come autonomo criterio di collegamento al fine di estendere l'ambito di operatività della disciplina di diritto uniforme. In tal modo, onde operare l'estensione, occorre che le parti — in ossequio alle previsioni interne di diritto internazionale privato — stabilissero come legge regolatrice del contratto di trasporto il diritto di uno Stato contraente la convenzione di Bruxelles, non essendo ammissibile il rinvio «diretto» alla stessa; altrimenti, le parti potevano operare soltanto una recezione contrattuale delle norme della convenzione, la quale veniva così ad operare come regolamentazione integrativa rispetto alle norme dell'ordinamento disciplinante la fattispecie.

Con l'introduzione del protocollo di Visby,⁵⁵ invece, la volontà delle

⁵² Sulle *Paramount Clauses* cfr. senza pretesa di completezza F. BERLINGIERI JR., *Note sulla «paramount clause»*, nota a App. Trieste, 3 marzo 1978, *Agemar c. SIAT*, in *Dir. mar.*, 1979, p. 216 ss.; *Id.*, *Note sulla «paramount clause»*, nota a App. Trieste, 2 dicembre 1986, *Adriatic Shipping Company c. Prudential*, *ibidem*, 1987, p. 938 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto cit.*, pp. 64-75; CELLE, *La Paramount Clause nell'evoluzione della normativa internazionale in materia di polizza di carico*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 11 ss.; *Id.*, *Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924. Polizza emessa in stato non contraente. Legge applicabile «Paramount clause»*, nota a Cass., 10 agosto 1988, n. 4905, *Agenzia marit. Spadoni c. Soc. Weltra*, in *Nuova giur. civ. comm.*, 1989, I, 470 ss.; IVALDI, *La volontà delle parti nel contratto di trasporto marittimo: note sulla Paramount Clause*, in questa *Rivista*, 1985, p. 799 ss.; *EAD.*, *Diritto uniforme dei trasporti cit.*, p. 70 ss.; RUGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pp. 698-704; da ultimo ALVAREZ RUBIO, *Las cláusulas Paramount: Autonomía de la voluntad y selección del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Madrid, 1997, *passim* ed ivi completi riferimenti alla dottrina inglese.

⁵³ Sul fatto che nei rapporti del commercio marittimo internazionale sia particolarmente sentita l'esigenza di uniformità cfr., tra i contributi più rilevanti, ASCARELLI, *Recessione a Le-febvre D'Ovidio*, Pescatore, *Manuale di diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1950, I, p. 159; F. BERLINGIERI SEN., *Verso l'unificazione del diritto marittimo. Parole del Prof. A. Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1935, p. 449 ss.; *Id.*, *Verso l'unificazione del diritto del mare. Parole in replica al Prof. A. Scialoja*, *ibidem*, 1936, p. 105 ss.; F. BERLINGIERI JR., *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, *ibidem*, 1983, p. 61 ss.; CARBONE, *Autonomia privata cit.*, p. 315 ss.; *Id.*, *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, *ibidem*, 1975, p. 40 ss. Da ultimo, BARIATTI, *Quale modello normativo cit.*, p. 486, ha sostenuto che «l'uniformità nel diritto marittimo è non solo un valore giuridico primario al quale tendere, ma anche un valore economicamente rilevante».

⁵⁴ Su tale evoluzione cfr. per tutti IVALDI, *La volontà delle parti cit.*, p. 810 ss.

⁵⁵ Sull'entrata in vigore dei protocolli cfr. specificamente CLERICI, *Sull'entrata in vigore*

parti assume il ruolo di valido criterio di collegamento, essendole esplicitamente consentito di compiere il rinvio «diretto» al regime di diritto uniforme, che, in questo modo, dovrà essere applicato senza il filtro delle regole di diritto internazionale privato del foro e senza l'ingerenza di alcun ordinamento statale.⁵⁶

Tali risultati trovano poi esplicita conferma nell'art. 2 lett. e delle Regole di Amburgo,⁵⁷ il quale ricalca sostanzialmente il *wording* adottato dall'art. 10 della convenzione di Bruxelles come emendato a seguito del protocollo di Visby. Il rilievo attribuito dalla normativa in esame all'autonomia privata appare, quindi, come un indice di continuità rispetto al sistema delle Regole dell'Aja, a conferma di quanto già indicato da parte di attenta dottrina.⁵⁸

