

## AUTONOMIA PRIVATA E FORZA “ESPANSIVA” DEL DIRITTO UNIFORME DEI TRASPORTI <sup>\*\*</sup>

SERGIO M. CARBONE <sup>\*\*</sup>

SOMMARIO: 1. La rilevanza dell'autonomia privata nella determinazione - dell'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti. – 2. Continua: il ruolo ed il rilievo delle *paramount clauses* rivolte ad estendere l'applicazione del diritto uniforme anche a Stati non contraenti. – 3. Continua: il ruolo ed il rilievo delle *paramount clauses* nell'estendere la normativa di diritto uniforme anche a tipi contrattuali ulteriori rispetto a quelli previsti nel suo ambito di applicazione. – 4. Il coordinamento da parte dell'autonomia privata dei potenziali Conflitti tra i differenti regimi di responsabilità del vettore marittimo di cose. – 5. Autonomia privata, prassi e modelli contrattuali elaborati ed adottati nell'ambiente commerciale internazionale. – 6. La rilevanza della reciproca interazione della disciplina dei vari tipi di trasporto nell'interpretazione delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti.

### 1. *La rilevanza dell'autonomia privata nella determinazione dell'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti.*

Come è noto e come ho già evidenziato in altra sede, il rilievo dell'autonomia privata nei rapporti del commercio internazionale appare sempre più evidente. In particolare, il significato effettivo che il principio di autonomia riveste non corrisponde soltanto alla funzione formale di strumento di scelta della «legge» applicabile alle operazioni commerciali internazionali (e, quindi, quale mero strumento di «giustizia internazionalprivatistica»), ma viene sempre di più a svolgere una funzione di «giustizia materiale», attraverso la diretta predisposizione di specifica regolamentazione, idonea alla disciplina del particolare rapporto contrattuale internazionale.

Tale funzione di «giustizia materiale» dell'autonomia privata si traduce, da un lato, nella progressiva «de-localizzazione» del contratto rispetto agli ordinamenti giuridici statali e, dall'altro lato e con specifico riguardo al diritto dei trasporti, nella estensione degli effetti e dell'operatività della normativa di diritto uniforme oltre il suo normale ambito di applicazione, anche con riferimento a rapporti caratterizzati da disciplina inderogabile e sottratta alla disponibilità delle parti.

A quest'ultimo riguardo, pare opportuno evidenziare che la rilevanza dell'autonomia privata ai fini della determinazione dell'ambito di applicazione della normativa di diritto uniforme – in un'ottica diversa da quella propria delle tradizionali impostazioni di diritto internazionale privato – è largamente confermata dai risultati normativi adottati in occasione della Convenzione di Amburgo.

---

<sup>\*\*</sup> Ordinario di Diritto Internazionale nell'Università di Genova, Facoltà di Giurisprudenza - C.I.E.L.I.

Infatti, soprattutto in tale sede, non si è avuta incertezza nel riconoscere, da un lato, la diretta ed immediata rilevanza del rinvio operato dall'autonomia privata alla disciplina di diritto uniforme prevista nella stessa Convenzione di Amburgo e, dall'altro, l'idoneità di tale rinvio a garantire, di per sé, l'operatività della normativa uniforme in presenza di un trasporto oggettivamente internazionale anche a prescindere da qualsiasi suo collegamento con almeno uno Stato contraente.

Il che comporta la possibilità di garantire la concreta applicazione della normativa di diritto uniforme pur in difetto di qualsiasi elemento oggettivo che ne legittimi il collegamento con uno Stato contraente. E pertanto la conferma del potere dell'autonomia privata di «delocalizzare» i rapporti contrattuali relativi al trasporto marittimo internazionale dalla disciplina degli specifici ordinamenti statali, con i quali pur presenta effettivi elementi oggettivi di collegamento, a favore dell'operatività di standards normativi internazionalmente accettati nell'ambito della Convenzione di Amburgo.

