

RIVISTA DELL'ARBITRATO

Anno XXIV Fasc. 3 - 2014

ISSN 1122-0147

Andrea La Mattina

**CONFLITTI DI LEGGI E
ARBITRATO MARITTIMO**

Estratto



Milano • Giuffrè Editore

Conflitti di leggi e arbitrato marittimo

ANDREA LA MATTINA (*)

1. Introduzione. — 2. La specialità dell'arbitrato marittimo nella prospettiva dei conflitti di leggi. — 3. (*Segue*). La disciplina del trasporto marittimo. — 4. (*Segue*). La disciplina di altri settori del diritto marittimo. — 5. La *lex maritima* e l'arbitrato marittimo. — 6. Rilevanza e limiti degli ordinamenti statali nella disciplina dei rapporti del commercio marittimo internazionale. — 7. L'arbitrato marittimo come "strumento privilegiato" di soluzione delle controversie marittime. — 8. Conclusioni: l'emersione delo *status mercatorio*.

1. Una delle problematiche di maggiore interesse per chi volesse accostarsi all'arbitrato marittimo ⁽¹⁾ è rappresentata dalla materia dei

(*) Docente di Diritto della Navigazione nell'Università di Genova.

⁽¹⁾ La locuzione "arbitrato marittimo" è pacificamente utilizzata da parte della dottrina per fare riferimento all'arbitrato tra privati, avente a oggetto questioni inerenti il diritto marittimo. Al riguardo cfr. ALCANTARA, *An international panel of maritime arbitrators*, in *Journ. Int. Arb.*, 1994, 117 ss.; ALLSOP, *International maritime arbitration: legal and policy issues*, in *J.I.M.L.*, 2007, 398 ss.; ÁLVAREZ RUBIO, *Arbitraje marítimo y criterios de selección del Derecho aplicable al fondo de la controversia. Especial referencia al sector del transporte*, in *Revista de la Corte Española de Arbitraje*, 1997, 55 ss.; AMBROSE, MAXWELL e PARRY, *London Maritime Arbitration*, 3rd ed., London, 2009, *passim*; ARRADON, *L'arbitrage maritime: le point de vue du praticien*, in *Dr. mar. fr.*, 2007, 389 ss.; ID., *L'incorporation des clauses de charte-partie dans les connaissements*, *ibidem*, 2004, 883 ss.; BARCLEY, *Arbitration and Shipping*, in *Arbitration*, 1967, 3-7; BERLINGIERI, *International Maritime Arbitration*, in *J.M.L.C.*, 1979, 199-247; ID., *Trasporto marittimo e arbitrato*, in *Dir. mar.*, 2004, 423 ss.; BERNINI, *L'arbitrato nel diritto marittimo*, in CECCHIELLA (cur.), *L'arbitrato*, Torino, 2005, 583 ss.; BOI, *L'arbitrato marittimo e commerciale in un recente convegno*, in *Dir. mar.*, 1991, 526; CARASSO BULOW, *A user's experience of London and New York maritime arbitration*, in *Eur. Transpag. L.*, 1998, 293 ss.; CARBONE e LOPEZ DE GONZALO, *L'arbitrato marittimo*, in ALPA e VIGORITI (cur.), *Arbitrato. Profili di diritto sostanziale e di diritto processuale*, Torino, 2013, 1293 ss.; COHEN, *A New Yorker looks London Maritime Arbitration*, in *L.M.C.L.Q.*, 1986, 57-79; ID., *Maritime arbitration in Asia*, in *J.M.L.C.*, 1998, 117 ss.; CRAIG, PARK e PAULSSON, *International Commercial Arbitration*, I, Dobbs Ferry - New York, 1984, 58-59; CURTIN, *Arbitrating maritime cargo disputes — future problems and considerations*, in *L.M.C.L.Q.*, 1997, 31-64; DE LA VEGA JUSTRIBÒ, *El arbitraje en el ámbito marítimo*, in AA. VV., *El Arbitraje en las distintas Áreas del Derecho*, I, Lima, 2007, capag. 13, reperibile sul sito Internet www.castillofreyre.com / biblio_arbitraje / vol4 / capitulo13_el_arbitraje_en_el_derecho_maritimo.pdf; DELEBECQUE, *L'arbitrage maritime contemporain: le point de vue français*, in *Dir. mar.*, 2004, 436 ss.; ESPINOSA CALABUIG, *La cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los 'usos' del tráfico comercial internacional*, in *Revista*