La sintesi che si è cercato di raggiungere nel presente paragrafo deve essere osservata in stretta connessione con l'analisi svolta nel precedente par. 2: alle tradizionali soluzioni di «giustizia internazionalprivatistica» si affiancano (e, in molti casi, si sostituiscono) criteri «materiali» di soluzione dei conflitti di leggi, che vengono ad individuare in ordinamenti giuridici di provenienza extra-statale la legge applicabile ai rapporti del commercio internazionale in relazione allo *status* dei soggetti ivi operanti.⁵⁹

delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico, in questa *Revista*, 1986, p. 21 ss.; In., *Effetti della denuncia della convenzione e della ratifica dei protocolli del 1968 e del 1979*, in *Dir. mar.*, 1986, p. 637 ss. e dottrina ivi richiamata.

⁵⁶ In questo senso ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado* cit., p. 184 afferma che l'autonomia privata diventa «criterio sufficiente para determinar la aplicación de tal normativa queda expresamente consagrada, y sitúa a la autonomía privada como criterio autónomo delimitador del ámbito de aplicación de la normativa de Derecho uniforme, en una óptica distinta a la propias de las disposiciones tradicionales del Derecho Internacional Privado, al no subordinarse tal operatividad a ningún requisito de vinculación o proximidad entre la relación contractual y la elección o designación normativa realizadas». Altra parte della dottrina ha correttamente precisato che il rinvio «diretto» alle Regole dell'Aja sarà valido ancorché «la concreta disciplina adottata dal sistema di diritto uniforme delle Regole dell'Aja sia, di fatto, non solo coincidente, ma addirittura in contraddizione con quanto previsto dall'ordinamento statale competente a regolare il trasporto marittimo in virtù della normale operatività delle norme di diritto internazionale privato del foro» (così CARBONE, *Contratto di trasporto* cit., p. 67). La stessa dottrina ha, inoltre, sostenuto che tali conclusioni appaiono valide anche nel caso in cui il rinvio operato dalla *Paramount Clause* sia compiuto in favore della «legislation of any State giving effect to the Rules of the Convention» (p. 70).

⁵⁷ Sull'applicazione delle Regole di Amburgo v. più ampiamente *infra*, par. 5.
⁵⁸ In questo senso, CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo*, Milano, 1984, p. 29; IVALDI, *La volontà delle parti nel contratto di trasporto marittimo* cit., 811. In generale, nel senso che le Regole di Amburgo non si pongano come punto di rottura rispetto al sistema delle Regole dell'Aja, cf. CARBONE, *Il diritto marittimo* cit., p. 315 ss.

⁵⁹ In questo senso cf. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali* cit., pp. 324-325; CELLE, *La Paramount Clause* cit., p. 32, ove afferma che «la *Paramount Clause* diventa espressione non della facoltà riconosciuta dalle norme di diritto internazionale privato del foro di individuare la legge di un ordinamento straniero come la più idonea a regolare il rapporto ovvero di fissare contrattualmente la disciplina delle reciproche obbligazioni, bensì strumento di carattere internazionale, che in forza di una norma di applicazione necessaria

5. Con riferimento all'applicazione delle Regole di Amburgo – *quaestio* che ha originato il caso di cui alla sentenza in esame – occorre preliminarmente rilevare che la pur limitata casistica (costituita esclusivamente da sentenze francesi, cui si devono aggiungere un caso deciso da una corte statunitense⁶⁰ ed un caso deciso da un tribunale tunisino,⁶¹ i quali peraltro non rilevano ai fini della presente analisi in quanto non trattano del problema dei conflitti di leggi) fornisce notevoli spunti di riflessione che si riallacciano al cammino tracciato nei precedenti paragrafi.

Le sentenze in materia di applicazione delle Regole di Amburgo possono essere idealmente suddivise in tre diversi orientamenti.

In virtù di un primo orientamento, l'applicazione delle Regole di Amburgo deve essere esclusa in quanto lo Stato del giudice non le ha ratificate. Tale orientamento è sostenuto da alcune sentenze,⁶² la cui motivazione (a differenza del *decisum*) non pare convincente, in quanto si limita ad affermare in maniera apodittica che la convenzione di Amburgo «ne peut recevoir application en France au motif que ce pays ne l'a pas ratifiée».⁶³

che gli Stati firmatari del Protocollo hanno introdotto nei loro ordinamenti pone in capo alle parti il potere di rendere cogentemente applicabile una Convenzione di diritto uniforme».
⁶⁰ U.S. District Court, District of Maryland, 7 ottobre 1996, *Compania Sudamericana de Vapores c. ITO Corp. of Baltimore*, in *Am. Mar. Cases*, 1997, p. 362 ss.