Anzi, il rilievo della volontà delle parti è ulteriormente precisato (secondo una formulazione sostanzialmente analoga a quella adottata nel “sistema di Bruxelles” dal Protocollo di Visby), nel senso che essa rileva, ai fini di garantire l'applicazione della normativa di diritto uniforme, sia nel caso in cui le parti hanno direttamente richiamato tale disciplina, sia nel caso in cui esse hanno operato un rinvio ad un ordinamento giuridico statale che, a sua volta, comprende nel suo ambito di operatività la normativa di diritto uniforme. In tal modo, pertanto, si deve ritenere che qualsiasi formulazione adottata dalle parti nella redazione (o attraverso i richiami operati in virtù) di «*paramount clauses*» consentirà senz'altro l'applicazione della normativa di diritto uniforme (sul punto v. *amplius infra*). Ma non soltanto. Infatti, l'espressa indicazione della rilevanza dell'autonomia privata a fini di garantire la diretta ed immediata applicazione della Convenzione di Amburgo, anche nei casi in cui, in realtà, il rinvio operato dalle parti riguarda il provvedimento relativo alla sua esecuzione nell'ambito di un ordinamento di uno Stato contraente conferma che, in ogni caso, ciò che interessa è la diretta applicazione del sistema di diritto uniforme potendo intervenire l'operatività dell'ordinamento statale, per il tramite del quale il rinvio alla disciplina di diritto uniforme è stato effettuato, solamente nei limiti in cui ciò sia consentito da tale normativa e dall'ordinamento statale del foro (in cui se ne invoca l'applicazione).

2. *Continua: il ruolo ed il rilievo delle paramount clauses rivolte ad estendere l'applicazione del diritto uniforme anche a Stati non contraenti.*

Quanto sopra indicato è confermato da precisi dati normativi e dalla prassi applicativa. A quest'ultimo proposito, possono essere astrattamente individuate tre distinte ipotesi ove l'autonomia privata manifesta la propria “forza espansiva” rispetto all'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi:

- a) le parti ampliano volutamente la portata di tale normativa anche a rapporti relativi a Stati non contraenti;
- b) le parti determinano l'estensione degli effetti della normativa di diritto

internazionale uniforme con rinvio volontario ad essa qualora riguardi rapporti da essa previsti, ma la cui applicazione debba avvenire in ordinamenti di Stati non contraenti;

c) le parti estendono con rinvio volontario la normativa di diritto uniforme a rapporti contrattuali del commercio internazionale con altre caratteristiche simili rispetto a quelle dei rapporti previsti nel suo ambito di operatività.

Un chiaro esempio della situazione descritta *sub a)*, come già accennato, è l'impiego dell'autonomia privata nella logica dell'art. 10 della Convenzione di Bruxelles del 1924, nel testo modificato dal Protocollo di Visby del 1968 e dell'articolo 2, par. 1, lett. e), della Convenzione di Amburgo. In virtù di tali norme, infatti, da un lato, si attribuisce diretta ed immediata rilevanza al rinvio operato in virtù dell'autonomia privata alla disciplina di diritto uniforme prevista dalla Convenzione medesima e, dall'altro, si garantisce l'idoneità di tale rinvio a rendere, di per sé, l'applicazione della normativa uniforme in presenza di un trasporto oggettivamente internazionale anche in difetto di qualsiasi suo collegamento con almeno uno Stato contraente.

Peraltro, in tale sede si è ulteriormente precisato che, in conseguenza del rinvio operato ad essa dalle parti in virtù dell'esercizio dell'autonomia privata, agli Stati contraenti viene imposta l'immediata ed esclusiva applicazione della normativa di diritto internazionale uniforme.

Si deve quindi ritenere che, quando le parti manifestano la loro volontà nel senso ora indicato, il combinato effetto, da un lato, della prevalenza e della priorità di applicazione delle norme di diritto materiale uniforme sulle norme di diritto internazionale privato e, dall'altro, della rilevanza assegnata al diretto rinvio alla normativa di diritto uniforme effettuato dalle parti interessate a un rapporto oggettivamente internazionale, consente a tali soggetti di estenderne l'operatività nel senso da essi voluto senza la mediazione di qualsiasi ordinamento statale o rinvio ad esso (in questo senso – sia pure con esiti in parte contrastanti – si vedano i risultati cui è giunta la recente giurisprudenza francese in materia di ambito di applicazione delle Regole di Amburgo, su cui si dirà di seguito).

Quanto appena affermato, pertanto, evidenzia come l'autonomia privata può ormai legittimamente e direttamente incidere come fonte di disciplina dei rapporti contrattuali internazionali relativi alla navigazione marittima estendendo ad essi *standards* normativi internazionalmente codificati altrimenti esclusi dal loro ambito di applicazione.