conflitti di leggi ⁽²⁾, e ciò in quanto questo tipo di arbitrato si caratterizza

Eletrònica de Estudios Internacionales, 2007, reperibile sul sito Internet www.reei.org, 7 ss.; ESPLUGUES MOTA, *Arbitraje Marítimo Internacional*, Navarra, 2007, *passim*; ID., *Some Current Developments in International Maritime Arbitration*, in BASEDOW, MAGNUS e WOLFRUM (eds.), *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2007 & 2008*, Berlin, 2010, 119 ss.; FORCE e MAVRANICOLAS, *Two Models of Maritime Dispute Resolution: Litigation and Arbitration*, in *Tul. Law. Rev.*, 1991, 1461 ss.; GLATZMAYER, *Arbitration of Marine Controversies*, in *The Arbitration Journal*, 1937, 47-50; HAIGHT, *Maritime Arbitration – the American experience*, in *Am. Disput. Res. Law Journ.*, 1995, 2-15; HARRIS, *Maritime Arbitrations*, in TACKABERRY e MARRIOT, *Bernstein's Handbook of Arbitration and Dispute Resolution Practice*, London, 2003, 743; HARRIS, SUMMERSKILL e COCKERILL, *London Maritime Arbitration*, in *Arb. Int.*, 1993, 275-288; JAMBU-MERLIN, *L'arbitrage international en droit maritime*, in *Rass. arb.*, 1970, 1-5; ID., *L'arbitrage maritime*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 401-408; JARROSSON, *La spécificité de l'arbitrage maritime*, in *Dir. mar.*, 2004, 444-449; JARVIS, *Problems with and solutions for New York Maritime Arbitration*, in *L.M.C.L.Q.*, 1986, 535-538; LEGROS, *Les conflits de normes juridictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises*, in *Clunet*, 2007, 1105 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *La disciplina delle clausole compromissorie tra formalismo e prassi del commercio internazionale*, in *Dir. mar.*, 1990, 326 ss.; ID., *L'esercizio della giurisdizione civile in materia di trasporto marittimo e intermodale*, *ibidem*, 2001, 530 ss.; MARRELLA, *Unità e diversità dell'arbitrato internazionale: l'arbitrato marittimo*, *ibidem*, 2005, 787 ss.; MCINTOSH, *The practice of maritime arbitrations in London: recent developments in the law*, in *L.M.C.L.Q.*, 1983, 235-247; MOON, *New Opportunities for Maritime Arbitration and Arbitrators*, in *Proceedings of the XV International Congress of Maritime Arbitrators-ICMA*, London, 2004, *inedito*, ma messi cortesemente a disposizione dall'Avv. Mario Riccomagno; MUSTILL, *Maritime arbitration: the call for a wider perspective*, in *Journ. Int. Arb.*, 1992, 51 ss.; O'CONNOR, *Maritime arbitration without consent vouching, consolidation and self-execution. Will New York practice migrate to Canada?*, in *Journ. Int. Arb.*, 1993, 161 ss.; PHILLIPS, *The Needs of Arbitration from a Maritime Point of View*, in *Arbitration*, 1978, 245 ss.; RAMOS MÉNDEZ, *Arbitraje marítimo internacional: Confirmación de la doctrina jurisprudencial*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. III, 988 ss.; REMOND-GUILLOUD, *Droit Maritime*, 2^{ne} ed., Paris, 1993; RIGHETTI (E.), *L'istruzione probatoria nell'arbitrato internazionale commerciale e marittimo*, in questa Rivista, 1993, 315 ss.; TASSIOS, *Choosing the appropriate venue: maritime arbitration in London or New York?*, in *Journ. Int. Arb.*, 2004, 355 ss.; TODD, *Incorporation of arbitration clauses into bill of lading*, in *Journal of Business Law*, 1997, 337 ss.; TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Cowansville, 2008, 1413 ss.; TRAPPE, *Maritime arbitration rules for different arbitral institutions. Some comparative remarks*, in *Arbitration*, 1998, 257 ss.; WAGENER, *Legal Certainty and the Incorporation of Charterparty Arbitration Clauses in Bills of Lading*, in *J.M.L.C.*, 2009, 115 ss.; ZEKOS, *Maritime Arbitration and the Rule of Law*, in *J.M.L.C.*, 2008, 523 ss.; ID., *International Commercial and Maritime Arbitration*, London-New York, 2008; ZUBROD, *The history of maritime arbitration in New York*, in *The Arbitrator*, 2001, vol. 32, n. 2, 2 ss.; ZUNARELLI e ZOURNATZI, *Arbitrato nelle controversie marittime internazionali*, in *Codice degli arbitrati, delle conciliazioni e di altre ADR*, a cura di BUONFRATE e GIOVANNUCCI ORLANDI, Torino, 2006, 422 ss., cui adde i lavori di RICCOMAGNO, *L'arbitrato marittimo*, in *Trasporti*, 1999, vol. 79, 135-151 e ID., *Maritime arbitration between international commercial arbitration and regional initiatives*, relazione presentata alla *Maritime Arbitration Conference*, Dubai, 5-7 aprile 2008; ID., *Maritime arbitration and international commercial arbitration*, relazione presentata al XVIIth *International Congress of Maritime Arbitrators*, Hamburg, 5-9 ottobre 2009; ID., *Lecture note on international maritime arbitration*, relazione presentata all'*International Dispute Resolution Institute*, Londra, 29 settembre 2010, questi ultimi inediti, ma cortesemente messi a disposizione da parte dell'Autore. Da ultimo sia consentito rinviare a LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Milano, 2012, *passim*, nonché ID., *L'arbitrato marittimo internazionale*, in questa Rivista, 2014, 19 ss.

⁽²⁾ Cfr. le considerazioni svolte nel caso *Mauritius Oil Refineries Ltd. v. Stolt-Nielsen Netherlands BV (The Stolt Sydness)* [1997] 1 Lloyd's Rep 273, nonché, in dottrina, AMBROSE, MAXWELL e PARRY, *London Maritime Arbitration*, cit., 61 ss.; BERLINGIERI, *The law applicable by the arbitrators*, in *Dir. mar.*, 1998, 617-638; LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi*, cit.,

per la propria spiccata vocazione internazionale, poiché assai raramente i rapporti giuridici che ne sono oggetto si esauriscono all'interno di un unico ordinamento statale ⁽³⁾.

Sotto questo aspetto l'arbitrato marittimo non si distingue da altri settori dell'arbitrato commerciale internazionale, rispetto ai quali la dottrina ha sempre sottolineato la rilevanza del tema dei conflitti di leggi. In particolare, è pacifico che ai differenti aspetti dell'arbitrato commerciale internazionale può essere teoricamente applicata una legge differente: è infatti possibile riscontrare una legge dell'accordo arbitrale che sia diversa da quella della procedura, nonché da quella della disciplina sostanziale della disputa ed anche da quella del lodo, e che queste ultime siano l'una non coincidente con l'altra ⁽⁴⁾.

2. Ciò che, invece, caratterizza ed evidenzia la specialità dell'arbitrato marittimo relativamente alla materia dei conflitti di leggi sono due fondamentali aspetti.

In primo luogo, la circostanza che il diritto marittimo sia propriamente uno “*jus commune mercatorum*”, un diritto cioè di origine consuetudinaria, in larga parte recepito da convenzioni internazionali ovvero “codificato” nelle legislazioni nazionali in modo tale da assicurare soluzioni normative sostanzialmente convergenti pur se, a volte, adottate con formulazioni non identiche a causa della diversità dei sistemi dogmatici ispiratori di ciascuna di esse ⁽⁵⁾. Tale aspetto — che distingue e caratterizza la materia in esame rispetto a ogni altro settore del diritto del

177 ss.; ZEKOS, *Problems of Applicable Law in Commercial and Maritime Arbitration*, in *Journ. Int. Arb.*, 1999, 173-174. In generale, sui conflitti di legge nell'ambito del diritto marittimo cfr. BAATZ, *The Conflict of Laws*, in AA.Vv., *Southampton on Shipping Law*, London, 2008, 1 ss. e, da ultimo, CARBONE, *Conflicts de lois en droit maritime*, in *Recueil des cours*, 2009, t. 340, 67 ss., ove ulteriori riferimenti.