⁶¹ Trib. Prem. Inst. Tunis, 9^{ème} Chr., 2 novembre 1994, *Société Tunisio Européenne d'Assurance et de Réassurance Carte c. Sudcargos*, in *Scapel*, 1996, pp. 40-42, commentato da BOVIO, *The first decisions applying the Hamburg Rules*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 1997, p. 356 ss.

⁶² Le sentenze sono: (i) caso *G&C Admiral* (Trib. Comm. Marseille, 15 febbraio 1994, in *Scapel*, 1994, p. 105), riguardante un trasporto da Anversa in Belgio (Paese nel quale sono vigenti le Regole dell'Aja-Visby) a Conakry in Guinea (Paese che ha ratificato le Regole di Amburgo il 23 febbraio 1991, in vigore dal 1° novembre 1992); i giudici francesi hanno sostenuto l'inapplicabilità delle Regole di Amburgo sulla base del fatto che esse non erano in vigore al momento della conclusione ed esecuzione del contratto (febbraio 1992), lasciando, però, trasparire che, quand'anche fossero state in vigore, non sarebbero state applicate in quanto «le tribunal de céans ne pouvait appliquer une Convention qui lui est étrangère»; (ii) caso *Teesra* (App. Paris, 3 dicembre 1997, in *Droit mar. fr.*, 1998, p. 588 con nota di BONASSIES), riguardante un trasporto da Yangon in Birmania a Conakry in Guinea (Paese che ha ratificato le Regole di Amburgo il 23 febbraio 1991, in vigore dal 1° novembre 1992) con polizza di carico emessa a Parigi (ove sono in vigore le Regole dell'Aja-Visby): la Corte ha ritenuto applicabili le Regole dell'Aja ai sensi dell'art. 10 delle stesse, ma ha altresì posto in rilievo che la convenzione di Amburgo «ne peut recevoir application en France au motif que ce pays ne l'a pas ratifiée» (argomento tratto dall'art. 30.3 delle Regole di Amburgo). I principi espressi in questo caso dalla Corte d'Appello di Parigi hanno trovato ampia conferma nella sentenza della Cassazione (Cass., ch. comm., 28 marzo 2000, in *Droit mar. fr.*, 2000, p. 920 con nota di BONASSIES); (iii) caso *Lex Cerezo* (App. Rouen, 26 giugno 1997, in *Dir. mar.*, 1998, p. 871), riguardante un trasporto da Rouen in Francia (ove – come già ricordato – sono in vigore le Regole dell'Aja-Visby) ad Alessandria d'Egitto (Paese che è parte delle Regole di Amburgo): la Corte ha ritenuto che le Regole di Amburgo non fossero applicabili in quanto non ratificate dalla Francia e comunque non ancora in vigore (il che non corrisponde al vero, essendo le Regole di Amburgo entrate in vigore il 1° novembre 1992).

⁶³ Così App. Paris, 3 dicembre 1997 cit.

Si deve notare che, nei casi riconducibili a questo orientamento, il giudice si trovava di fronte all'alternativa se applicare le Regole dell'Aja-Visby (in vigore nel proprio Paese) ovvero le Regole di Amburgo (non in vigore nel proprio Paese): la giurisprudenza richiamata – al di là delle scarse motivazioni – sembra riconoscere che tale elemento sia determinante nella soluzione delle controversie; ciò appare di tutta evidenza avuto riguardo agli insegnamenti di parte della dottrina francese, secondo cui il conflitto tra la convenzione di Bruxelles e le Regole di Amburgo sarà risolto da parte di un giudice di uno stato ove non sono in vigore le Regole di Amburgo non come un «conflit de conventions internationales», ma come «un conflit entre, d'une part, une convention internationale (les Règles de La Haye) et, d'autre part, un texte étranger (les Règles de Hambourg)».