Per quanto riguarda l'impiego dell'autonomia privata secondo le modalità di cui nell'esempio *sub b)*, rileva in particolare, nella prassi commerciale del diritto marittimo, la formulazione di alcune *paramount clauses*, allorché in virtù di esse consegue valore di disciplina contrattuale al contenuto normativo delle convenzioni di diritto internazionale uniforme consentendo, così, di garantirne l'applicazione anche in Stati non contraenti nel cui ambito possono sorgere controversie relative a rapporti da esse regolate.

In presenza di clausole di questo tipo e del rinvio in esse operato al diritto internazionale uniforme, infatti, anche i giudici degli Stati non contraenti non potranno

esimersi dal tener conto della disciplina oggetto del rinvio, in quanto difficilmente essa si pone in contrasto con principi di ordine pubblico internazionale o anche semplicemente con norme imperative della *lex fori*. Tali clausole producono, quindi, l'effetto voluto dalle parti di internazionalizzare la disciplina rilevante nella regolamentazione del loro rapporto contrattuale con il solo limite (davvero eccezionale da essere utilizzato) che essa non contrasti con i principi di ordine pubblico internazionale o con le disposizioni di applicazione necessaria della *lex fori* oppure con norme inderogabili dalla volontà delle parti contenute nell'ordinamento statale applicabile al rapporto in virtù delle norme di diritto internazionale privato operanti nell'ambito della *lex fori*.

Non è quindi un caso che anche la più recente formulazione della normativa di diritto uniforme relativa al trasporto marittimo, contenuta negli articoli 15, paragrafo 1, lett. 1) e 23, paragrafo 3, della Convenzione di Amburgo del 1978, utilizzi, secondo una soluzione già impiegata nell'ambito di altre Convenzioni come la CMR, clausole del tipo ora indicato per estendere l'operatività della normativa di diritto uniforme anche a Stati non contraenti. In tale disposizione, infatti, si prevede che la polizza di carico debba contenere una manifestazione dell'autonomia privata delle parti "in virtù della quale il trasporto è soggetto alle norme di diritto uniforme di cui alla Convenzione di Amburgo" e si preveda che sia "nulla qualsiasi stipulazione in deroga alle stesse a danno del caricatore e del destinatario".

Si è così inteso condividere una tecnica di impiego dell'autonomia privata in base alla quale, per volontà delle parti la normativa di diritto uniforme internazionalizza la disciplina del rapporto che viene, pertanto, a rappresentare il contenuto minimale della responsabilità del vettore marittimo anche nell'ambito di ordinamenti statali che non hanno aderito a tale normativa o che non l'hanno adottata.

Tanto che, al mancato impiego dell'autonomia privata nel senso ora indicato, conseguono gli effetti specificamente previsti dall'art. 23, par. 4, della Convenzione di Amburgo. E cioè la mancata previsione delle *paramount clauses* nei termini appena illustrati, in contrasto con le norme di diritto uniforme, comporta una responsabilità del contraente che da tale circostanza trae un ingiustificato vantaggio. Tale soggetto dovrà, quindi, "corrispondere un'indennità nella misura necessaria al fine di risarcire" chi ne ha interesse al fine di consentirgli di ottenere quanto non è riuscito ad ottenere secondo il regime giuridico di diritto uniforme.

Sembra, infatti, del tutto naturale che gli effetti conseguenti alla non raggiunta efficacia extraterritoriale del diritto uniforme derivanti dal mancato impiego delle *paramount clauses* debbano necessariamente ricadere sulle parti in modo e secondo criteri tali da ristabilire e garantire tra esse un minimo assetto normativo con riferimento a tali rapporti contrattuali.

3. *Continua: il ruolo ed il rilievo delle paramount clauses nell'estendere la normativa di diritto uniforme anche a tipi contrattuali ulteriori rispetto a quelli previsti nel suo ambito di applicazione.*

Altre tipologie di *paramount clauses* evidenziano poi il consolidato impiego dell'autonomia privata rivolta ad internazionalizzare la disciplina dei rapporti contrattuali attraverso la funzione espansiva degli effetti della normativa di diritto uniforme anche nella diversa situazione prospettata al paragrafo 2 *sub c*).

In proposito, è noto che il diritto internazionale uniforme si preoccupa di definire in modo abbastanza rigoroso i suoi presupposti e le sue condizioni di operatività identificando con precisione situazioni e tipi contrattuali compresi nel suo ambito di applicazione.

Ciò comporta che rapporti aventi ad oggetto operazioni economiche analoghe, ed in presenza di situazioni diverse da quelle prese in considerazione dalla normativa di diritto uniforme, siano esclusi dal suo ambito di applicazione.