⁽³⁾ Cfr. HARRIS, *Maritime Arbitrations*, cit., 744.

⁽⁴⁾ Così ZEKOS, *Problems of Applicable Law in Commercial and Maritime Arbitration*, cit., 181. Sul punto cfr. *ex multis* GOLDMAN, *Le conflict de lois en matière d'arbitrage international de droit privé*, in *Recueil des cours*, 1963, II, 361 ss.; LEW, *Applicable Law in International Commercial Arbitration*, New York, 1978, 1 ss.; MUSTILL e BOYD, *Commercial arbitration*, 2nd ed., London, 1989, 61; RUSSELL, *On arbitration*, 23rd ed. (a cura di SUTTON, GILL e GEARING), London, 2007, 78 ss.; REDFERN e HUNTER, *On International Arbitration*, 5th ed. (in collaborazione con BLACKABY e PARTASIDES), London, 2009, 165, i quali affermano che nell'arbitrato commerciale internazionale si è in presenza di “*a complex interaction of laws*”. Sul punto v., da ultimo, FERRARI e KRÖLL (cur.), *Conflict of laws in international arbitration*, Munich, 2011. In giurisprudenza si vedano per tutte le decisioni rese nei casi *Naviera Amazonica Peruana SA v. Compania Internacional de Seguros del Peru* [1988] 1 Lloyd's Rep 116, *Union of India v. McDonnell Douglas Corporation* [1993] 2 Lloyd's Rep 48, e *Channel Tunnel Groupag. Ltd v. Balfour Beatty Construction Ltd* [1993] 1 Lloyd's Rep 291.

⁽⁵⁾ Così CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Torino, 2010, 3, e, nello stesso senso, già VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, I, Torino, 1938, 5. Sul rilievo dell'uniformità internazionale delle soluzioni relative alla regolamentazione del diritto marittimo nella prospettiva storica della sua “codificazione” da parte degli Stati v. i lavori pubblicati in PIERGIOVANNI (cur.), *From Lex Mercatoria to Commercial Law*, Berlin, 2005.

commercio internazionale — rende evidente che nell’ambito dell’arbitrato marittimo quale sia la disciplina applicabile al merito della controversia non determina propriamente un problema di *conflitto* di leggi, quanto piuttosto l’esigenza per l’arbitro di *ricostruire* la regola giuridica appropriata a decidere il caso di specie, all’uopo interpretando in chiave “uniforme” (6) le norme convenzionali e/o statali tenuto conto della rilevanza della prassi degli operatori marittimi internazionali (7). In questo senso l’arbitrato marittimo accentua un fenomeno che è tipico di tutto il diritto del commercio internazionale, ossia la insufficienza del metodo conflittuale tradizionale nella soluzione dei problemi riguardanti l’individuazione della normativa applicabile ad un determinato rapporto giuridico (8), insufficienza che si manifesta in maniera ancora più rilevante in caso di deferimento ad arbitrato della soluzione di una controversia(9).

In secondo luogo, in ambito marittimo si accentua altresì la rilevanza dell’autonomia privata come strumento di “giustizia materiale” volto a disciplinare direttamente (senza i filtri delle norme di diritto internazionale privato) una determinata fattispecie (10).

(6) Sul fatto che nei rapporti del commercio marittimo internazionale sia particolarmente sentita l’esigenza di uniformità cfr., tra i contributi più rilevanti, ASCARELLI, *Recensione a Lefebvre D’Ovidio – Pescatore*, Manuale di diritto della navigazione, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 159; BERLINGIERI (F. Sen.), *Verso l’unificazione del diritto marittimo. Parole del Prof. A. Scialoja*, in *Dir. mar.*, 1935, 449 ss.; Id., *Verso l’unificazione del diritto del mare. Parole in replica al Prof. A. Scialoja*, *ibidem*, 1936, 105 ss.; BERLINGIERI, *Internazionalità del diritto marittimo e codificazione nazionale*, *ibidem*, 1983, 61 ss.; CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale nei recenti sviluppi del diritto internazionale privato: un ritorno all’antico*, *ibidem*, 1995, 315 ss.; Id., *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, *ibidem*, 1975, 40 ss. Da ultimo, BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme?*, *ibidem*, 2001, 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”.

(7) Sul punto v., da ultimo, CACHARD, *Maritime Arbitration under the ICC Rules of Arbitration*, in *ICC Int. Court Arb. Bull.*, 2011, vol. 22, n. 1, 40 ss.

(8) Per uno sguardo critico sul metodo conflittuale tradizionale nell’ambito dei rapporti del commercio internazionale cfr. *ex multis* CAVERS, *A Critique of the Choice-of-Law Problem*, in *Harvard Law Rev.*, 1933, 173 ss.; KEGEL, *The Crisis of the Conflict of Laws*, in *Recueil des cours*, 1973, II, 279 ss.; PICONE, *Ordinamento competente e diritto internazionale privato*, Padova, 1986, 1 ss., nonché BAXTER, *International Conflict of Laws and International Business*, in *Int. Compag. Law Quart.*, 1985, 538, ove afferma che “current choice-of-law techniques are in general not well designed for application to problems that arise in the complex and rapidly developing field of international trade and investment”. 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, 8-19; CARBONE e LUZZATTO, *Il contratto internazionale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da RESCIGNO, vol. 12, 2ª ed., Torino, 2000, 400 ss.

(9) Sul punto cfr. VISMARA, *Le norme applicabili al merito della controversia nell’arbitrato internazionale*, Milano, 2001, *passim*, ma specialmente 155 ss.

(10) Sul punto particolarmente chiara è l’analisi di CARBONE e LUZZATTO, *Il contratto internazionale*, cit., pag. 344-350, ove ulteriori riferimenti nella letteratura internazionale-privatistica, cui *adde* — da ultimo — CARBONE, *La disciplina applicabile ai rapporti economici internazionali: verso una unitaria funzione dell’autonomia privata in senso sostanziale e inter-nazionalprivatistico*, in *Nuova Giur. Ligure*, 2013, 29 ss.