In altri termini, viene nuovamente in rilievo il problema dei rapporti tra diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato: il giudice si trova innanzi la regola di diritto materiale uniforme in vigore nel proprio Stato e parallelamente la regola di una convenzione internazionale, che verrebbe ad operare non *ex proprio vigore*, ma in quanto legge dell'ordinamento richiamato tramite le norme di diritto internazionale privato della *lex fori*. Parte della dottrina e della giurisprudenza francesi non paiono avere esitazioni: «La convention internationale a nécessairement une autorité supérieure au texte étranger. Car le juge est tenu d'appliquer les conventions internationales en vigueur dans son pays, quand bien même une loi étrangère intégrant les Règles de Hambourg serait – elle désignée par la règle de conflit de lois en vigueur dans ce même pays».⁶⁴ In buona sostanza, qualora una convenzione di diritto uniforme dei trasporti venga in rilievo quale parte integrante dell'ordinamento richiamato dalle norme di diritto internazionale privato occorrerà distinguere a seconda che lo Stato del giudice sia o meno parte di altra convenzione di diritto uniforme dei trasporti: nel primo caso, le norme della convenzione di diritto uniforme dei trasporti prevarranno sulle norme di diritto internazionale privato e, pertanto, l'altra convenzione non in vigore ai sensi della *lex fori* non verrà applicata; nel secondo caso, operando il sistema delle norme di diritto internazionale privato, la convenzione non in vigore ai sensi della *lex fori* sarà applicata come legge straniera.

A medesimi risultati conduce l'esame di un secondo orientamento, in virtù del quale le Regole di Amburgo sono applicabili nella misura in cui siano parte dell'ordinamento giuridico regolante il contratto di trasporto individuato attraverso le norme di diritto internazionale privato della *lex fori*: le Regole di Amburgo – per il giudice di un paese che non le ha ratificate – non assumono, dunque, rilevanza *ex proprio vigore* (ossia come

convenzione di diritto materiale uniforme), ma come legge richiamata dalle norme interne di conflitto.⁶⁵

⁶⁵ In questo senso si vedano: (i) caso *Klim Voroshilov* (App. Aix-en-Provence, 7 maggio 1997, in *Droit mar. fr.*, 1998, p. 29 con nota di NICOLAS), riguardante un trasporto da Kandla in India (Paese che non è parte né del sistema delle Regole dell'Aja né del sistema delle Regole di Amburgo) a Freetown in Sierra Leone (Paese ove sono i vigore le Regole di Amburgo), in ragione del quale era stata emessa una *Paramount Clause*, la quale disponeva: «The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsory applicable, the terms of the Convention shall apply»; non essendo in vigore nel luogo di caricazione né le Regole dell'Aja né le Regole di Amburgo, la Corte francese ha ritenuto di applicare le Regole di Amburgo, in quanto incorporate nella legge della Sierra Leone (in virtù del richiamo alla stessa operato – tramite la formula «the corresponding legislation of the country of destination» – da parte della *Paramount Clause*); in questo senso, la Corte ha interpretato l'espressione «corresponding legislation» non nel senso di legislazione «identica» alla Regole dell'Aja-Visby, bensì di «disposition législatives régissant la matière des transports maritimes promulguées par l'Etat de destination». Benché parte della dottrina abbia criticato tale soluzione (cfr. NICOLAS, *Observations*, nota a App. Aix-en-Provence, 7 maggio 1997 cit., p. 37, ma si veda anche ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo* cit., p. 208, che pare semplicemente dare atto di tale indirizzo interpretativo senza esprimere alcun giudizio in merito), essa pare corretta, in quanto consente di colmare eventuali lacune normative (che si verificherebbero allorché non fosse in vigore le Regole dell'Aja-Visby né nel paese di carico né in quello di scarico); (ii) caso *Vassili Klochev* (App. Aix-en-Provence, 7 maggio 1997, in *BTL*, 1997, p. 867), riguardante un trasporto da Ho Chi Minh-Ville in Vietnam (Paese che non è parte né del sistema delle Regole dell'Aja né del sistema delle Regole di Amburgo) a Freetown in Sierra Leone (Paese ove sono i vigore le Regole di Amburgo), in ragione del quale era stata emessa una *Paramount Clause* identica a quella del caso *Klim Voroshilov* (v. supra); le conclusioni dei giudici parigini sono le medesime di quelle del caso *Klim Voroshilov*; (iii) caso *World Apollo* (App. Aix-en-Provence, 2 dicembre 1999 cit.), su cui v. supra, par. 1; (iv) Cass. Ch. Comm., 7 dicembre 1999, in *Droit mar. fr.*, 2000, p. 903 con nota di L. LOUER, che ha confermato le conclusioni della Court d'Appel di Aix-en-Provence dei casi *Klim Voroshilov* e *Vassili Klochev*. In dottrina cfr. F. BERLINGIERI JR., *Coexistence entre la Convention de Bruxelles et la Convention de Hambourg*, in *Dir. mar.*, 1993, p. 354; CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo* cit., pp. 29-30, ove afferma che «nell'ambito dei Paesi non contraenti della Convenzione di Amburgo, la sua applicazione diretta ed immediata non è concepibile se non per il tramite di un rinvio ad un ordinamento statale che ne ha incorporato i contenuti normativi oppure di un legittimo esercizio dell'autonomia privata nei limiti consentiti dalla legge applicabile al rapporto controverso»; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti* cit., pp. 59-60, laddove afferma che «anche il giudice di uno stato non contraente è vincolato a riconoscere specifica incidenza, ai fini della decisione della controversia innanzi a lui pendente, alla regolamentazione internazionalmente uniforme dei trasporti. Un esempio: anche nel corso di un giudizio instaurato in un ambito territoriale nel quale le convenzioni di diritto uniforme in oggetto non abbiano ricevuto formale attuazione, la normativa in esse codificata potrà trovare comunque applicazione allorché (i) debba ritenersi "parte integrante" del sistema giuridico straniero individuato sulla base di criteri oggettivi di collegamento o di scelte "localizzatrici" compiute dalle parti o dalle norme di dip del foro...», ovvero (ii) venga considerata dai privati alla stregua di una disciplina – paradigma tipizzatrice di un equilibrato assetto dei loro reciproci rap-