E' quanto, ad esempio, accade con riferimento ai contratti di *time* o *voyage charter party* allorché, diversamente da quanto si verifica per i trasporti di merci operanti sui traffici marittimi di linea (documentati dalla polizza di carico), hanno ad oggetto trasporti marittimi conclusi tra parti con analogo potere contrattuale ed effettuati per soddisfare le esigenze di uno specifico caricatore di un determinato tipo di merci su un particolare tragitto. Infatti, com'è noto, la normativa di diritto internazionale uniforme di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1924 è chiara (art. 5) nell'escludere l'estensione della disciplina da essa dettata a tali tipi contrattuali.

Tuttavia, ciò non esclude che l'autonomia privata possa internazionalizzare, utilizzando la stessa normativa prevista per il trasporto su polizza di carico, la disciplina dei contratti di trasporto conclusi in virtù di *charter-party*, conseguendo in tal modo un risultato altrimenti precluso. Ed è questo ciò che appunto avviene in tutti i casi in cui i soggetti contraenti dei vari tipi di *charter-parties* adottano specifiche *paramount clauses* in virtù delle quali viene estesa a questi rapporti la disciplina di diritto uniforme prevista nella Convenzione di Bruxelles e/o nelle Regole di Amburgo.

La pratica ne conosce vari tipi. Mentre in alcuni casi il rinvio è diretto alla stessa normativa di diritto uniforme, in altri esso è operato solo indirettamente con riferimento a specifici testi legislativi nazionali che ne hanno consentito l'adattamento nell'ambito di un determinato ordinamento statale.

La disciplina di diritto uniforme, così, a volte si applica perché è “*incorporated verbatim or deemed incorporated by reference*” nell'ambito della regolamentazione contrattuale e altre volte perché “*it is mutually agreed that this charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained*” in essa.

In ogni caso, si adotta una regolamentazione contrattuale secondo parametri normativi internazionali che ne consentono un'uniforme trattamento in ogni ordinamento giuridico in coerenza con le caratteristiche di internazionalità del diritto marittimo e del rapporto.

E al fine di eliminare equivoci o incertezze interpretative in merito alla prevalenza della normativa internazionale in tal modo richiamata rispetto alle altre clausole o disposizioni nazionali eventualmente applicabili ai rapporti in esame si prevede che tali clausole o disposizioni non devono essere intese e/o interpretate in modo da risultare come un “*surrender by the Owner or the Carrier of any of its rights or immunities or an*

increase of any of its responsibilities” previste dalla richiamata disciplina di diritto uniforme.

4. *Il coordinamento da parte dell'autonomia privata dei potenziali conflitti tra i differenti regimi di responsabilità del vettore marittimo di cose.*

La compresenza di due differenti regimi uniformi di responsabilità del vettore marittimo (vale a dire, la compresenza del “sistema di Bruxelles” e delle Regole di Amburgo, in vigore dal 1992, sia pure in un limitato numero di Stati) ha peraltro evidenziato l'urgenza di predisporre *paramount clauses* le quali tengano conto della necessità di dirimere gli eventuali conflitti tra le convenzioni di cui sopra, di colmare le «lacune» determinate dalla presenza di Paesi non contraenti rispetto ad entrambe le convenzioni ora indicate, nonché di soddisfare le disposizioni imperative delle convenzioni in esame (in particolare, l'art. 3.8 della convenzione di Bruxelles e l'art. 23 delle regole di Amburgo).

L'autonomia privata viene allora ad assumere un ruolo ulteriore rispetto a quanto già evidenziato sopra. In particolare, 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*.

In particolare, il *Form A*<sup>1</sup> prevede la prevalenza del sistema dell'Aja-Visby su quello delle Regole di Amburgo. Nel caso in cui nessuno dei due regimi uniformi sia «*compulsory applicable*», il *Form A* dispone un apposito regime di limitazione del debito vettoriale. Le Regole di Amburgo, peraltro, verranno in rilievo qualora le norme dell'Aja-Visby non siano applicabili *proprio vigore* o in base ai limiti di operatività di tecniche di diritto internazionale privato, sempre che le stesse Regole di Amburgo siano disposizioni imperative del paese di imbarco o di emissione della polizza di carico.

---

<sup>1</sup> 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 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».

Il *Form B*<sup>2</sup> – 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 un apposito regime di limitazione del debito vettoriale, nei medesimi casi previsti dal *Form A* (vale a dire mancanza di un regime uniforme inderogabile).