Insomma, relativamente al tema dei conflitti di leggi, la materia marittima evidenzia la propria “specialità” rispetto agli altri ambiti del diritto del commercio internazionale, imponendo all’arbitro di determinare la disciplina applicabile alla singola fattispecie avuto particolare riguardo *non solo* alla prassi degli operatori marittimi internazionali (che rappresenta propriamente un “filtro” attraverso cui anche i giudici dei singoli Stati dovrebbero interpretare il diritto marittimo), *ma anche* alla volontà delle parti che in questo settore assume il ruolo decisivo di criterio di “giustizia materiale” volto a disegnare concretamente il *background* normativo del singolo rapporto giuridico.

3. Quest’ultima caratteristica si coglie in maniera particolare nello sviluppo della disciplina giuridica dei trasporti marittimi, nell’ambito dei quali è però opportuno operare una distinzione tra contratti di trasporto di carico (generalmente documentati da *charter parties*) e contratti di trasporto di linea ⁽¹¹⁾.

Nei *charter parties*, ove il rapporto economico si svolge “tra pari”

Sul ruolo dell’autonomia privata nella determinazione della disciplina applicabile ai rapporti del commercio marittimo internazionale cfr. ALVAREZ RUBIO, *Las clausulas Paramount: Autonomia de la voluntad y seleccion del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Madrid, 1997, *passim*; CARBONE, *L’attuazione del diritto marittimo uniforme tra codificazione e decodificazione*, in ZICCARDI CAPALDO (a cura di) *Attuazione dei Trattati internazionali e Costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell’era della Comunità globale*, Napoli, 2003, 153 ss.; Id., *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale nei recenti sviluppi del diritto internazionale privato: un ritorno all’antico*, in *Dir. mar.*, 1995, 318; Id., *Autonomia privata e forza “espansiva” del diritto uniforme dei trasporti*, relazione tenuta al convegno “Il trasporto marittimo di persone e di cose. Novità sulla unificazione della loro disciplina” – Genova, 19 maggio 2006, *ibidem*, 2007, 1053 e ss.; CARBONE e LUZZATTO, *Contratti internazionali, autonomia privata e diritto materiale uniforme*, in *Dir. comm. int.*, 1993, 755; CASTELLANOS RUIZ, *Autonomia de la voluntad y derecho uniforme en el transporte internacional*, Granada, 1999; CELLE, *La Paramount clause nell’evoluzione della normativa in materia di polizza di carico*, in *Dir. mar.*, 1988, 11 ss.; GIARDINA, *L’autonomia delle parti nel commercio internazionale*, in AA. VV., *Gli usi del commercio internazionale nella negoziazione ed esecuzione dei contratti internazionali*, Milano, 1987, 15; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, 70 e ss.; LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, 597 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *L’obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, 7-24.

⁽¹¹⁾ Sulla distinzione tra trasporto di carico e trasporto di linea si vedano, fra i contributi più significativi, BERLINGIERI (G.), *Sulla distinzione tra trasporto di carico e trasporto di cose determinate*, in *Dir. mar.*, 1952, 149 ss.; BERLINGIERI, *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961, 417 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, 2^a ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010, 169 ss.; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, Roma, 1947, 120 ss.; GAETA, *La distinzione tra trasporto di carico e trasporto di cose determinate*, in *Riv. dir. nav.*, 1972, I, 171; LEFEBVRE D’OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Milano, 2000, 538 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *L’esercizio della giurisdizione civile*, cit., 515-516; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 570 ss.; SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in *Giur. it.*, 1977, IV, c. 49 ss.; TULLIO, *Il contratto di noleggio*, Milano, 2006, *passim*. Per una essenziale ed efficace ricostruzione delle differenze del sostrato economico dei due tipi contrattuali sopra richiamati v. per tutti MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, 127-130.

(essendo le parti di tali rapporti tutte operatori professionali), la regolamentazione del fenomeno è affidata essenzialmente a formulari contrattuali invalsi nella prassi del commercio internazionale⁽¹²⁾, 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⁽¹³⁾.

Nel *trasporto di linea*, per contro — la cui disciplina giuridica è contenuta in norme di diritto materiale uniforme aventi carattere inderogabile (rappresentate, allo stato, prevalentemente dal sistema delle Regole dell’Aja ed, entro una cerchia ridotta di stati in via di sviluppo, dalle Regole di Amburgo⁽¹⁴⁾) — 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*⁽¹⁵⁾) ovvero predisporre un regime di responsabilità del vettore più gravoso rispetto a quello previsto dal diritto materiale uniforme⁽¹⁶⁾. In entrambi i casi, comunque,

⁽¹²⁾ Su questo tema cfr. per tutti BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, Milano, 2008, cui adde CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo — Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4^a ed., Torino, 2011, 15 ss.

⁽¹³⁾ In questo senso CARBONE (*Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale*, cit., 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”.

⁽¹⁴⁾ Sulla disciplina uniforme del trasporto marittimo di linea cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. Sulla compatibilità dello strumento arbitrale con la disciplina inderogabile di tale tipo di trasporto v. LA MATTINA, *L’arbitrato marittimo e i principi*, cit., 318 ss.

⁽¹⁵⁾ Sulle *Paramount Clauses* cfr. senza pretesa di completezza BERLINGIERI, *Note sulla «paramount clause»*, nota a Apag. Trieste, 3 marzo 1978, *Agemar c. SIAT*, in *Dir. mar.*, 1979, 216 ss.; ID., *Note sulla «paramount clause»*, nota a Apag. Trieste, 2 dicembre 1986, *Adriatic Shipping Company c. Prudential*, *ibidem*, 1987, 938 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 82 ss.; CELLE, *La Paramount Clause nell’evoluzione della normativa internazionale*, cit., 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 maritt. Spadoni c. Soc. Weltra*, in *N.G.C.C.*, 1989, I, 470 ss.; IVALDI, *La volontà delle parti nel contratto di trasporto marittimo: note sulla Paramount Clause*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 1985, 799 ss.; EAD., *Diritto uniforme dei trasporti*, cit., 70 ss.; RIGHETTI (G.), *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., 698-704; da ultimo ALVAREZ RUBIO, *Las cláusulas Paramount*, cit., *passim* ed ivi completi riferimenti alla dottrina inglese.