⁶⁴ Così NICOLAS, in nota a App. Aix-en-Provence, 2 dicembre 1999 cit., p. 312.

Al contrario, non operano i meccanismi delle norme di diritto internazionale privato della *lex fori* allorché sia una *Paramount Clause* a richiamare le Regole di Amburgo: in questo caso occorre tenere presente che il giudice di uno stato contraente deve applicare *proprio vigore* la convenzione e, pertanto, non vengono in rilievo le disposizioni di diritto internazionale privato (come, ad esempio, quelle della convenzione di Roma del 1980): come è stato già chiarito,⁶⁶ infatti, la scelta della legge applicabile compiuta dalla *Paramount Clause* in favore della convenzione di Bruxelles (o delle Regole di Amburgo) non può essere considerata come rientrante nell'ambito dell'art. 3 par. 1 della convenzione di Roma, in quanto essa è regolata in maniera autonoma dall'art. 10 comma 1 lett. c (o dall'art. 2 comma 1 lett. d delle Regole di Amburgo), che detta un regime «speciale», il quale è fatto salvo da parte dell'art. 21 della stessa convenzione di Roma (sulla medesima scorta appare pertanto evidente che nelle ipotesi qui considerate non possono venire neppure in rilievo neppure gli artt. 3.3 e 7 della medesima convenzione di Roma).

Peraltro, la compresenza di due differenti regimi uniformi di responsabilità del vettore marittimo ha evidenziato l'urgenza di predisporre *Paramount Clauses* le quali tengano conto della necessità di dirimere gli eventuali conflitti tra le convenzioni di cui sopra,⁶⁷ di colmare le «lacune» determinate dalla presenza di Paesi non contraenti alcuna delle suddette convenzioni, nonché di soddisfare le disposizioni imperative delle convenzioni in esame (in particolare, l'art. 3 par. 8 della convenzione di Bruxelles e l'art. 23 delle Regole di Amburgo). In questo senso, pare opportuno ricordare che la BIMCO, all'indomani dell'entrata in vigore delle Regole di Amburgo, ha diffuso una circolare nella quale veniva suggerito l'impiego di due modelli (*Form A* e *Form B*) di *Paramount Clause*:⁶⁸ in particolare, il *Form A*⁶⁹ prevede la prevalenza del sistema dell'Aja/Visby su quello delle

porti e come tale assunta (in tutto, o almeno in parte) come referente normativo nella formazione dei regolamenti negoziali tra essi in vigore».

⁶⁶ V. *supra*, par. 4.

⁶⁷ Per un palese esempio dell'insufficienza delle *Paramount Clauses* «classiche» rispetto ai problemi derivanti dalla compresenza di più regimi di diritto uniforme dei trasporti, cfr. il caso *Klim Voroshilov*, di cui alla precedente nota 65.