L’impiego di tali formulari è particolarmente raccomandabile tenuto conto degli incerti esiti cui è pervenuta la giurisprudenza in materia. In particolare, i giudici francesi sono intervenuti diverse volte sul tema del conflitto/coordinamento tra “sistema di Bruxelles” e Regole di Amburgo. In proposito, le posizioni di tale giurisprudenza sono idealmente sintetizzabili in tre diversi orientamenti.

In virtù di un *primo orientamento*, l’applicazione delle Regole di Amburgo deve essere esclusa laddove lo Stato del giudice non le abbia ratificate. Tale orientamento è sostenuto da alcune sentenze, 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». 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) e si è ritenuto, pertanto, che in tal caso il conflitto tra la Convenzione di Bruxelles e le Regole di Amburgo da parte di un giudice di uno Stato ove non sono in vigore le Regole di Amburgo debba essere risolto non come un «conflict de conventions internationales», ma come «un conflict entre, d’une part, une convention internationale (les Regles de La Haye) et, d’autre part, un texte étranger (les Règles de Hambourg)».

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 della legge regolatrice del 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

---

<sup>2</sup> 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».

come convenzione di diritto materiale uniforme), ma come legge richiamata dalle norme interne di conflitto. 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 degli Stati contraenti di Amburgo 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).

In virtù di un *terzo orientamento*, infine, allorché si verifichino le condizioni previste dall'art. 2 delle Regole di Amburgo, queste dovrebbero essere applicate anche se estranee alla *lex fori* ed anche se l'ordinamento del foro non è uno Stato contraente della Convenzione di Amburgo. Tale orientamento desta notevoli perplessità non soltanto perché «laisse dans l'ombre la question du fondement de l'application directe des Règles de Hambourg», ma soprattutto in quanto, qualora una convenzione di diritto uniforme non sia stata ratificata da uno Stato, si ritiene che i giudici di tale Paese non debbano essere 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». Peraltro, a favore della loro applicazione potrebbero essere invocate le circostanze relative alla loro natura di “norme di applicazione necessaria” ed alla possibilità offerta dall'art. 7 della Convenzione di Roma del 1980 di applicare tali disposizioni con tali caratteristiche anche se estranee all'ordinamento applicabile al rapporto e alla *lex fori*.

In ogni caso, quindi, anche l'analisi della casistica in materia di applicazione delle Regole di Amburgo conferma l'utilità dell'autonomia privata nella determinazione del regime applicabile al contratto di trasporto anche in quei casi in cui la compresenza di due differenti regimi uniformi di disciplina dà altrimenti luogo a notevoli incertezze interpretative. In questo senso i due *Forms* predisposti dalla BIMCO rappresentano certamente uno strumento di grande utilità per gli operatori.

##### 5. *Autonomia privata, prassi e modelli contrattuali elaborati ed adottati nell'ambiente commerciale internazionale.*

Anche sotto un ulteriore diverso profilo, l'autonomia privata contribuisce alla internazionalizzazione della disciplina applicabile ai rapporti contrattuali relativi alla navigazione marittima. Si tratta dei casi in cui, nello sforzo di assicurare caratteristiche il più possibile uniformi al quadro normativo entro il quale il rapporto contrattuale va inserito, si sono da tempo sviluppate ed affermate a livello internazionale regole di comportamento e clausole interpretative che in tal modo hanno acquisito i caratteri della tipicità.

Tanto più che tale elaborazione di condizioni generali di contratto o schemi uniformi di contratti-tipo dapprima affidato all'opera di associazioni di categoria è stato assunto in questi ultimi decenni da parte di organizzazioni internazionali nell'intento di collocare i relativi rapporti entro un quadro internazionalmente uniforme che non sia il mero prodotto dell'attività e degli interessi dei ceti economici interessati.

Il risultato di tale elaborazione normativa riscuote un largo successo nella pratica proprio perché realizza un equilibrato assetto degli interessi delle parti, da un lato, senza identificarsi con nozioni proprie di uno specifico ordinamento statale e, dall'altro, mira a soddisfare i principi di ordine pubblico economico di ogni ordinamento statale che possa essere coinvolto come sede di attuazione del rapporto contrattuale.

Ne consegue, così, una spiccata autonomia dei vari modelli contrattuali in tal modo elaborati rispetto a nozioni, concetti e/o istituti propri dei vari ordinamenti statali. Essi, infatti, si caratterizzano per l'autosufficienza e la completezza della disciplina contrattuale, determinate secondo parametri normativi caratterizzati dall'internazionalità delle nozioni impiegate e della sede di loro elaborazione oltretutto dell'assetto economico in tal modo definiti.