⁽¹⁶⁾ Sul ruolo dell’autonomia privata nell’ambito dei contratti di trasporto marittimo di linea cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 81 ss.; GRIGOLI, *Rilevanza dell’autonomia privata nella normativa del trasporto marittimo internazionale di merci*, in *Giust. civ.*, 1996, I, 691, nonché CASTELLANOS RUIZ, *Autonomia de la voluntad y derecho uniforme en*

l'esercizio dell'autonomia privata si concreta non tanto in una mera "scelta della legge applicabile" in senso internazionale-privatistico, sibbene nella concreta definizione del *back-ground* normativo del rapporto giuridico.

4. Anche in altri settori del diritto marittimo, da un lato, la massiccia presenza di convenzioni di diritto materiale uniforme ratificate dalla maggior parte degli Stati "marittimi" (si pensi alla Convenzione di Bruxelles del 1910 in tema di urto di navi e alla Convenzione di Londra del 1989 in tema di soccorso) e, dall'altro lato, l'esistenza di consolidati usi commerciali internazionali (quali, ad esempio, le Regole di York e Anversa in tema di liquidazione delle avarie generali ⁽¹⁷⁾) confermano che, negli arbitrati che hanno a oggetto controversie marittime internazionali, la "scelta della legge applicabile" non si sostanzia tanto nel mero rinvio ad un ordinamento statale con l'intento che il rapporto considerato sia disciplinato *in via esclusiva* dalle norme di tale ordinamento, quanto nella indicazione dell'ordinamento volto a imporre agli arbitri la applicazione (e la interpretazione conforme alla volontà delle parti) *sia* delle norme inderogabili di diritto materiale uniforme, *sia* degli usi del commercio marittimo internazionale rilevanti in relazione alla fattispecie ⁽¹⁸⁾.

5. È in questo senso che si coglie l'importanza e il significato della indicazione della legge inglese quale legge applicabile da parte degli arbitri nei formulari più utilizzati dagli operatori marittimi internazionali: certamente con tale indicazione le parti dei contratti del commercio marittimo intendono "appoggiarsi" all'ordinamento che più di tutti ha consentito lo sviluppo e la corretta interpretazione dei principi della c.d. *lex maritima*, la quale rappresenta — anche in mancanza di scelta ad opera delle parti ⁽¹⁹⁾ — il *corpus* normativo in base al quale gli arbitri marittimi dovranno basare le proprie decisioni.

el transporte internacional, cit. Assai significativamente BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme?*, cit., 491 ha parlato di "ruolo centrale" della volontà delle parti nell'ambito in esame.

⁽¹⁷⁾ Sul fatto che le Regole di York e Anversa abbiano natura di "fonte di diritto consuetudinario" v. Trib. Genova, 23 dicembre 1940, in *Dir. mar.*, 1941, 288, cui *adde* CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 408, secondo i quali esse, avendo natura di "veri e propri usi normativi", sarebbero "applicabili anche laddove non espressamente richiamate".

⁽¹⁸⁾ Sul diverso problema della rilevanza del c.d. criterio di autocollegamento, in virtù del quale norme di applicazione necessaria (quali si configurano le disposizioni inderogabili delle convenzioni di diritto materiale uniforme) di ordinamenti diversi rispetto alla *lex causae* possono venire in rilievo nelle decisioni arbitrali, v., da ultimo, CARBONE, *Iura novit curia e arbitrato commerciale internazionale*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2010, 363 ss., nonché RADICATI DI BROZOLO, *Arbitrage commercial international et lois de police*, in *Recueil des Cours*, 2005, 463 ss.

⁽¹⁹⁾ La mancata indicazione della legge applicabile ad opera delle parti è ipotesi piuttosto rara nei rapporti del commercio marittimo internazionale. In ogni caso, come noto, in

Con tale espressione si intende in particolare riferirsi alla circostanza che il diritto applicato dalle istituzioni arbitrali chiamate a decidere le controversie marittime internazionali è basato su un *corpus* di principi normativi, i quali — anche laddove recepiti o “codificati” nelle legislazioni nazionali ⁽²⁰⁾ — traggono origine comune e sono costituiti da due diversi “formanti”, ossia, *da un lato*, la *lex mercatoria* (che comprende sia le convenzioni internazionali in tema di trasporti marittimi ⁽²¹⁾, sia gli usi e le consuetudini diffusi nel settore ⁽²²⁾) ⁽²³⁾, *dall'altro lato*, i formulari e modelli contrattuali maggiormente utilizzati dagli operatori marittimi

assenza di scelta della legge applicabile, la dottrina ha individuato molteplici criteri in base ai quali gli arbitri internazionali possono rintracciare la *lex causae*. In estrema sintesi, i principali criteri consistono: (a) nella applicazione delle norme di conflitto ritenute più appropriate al caso di specie (come previsto, ad esempio, dall'art. VII.1 della Convenzione di Ginevra del 1961 e dalla *Section 46.3* dell'*Arbitration Act* inglese del 1996); (b) nella applicazione delle norme di conflitto della *lex arbitri* (il che accade di frequente nell'ambito dell'arbitrato marittimo, allorché esso abbia sede a Londra: v. AMBROSE, MAXWELL e PARRY, *London Maritime Arbitration*, cit., 64. Tale soluzione — in linea generale e non con specifico riguardo all'arbitrato marittimo — è stata peraltro oggetto di critica: v. sul punto i riferimenti contenuti in BERLINGIERI, *The law applicable by the arbitrators*, cit., 621-622, nota 20); (c) nella applicazione “cumulativa” delle norme di conflitto degli ordinamenti con cui la fattispecie presenta un collegamento (sul punto v. già DERAIS, *L'application cumulative par l'arbitre des systèmes de conflit de loi intéressés au litige*, in *Rev. arb.*, 1972, 99 ss.); (d) nella applicazione “in via diretta” delle norme sostanziali più appropriate a disciplinare la fattispecie (v. i riferimenti contenuti in VISMARA, *Le norme applicabili al merito della controversia*, cit., 187 ss.). Sui criteri concretamente utilizzati dagli arbitri internazionali per individuare la legge applicabile in assenza di scelta ad opera delle parti cfr. per tutti POUURET e BESSON, *Droit comparé de l'arbitrage international*, cit., 616 ss., nonché, nella dottrina italiana, ancora VISMARA, *Le norme applicabili al merito della controversia*, cit., 173 ss. In ambito marittimo pare peraltro corretto ritenere che, in mancanza di scelta, trovino applicazione “in via diretta” i principi della c.d. *lex maritima*, su cui ci soffermeremo subito nel seguente paragrafo.