⁶⁸ Cfr. BIMCO, *Special circular*, n. 2, 24 febbraio 1993. Le clausole modello di cui al testo ed alle successive note 69 e 71 sono commentate da GASKELL, ASARIOTIS, BAATZ, *Bill of Lading: Law and Contracts*, London, 2000, pp. 58-61.

⁶⁹ Il testo del *Form A* recita: «(1) This bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to signed at Brussels on 25 August 1924 (The Hague Rules) or the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsorily applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent such term shall be void to that extent but no further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on

Regole di Amburgo (le quali verranno in rilievo soltanto qualora le norme dell'Aja/Visby non siano applicabili né *proprio vigore* né in base ad alcun rinvio di diritto internazionale privato e le stesse Regole di Amburgo siano disposizioni imperative del Paese di imbarco o di emissione della polizza di carico) e, nel caso in cui nessuno dei due regimi uniformi sia «compulsory applicable»,⁷⁰ dispone un apposito regime di limitazione del debito vettoriale; il *Form B*⁷¹ — raccomandato per i traffici tra Paesi contraenti le Regole di Amburgo — prevede, invece, la prevalenza delle Regole di Amburgo sul sistema dell'Aja/Visby (il cui ambito residuale di operatività è limitato ai casi in cui manchino i requisiti di applicabilità delle Regole di Amburgo) e — come per il *Form A* —, nel caso in cui nessuno dei due regimi uniformi sia «compulsory applicable»,⁷² dispone un apposito regime di limitazione del debito vettoriale.

In virtù di un terzo orientamento, infine, allorché si verifichino le condizioni previste dall'art. 2 delle Regole di Amburgo, queste si applicano indipendentemente dal fatto che esse siano estranee alla *lex*

deck and is so carried. (2) Save where the Hague or Hague/Visby Rules apply by reason of (1) above, this bill of lading shall take effect subject to any national law in force at the port of shipment or place of issue of the bill of lading making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading in which case this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules which shall nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. (3) Where the Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsorily applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefits of all privileges, rights and immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be £100 sterling».

⁷⁰ Tale ipotesi si verifica allorché (i) le convenzioni in esame non siano in vigore nel Paese del giudice e (ii) le disposizioni di diritto internazionale privato della *lex fori* non richiama alcun ordinamento ove le suddette convenzioni sono in vigore.

⁷¹ Il testo del *Form B* recita: «(1) This bill of lading shall have effect subject to any legislation making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading and in such circumstances the said Rules nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. If any term of this bill of lading be repugnant to the legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further. (2) Save where the Hamburg Rules apply by reason of (1) above, this bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to signed at Brussels on 25 August 1924 (the Hague Rules) or the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsorily applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on deck and is so carried. (3) Where the Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsorily applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefits of all privileges, rights and immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be £100 sterling».

⁷² Cfr. la precedente nota 71.

fori.⁷³ Tale orientamento desta notevoli perplessità non soltanto perché «laisse dans l'ombre la question du fondement de l'application directe des Règles de Hambourg»,⁷⁴ ma soprattutto in quanto, qualora una convenzione di diritto uniforme non sia stata ratificata da uno Stato, i giudici di tale Paese non sono obbligati ad applicarla, dal momento che le disposizioni di tale convenzione, oltre a non essere parte della legislazione interna di tale Stato, «ne sont pas des normes de droit international public».⁷⁵

In conclusione, l'analisi della casistica in materia di applicazione delle Regole di Amburgo conferma i risultati raggiunti nei precedenti paragrafi del presente lavoro. In particolare: in primo luogo, la compresenza di due differenti regimi di diritto uniforme dei trasporti marittimi rende necessario il «coordinamento» tra diritto materiale uniforme e diritto internazionale privato; in secondo luogo, il rilievo dell'autonomia privata nella determinazione del regime applicabile al contratto di trasporto se, da un lato, deve essere valutato nei limiti concessi dalla *municipal law* (o dalle norme delle convenzioni di diritto materiale uniforme in vigore negli Stati che presentano collegamenti con il contratto di trasporto), dall'altro, pare assumere un'importanza sempre maggiore allorché si abbia riguardo a disciplinare in via negoziale (attraverso il ricorso a *Paramount Clauses* di elaborazione sempre più raffinata) ambiti altrimenti privi di regolamentazione ovvero che, diversamente, darebbero luogo a notevoli incertezze interpretative circa la propria disciplina.