⁽²⁰⁾ Sul punto v. CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, cit., 15, secondo cui, con riferimento all'esperienza italiana, il codice della navigazione ha accolto quasi integralmente la regolamentazione internazionale di istituti fondamentali del diritto marittimo quali, ad esempio, l'urto di navi, l'assistenza e il salvataggio, l'avaria comune, il trasporto marittimo e il regime di responsabilità del vettore, nonché i privilegi e l'ipoteca.

⁽²¹⁾ Così LEGROS, *Les conflits de normes jurisdictionnelles en matière de contrats de transport internationaux de marchandises*, in *Clunet*, 2007, 1121. Sull'“insostituibile ruolo delle convenzioni internazionali” nel quadro delle fonti del diritto marittimo uniforme cfr. per tutti CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, cit., 23 ss.

⁽²²⁾ Cfr. FALL, *Defence and Illustration of Lex Mercatoria in Maritime Arbitration*, in *Journ. Int. Arb.*, 1998, 83, il quale sottolinea l'esistenza di un “*corpus of customs and usages agreed upon by the shipping community and constitutive of the law that governs the substance of maritime-related contracts or the merits of maritime disputes*”. Nello stesso senso v. già HOUGH, *Admiralty Jurisdiction — Of Late Years*, in *Harv. L. Rev.*, 1924, 529 ss., e spec. 536, secondo cui “*maritime law is a body of sea customs*” e che “*custom of the sea includes a customary interpretation of contract language*”. Sulla particolare rilevanza degli usi e delle consuetudini quali “formanti” (nonché strumenti interpretativi) della *lex maritima* si vedano alcuni precedenti della giurisprudenza statunitense. In particolare:

— *Stolt-Nielsen v. AnimalFeeds International Corp*, 559 U. S. Supreme Court (2010): “*Under both New York law and general maritime law, evidence of “custom and usage” is relevant to determining the parties’ intent when an express agreement is ambiguous*”;

internazionali ⁽²⁴⁾. In questo senso, la Suprema Corte degli Stati Uniti d'America ha potuto affermare nel caso *The Lottawanna* che “*it happens that, from the general practice of commercial nations in making the same general law the basis and groundwork of their respective maritime systems, the great mass of maritime law which is thus received by these nations in common, comes to be the common maritime law of the world*”, sicché “*the received maritime law may differ in different countries without affecting the general integrity of the system as a harmonious whole*” ⁽²⁵⁾.

6. È quindi evidente che una “prospettiva statalista” viene sempre più a perdere di rilievo nell’ambito della risoluzione delle controversie marittime. E ciò in un triplice senso.

In primo luogo, in quanto i rapporti giuridici concernenti i traffici marittimi hanno una “vocazione internazionale” che rende inadeguata una loro regolamentazione basata esclusivamente su norme di diritto interno ⁽²⁶⁾.

In secondo luogo, perché, comunque, i singoli diritti marittimi nazionali perdono progressivamente i propri specifici tratti distintivi e si “spersonalizzano” in favore di una loro comune riconducibilità a un “sistema”, la *lex maritima*, costituita da principi che, a prescindere dalla localizza-

— *Samsun Corpag. v. Khozestan Mashine Kar Co.*, 926 F. Supag. 436, 439 (S.D.N.Y. 1996): “[W]here as here the contract is one of charter party, established practices and customs of the shipping industry inform the court’s analysis of what the parties agreed to”;

— *Great Circle Lines, Ltd. v. Matheson & Co.*, 681 F. 2d 121, 125 (C.A. 1982): “*Certain longstanding customs of the shipping industry are crucial factors to be considered when deciding whether there has been a meeting of the minds on a maritime contract*”.

⁽²³⁾ In proposito cfr. TETLEY, *Mixed jurisdictions: common law vs civil law (codified and uncodified)*, Roma, 1999 (reperibile sul sito Internet dell’UNIDROIT www.unidroit.org), secondo cui “*The lex mercatoria incorporated a body of customary private maritime law, the lex maritima, or “Ley Maryne” as it was called in French Law*”. Importante notare che FALL, *Defence and Illustration of Lex Mercatoria in Maritime Arbitration*, cit., 84, ritiene che la *lex maritima* rappresenti la “*major part*” della *lex mercatoria*. La bibliografia in tema di *lex mercatoria* è vastissima e, non essendo possibile darne atto in questa sede, si rinvia, anche per ulteriori riferimenti, a GALGANO e MARRELLA, *Diritto e prassi del commercio internazionale*, Padova, 2010, *passim*, cui adde MARRELLA, *La nuova lex mercatoria — Principi UNIDROIT ed usi dei contratti del commercio internazionale*, Padova, 2003, *passim*.

⁽²⁴⁾ Così TETLEY, *The General Maritime Law – The Lex Maritima*, in *Syracuse J. Int’l L. & Com.*, 1994. Sulla centralità dei modelli contrattuali e, in generale, delle pratiche mercantili nel panorama delle fonti del diritto marittimo cfr. CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., spec. Introduzione; GRIGOLI, *Introduzione al nuovo volto del diritto della navigazione*, Torino, 1995, 217 ss. e, da ultimo, BOI, *I contratti marittimi. La disciplina dei formulari*, cit., *passim*. Sul fatto che i formulari dei contratti del commercio marittimo internazionale siano una fonte di “diritto oggettivo” v. per tutti cfr. 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, 318-321.

⁽²⁵⁾ Così *The Lottawanna*, 88 US 558 (1875) at 573. Nello stesso senso v., nella giurisprudenza inglese, la decisione resa nel caso *The Tolten* [1946] All. E.R. 79.