⁷³ In questo senso si vedano: (i) caso *Teetra* (Trib. Paris, 4 febbraio 1997, in *Bull. Trans. Logistique*, 1997, p. 554), riguardante un trasporto da Yangon in Birmania a Conakry in Guinea (Paese che ha ratificato le Regole di Amburgo il 23 febbraio 1991, in vigore dal 1° novembre 1992) con polizza di carico emessa a Parigi (ove sono in vigore le Regole dell'Aja-Vi-sby); il Tribunale ha ritenuto che «la non - ratification par la France de cette Convention ne peut faire obstacle à son application»; (ii) caso *World Apollo* (Trib. Comm. Marsiglia, 23 gennaio 1996 cit.), su cui v. retro al precedente paragrafo 1; (iii) caso *Ain Oussera* (Trib. Paris, 10 settembre 1997, in *Bull. Trans. Logistique*, 1998, p. 183), riguardante un trasporto tra gli USA (ove sono in vigore le Regole dell'Aja) e l'Egitto (Paese che è parte delle Regole di Amburgo), documentato da polizza di carico in cui era inserita una *Paramount Clause* rinviante al COG-SA americano: i giudici parigini hanno ritenuto le Regole di Amburgo applicabili *ex proprio vigore* indipendentemente dalla presenza della *Paramount Clause*, con una motivazione del tutto apodittica che ha destato ampie perplessità nella dottrina (v. per tutti NICOLAS, *Le Regles d'Hambourg devant les tribunaux français*, in *Droit mar. fr.*, 1998, p. 555).

⁷⁴ Così NICOLAS, *Le Regles d'Hambourg devant les tribunaux français* cit., p. 551.

⁷⁵ Così MAYER, *L'application par l'arbitre des conventions internationales de droit privé*, in *L'internationalisation du droit. Mélanges en l'honneur de Loussouarn*, Paris, 1994, p. 280.

GIURISPRUDENZA ITALIANA

TRIBUNALE PER I MINORENNI DI SASSARI, decreto 31 gennaio 2003

Presidente, DI FLORIO - Giudice Rel., CAPITTA

Nel procedimento nell'interesse della minore R.C.

Tra i gravi motivi connessi con lo sviluppo psicofisico del minore, in base ai quali il tribunale per i minorenni può autorizzare l'ingresso o la permanenza del familiare del minore stesso (art. 31 comma 3 del decreto legislativo 25 luglio 1998 n. 286), rientra - alla luce della convenzione delle Nazioni Unite del 20 novembre 1989 sui diritti del fanciullo - anche la possibilità per la madre naturale di coltivare l'azione per la dichiarazione di paternità nei confronti del padre naturale o dei suoi eredi.

Visto il ricorso depositato in data 15 gennaio 2003 con cui R.A., chiede l'autorizzazione a permanere nel territorio dello Stato italiano, ai sensi dell'art. 31 comma 3 d.lgs. 25 luglio 1998 n. 286;

Considerato che a fondamento della richiesta la ricorrente adduce: che, in qualità di esercente la potestà genitoriale sulla propria figlia, ha promosso per conto e nell'interesse della stessa presso questo Tribunale per i minorenni procedimento per l'ammissione all'azione ai fini della dichiarazione giudiziale di paternità naturale nei confronti degli aventi causa del cittadino italiano M.F., nelle more deceduto;

che pertanto alla medesima ricorrente dovrebbe essere consentita la permanenza in Italia, al fine di poter esperire in modo sereno e non eccessivamente dispendioso tutte le procedure atte ad ottenere in favore della bambina il riconoscimento di paternità e, conseguentemente, lo status di cittadina italiana;

che senza esito sono rimaste l'istanza all'uopo rivolta al Comitato per i minori stranieri, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché il ricorso in autotutela presentato al Questore di Sassari;

che tali dinieghi sarebbero in contrasto con l'art. 8 della convenzione europea dei diritti dell'uomo, che garantisce all'individuo il diritto al rispetto della sua vita privata e familiare, nonché con l'art. 13 della convenzione n. 143 dell'OIL, resa esecutiva con l. 10 aprile 1981 n. 148, che prevede l'obbligo per lo Stato di adottare tutte le disposizioni opportune per favorire il ricongiungimento familiare, in conformità al dettato dell'art. 29 della Costituzione;

rilevato, in via preliminare, che l'intervento del Tribunale per i minorenni