⁽²⁶⁾ Nel senso di cui al testo cfr. per tutti CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale*, cit., 315.

zione della fattispecie, sono in larga parte coincidenti in ogni parte del mondo, e ciò anche perché gli ordinamenti nazionali tendono ad adeguarvisi ⁽²⁷⁾.

In terzo luogo, perché, anche laddove il diritto marittimo venga “codificato” dalla normativa interna di un determinato Stato con una formulazione non esattamente coincidente a quella di cui alla *lex maritima*, esso potrà (e, anzi, dovrà) essere interpretato in modo tale da assicurare l’uniformità internazionale delle soluzioni, tenendo in debito conto i precedenti giurisprudenziali stranieri ⁽²⁸⁾.

Ciò non deve peraltro essere inteso nel senso che i rapporti del commercio marittimo internazionale siano *del tutto* impermeabili rispetto agli ordinamenti statali. A questo riguardo si deve innanzi tutto tenere conto che la *lex maritima* può trovare terreno fertile soltanto nella misura in cui i singoli diritti statali ne consentano lo sviluppo e la applicazione ⁽²⁹⁾. Inoltre, come è stato anche di recente sottolineato, il diritto uniforme dei trasporti, così come gli usi commerciali invalsi tra gli operatori del commercio marittimo internazionale, necessitano (a) della continua “integrazione” da parte di norme di diritto interno volte a colmarne le lacune ovvero a consentirne la concreta attuazione ⁽³⁰⁾, nonché (b) dell’*enforcement* da parte dei giudici nazionali (anche in sede di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni arbitrali) ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ Così CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, cit., 29. Sul fatto che la *lex maritima* consti non solo di “principi”, ma anche di “regole” cfr. per tutti TETLEY, *The General Maritime Law*, cit., *loc. cit.*

⁽²⁸⁾ Cfr. ancora CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, cit., 26 e 30, cui *adde* quanto affermato dalla Corte Suprema americana nel caso *The Lottawanna* (v., in particolare, la citazione di cui al testo corrispondente alla nota 25).

⁽²⁹⁾ In questo senso occorre sottolineare il ruolo decisivo delle corti inglesi nello sviluppo e nella applicazione della *lex maritima*: v. in proposito TETLEY, *The General Maritime Law*, cit., *loc. cit.*. Sul rilievo del riconoscimento da parte degli ordinamenti statali del potere degli operatori del commercio marittimo “di sottoporre in modo giuridicamente “effettivo” i loro rapporti contrattuali a complessi di norme e di principi non coincidenti con un determinato sistema giuridico statale”, cfr. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale*, cit., 320-321. In generale, diverse e rilevanti pronunce della giurisprudenza italiana e straniera hanno riconosciuto l’esistenza e l’importanza della *lex mercatoria* nell’ambito del diritto del commercio internazionale: v., *ex multis*, per la giurisprudenza italiana, Cass. 8 febbraio 1982, n. 722, *Ditta Fratelli Damiano snc c. Ditta August Töpfer & Co. GmbH*, in *Dir. mar.*, 1982, 644 (su cui v., da ultimo, GALGANO e MARRELLA, *Diritto e prassi del commercio internazionale*, cit., 281 ss.); per quella francese, Apag. Paris 25 giugno 1993, in *Rev. arb.*, 1993, 685 ss. con nota di BUREAU; per quella inglese, *Deutsche Schachsbau – und Tiefbohrgesellschaft mbH v. Ras Al Khaimah National Oil Co.*, [1990] 1 A.C., 295, nonché, da ultimo, *Premium Nafta Products Ltd. and others v. Fili Shipping Company Ltd. and others* [2008] 1 Lloyd’s Rep 254 at 29.

⁽³⁰⁾ Cfr. CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell’Unione europea*, cit., 18 e 22-23, nonché LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle regole di Amburgo*, cit., *loc. cit.*

⁽³¹⁾ Cfr., in generale, GALGANO, *Lex mercatoria – Storia del diritto commerciale*, 4^a ed., Bologna, 2001, 220, il quale ha affermato che le norme di diritto interno statali sono il “braccio

Non ci troviamo quindi di fronte ad una contrapposizione frontale fra esigenze degli operatori del commercio internazionale e ordinamenti statali, bensì siamo in presenza del progressivo riconoscimento di tali esigenze da parte di legislatori e giudici nazionali ⁽³²⁾.

7. Le considerazioni sopra svolte permettono di comprendere perché l'arbitrato sia lo “*strumento privilegiato*” di soluzione delle controversie marittime internazionali ⁽³³⁾.

Infatti, in un contesto dove la legislazione statale perde quella “centralità” che normalmente riveste in altri settori del diritto e dove l'autonomia privata assume una importanza determinante nella disciplina dei rapporti tra gli operatori marittimi, è evidente che l'arbitrato assume il ruolo di sede più appropriata per dirimere le controversie marittime, essendo uno strumento di giustizia privata volto a comporre le controversie nell'ottica di dare “*la più compiuta attuazione dei valori relativi ad una completa ed autosufficiente disciplina del rapporto*” ⁽³⁴⁾. E ciò anche avuto riguardo alla specificità della normativa applicabile a tali controversie, aspetto, quest'ultimo, che consente altresì di comprendere perché determinate istituzioni arbitrali (e mi riferisco, in particolare, alla *London Maritime Arbitrators Association* di Londra e alla *Society of Maritime Arbitrators* di New York) dirimano circa il 90% degli arbitrati marittimi mondiali.

In quest'ultimo senso è altresì possibile comprendere l'importanza dell'arbitrato nello sviluppo e nella progressiva “sistematizzazione” della *lex maritima* ⁽³⁵⁾: è chiaro che uno strumento di giustizia privata è

secolare” necessario per attuare i contenuti della *lex mercatoria* e per porre in esecuzione i lodi degli arbitrati commerciali internazionali. Sul punto v. anche CARBONE, *Strumenti finanziari, corporate governance e diritto internazionale tra disciplina dei mercati finanziari e ordinamenti nazionali*, in *Riv. soc.*, 2000, 457, il quale afferma che “*il ruolo degli ordinamenti statali tende ad essere confinato piuttosto a sede, garanzia e controllo della loro attuazione [delle regole del commercio internazionale] che fonte della disciplina al riguardo applicabile. [...] Tale osservazione incide significativamente sulla, e riduce grandemente la, c.d. sovranità degli Stati*”.

⁽³²⁾ Cfr. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali*, cit., 320-321. In proposito si veda questo passaggio di Cass. S.U. 1 ottobre 1987, n. 7341, *Soc. Ceam c. Wiener Landes Hypothekenbank*, in *Foro it.*, 1988, I, 123, con note di VIALE e TUCCI: “*il fondamentale principio dell'autonomia contrattuale consente alle parti di stipulare, nei limiti imposti dalla legge, tutte quelle intese negoziali, riconosciute dall'ordinamento giuridico, che vengano ritenute idonee alla tutela dei rapporti in continua evoluzione; [...] è inoppugnabile che sia meritevole di tutela l'esigenza connessa al commercio internazionale in grande espansione*”.

⁽³³⁾ Così CARBONE e LOPEZ DE GONZALO, *L'arbitrato marittimo*, cit., 1294. Nello stesso senso DELEBECQUE, *L'arbitrage maritime contemporain*, cit., 436; HARRIS, *Maritime Arbitrations*, cit., 743; JAMBU-MERLIN, *L'arbitrage maritime*, cit., 401; LEGROS, *Les conflicts de normes juridiques en matière de contrats de transport internationaux de marchandises*, cit., 1105.

⁽³⁴⁾ Così CARBONE e D'ANGELO, *Cooperazione tra imprese e appalto internazionale*, Milano, 1991, 188.

⁽³⁵⁾ Cfr. TETLEY, *The General Maritime Law*, cit., *loc. cit.*, secondo cui “*the lex maritima, or 'general maritime law', is found more and more today in maritime arbitral awards through the world*”.

certamente più appropriato rispetto a un tribunale statale a superare una visione “statocentrica” della regolamentazione dei rapporti giuridici e a consentire l’applicazione di un *corpus* di principi comuni all’intera comunità degli operatori del commercio marittimo internazionale ⁽³⁶⁾, principi che — conformemente a un auspicio già rivolto da parte di Antonio SCIALOJA — consentono di disciplinare il fenomeno in esame tenendo in debito conto gli usi, le pratiche commerciali e le esigenze degli stessi operatori, nonché, soprattutto, i “*fatti economici*” che stanno alla base dei loro rapporti ⁽³⁷⁾.

8. Quanto sopra esposto conduce, infine, ad una riflessione di ordine più generale.

I fenomeni del commercio marittimo internazionale tendono sempre più ad inquadrarsi secondo linee direttrici “centrifughe” rispetto alle legislazioni statali. L’esistenza (e l’applicazione negli arbitrati marittimi internazionali) di una moderna *lex maritima* conferma il progressivo abbandono di una “prospettiva statalista” nella regolamentazione dei rapporti tra gli operatori marittimi e, conseguentemente, confermano il sempre minor rilievo delle tecniche conflittuali nella individuazione delle norme giuridiche volte a disciplinare tali rapporti.

In questa prospettiva, se è corretto affermare che lo *status* esprime “*l’appartenenza del titolare ad un rapporto sociale*” e che esso sia “*fonte di una serie di effetti giuridici*” ⁽³⁸⁾, è altrettanto corretto ritenere che gli appartenenti al gruppo sociale degli operatori economici abituali del settore dei traffici marittimi si trovino a vedere i loro rapporti non già sottoposti ad una singola *legge* nazionale, ma soggetti ad un trattamento giuridico differente, uno *statuto di gruppo* loro particolare (consistente nella *lex maritima*), il quale viene in rilievo al fine di venire incontro alle esigenze degli operatori del settore ⁽³⁹⁾. In altri termini, nel diritto marittimo transnazionale, alla *legge*, intesa come disciplina autoritativa con cui il singolo ordinamento statale rivendica la propria sovranità, si

⁽³⁶⁾ Sul punto, più in generale, con riferimento all’arbitrato commerciale internazionale, v. da ultimo ANCEL, *L’application d’un droit non-étatique dans l’arbitrage international*, in *Revue libanaise de l’arbitrage arabe et international*, 2011, 12 ss.

⁽³⁷⁾ V. in proposito SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 22, il quale, nell’auspicare la necessità di una “lettura economica” del diritto marittimo, affermava che “*occorre [...] trarre la visione e l’interpretazione degli istituti giuridici dalla diretta osservazione dei fatti economici*”. Nello stesso senso, recentemente, la giurisprudenza inglese ha sottolineato con particolare enfasi l’esigenza di interpretare i contratti del commercio marittimo internazionale dando soprattutto rilievo agli scopi economici perseguiti dalle parti: v. in proposito *Premium Nafta Products Ltd. and others v. Fili Shipping Company Ltd. and others* [2008] 1 Lloyd’s Rep 254, nonché, da ultimo, *Rainy Sky SA and Others v. Kookmin Bank* [2012] 1 Lloyd’s Rep 34.

⁽³⁸⁾ Così D’ANGELO (ANT.), *Il concetto giuridico di «status»*, in *Riv. it. sc. giur.*, 1938, 261 e 254.

⁽³⁹⁾ Cfr. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali*, cit., 318 ss.

sostituisce (almeno in larga parte) uno *ius commune mercatorum* rappresentato dalla *lex maritima*, applicabile nei rapporti tra gli operatori del commercio marittimo internazionale, in funzione dello *status* di questi ultimi ⁽⁴⁰⁾.

Quello che in altra sede ho definito “*status mercatorio*” appare quindi come il “momento di sintesi” della disciplina giuridica applicabile agli operatori del commercio marittimo internazionale “su base personale”, al fine, cioè, di consentire a tali soggetti di ricevere un trattamento flessibile e improntato a soddisfare i principi del *favor commercii* e, in particolare, di veder soddisfatte le esigenze di speditezza e rapidità tipicamente emergenti con riferimento ai traffici marittimi.

⁽⁴⁰⁾ Sul punto sia consentito rinviare a quanto già anticipato in LA MATTINA, *Clausele di deroga alla giurisdizione in polizza di carico e usi del commercio internazionale tra normativa interna e disciplina comunitaria*, in *Dir. mar.*, 2002, 473-474.