La disciplina che ne risulta è una regolamentazione direttamente ricavabile dai citati modelli contrattuali a prescindere dall'applicazione di uno specifico ordinamento statale ed è idonea a ricevere identica valutazione nell'ambito dei vari sistemi giuridici nazionali. Si pensi, ad esempio, ai modelli contrattuali relativi alla vendita marittima o alla disciplina delle stallie e controstallie, che incidono grandemente sulla normativa applicabile alla fase del trasporto marittimo ed alla allocazione dei relativi costi e rischi. Si tratta di un complesso di regole che concretano in sostanza una vera e propria integrazione della disciplina del trasporto marittimo e terrestre, al fine di provvedere alla regolamentazione del rapporto in modo più aderente alle esigenze avvertite nella pratica. Tanto che questo fenomeno normativo è stato considerato da una parte della dottrina come una componente di un più ampio complesso oggettivo di norme definito nel suo insieme come "regole oggettive" del commercio marittimo o *lex mercatoria*, o, ancora, *lex maritima* (TETLEY).

Evidentemente, non si tratta di "norme" in senso rigorosamente tecnico secondo i tradizionali parametri relativi alla disciplina delle fonti propri del diritto costituzionale. Si tratta, peraltro, di regole applicate ed operanti in modo talmente diffuso nell'ambito dei rapporti marittimi ed aerei e secondo criteri uniformi ed internazionalmente condivisi che, dal punto di vista dell'effettività delle regole applicate ai rapporti, ben difficilmente può negarsi che ne rappresentino la vera disciplina.

6. *La rilevanza della reciproca interazione della disciplina dei vari tipi di trasporto nell'interpretazione delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti.*

Come si è già evidenziato, la sempre maggiore rilevanza dell'autonomia privata nella regolamentazione del trasporto marittimo – non soltanto quale criterio di collegamento internazionale-privatistico, ma quale strumento "espansivo" del diritto materiale uniforme – nel senso di favorire soluzioni sempre più adeguate all'incessante mutamento della realtà dei traffici (e maggiormente rispondenti all'esigenza di garantirne una omogeneità di trattamento, nell'ambito dei vari ordinamenti statali interessati alla loro esecuzione). Tale tendenza della pratica è assai significativa, in quanto conferma l'uniformità di disciplina dei trasporti marittimi come la ragione giustificativa ed il momento centrale di tale evoluzione. E pertanto conferma la

centralità dell'esigenza di garantire l'uniformità di trattamento dei trasporti marittimi.

Nessun stupore, quindi, se è proprio con riferimento alla disciplina di diritto uniforme relativa al trasporto marittimo che sono maturate importanti indicazioni giurisprudenziali, e da ultimo anche normative (che paiono, tra l'altro, recepite anche nel Progetto di convenzione dell'UNCITRAL, attualmente allo studio), relative all'impiego dei criteri interpretativi più idonei rispetto al perseguimento dell'obiettivo ed al soddisfacimento dell'esigenza ora indicata. Fondamentale al riguardo è l'osservazione per cui la disciplina di diritto uniforme deve essere applicata secondo parametri tali da sottrarre i rapporti in essa contemplati alla valutazione unilaterale dei vari ordinamenti nazionali per favorire soluzioni accettabili nell'ambito dei vari Stati interessati al trasporto marittimo; quindi, l'interprete dovrà procedere alla determinazione dei contenuti di tali soluzioni, inquadrando nell'ambito di (e considerandole come appartenenti ad) un sistema normativo diverso (ed in qualche misura autonomo) da quello degli Stati contraenti. Il che, naturalmente, dovrà avvenire, nei limiti invalicabili posti dalle espressioni impiegate dal testo di diritto uniforme, in funzione della soddisfazione delle specifiche esigenze proprie del fenomeno dei trasporti marittimi, della internazionalità della sua disciplina e della accettabilità delle varie scelte nell'ambito dei vari ordinamenti degli Stati contraenti.

Peraltro, molto spesso, tale inquadramento non sarà sufficiente a consentire di raggiungere risultati tali che permettano di individuare precise scelte (tra più interpretazioni eventualmente divergenti dei rilevanti contenuti normativi) in modo conforme alle aspettative delle parti, alla necessità di garantirne l'uniformità nei vari sistemi giuridici ed alle esigenze del traffico. Anzi, in alcuni casi, i risultati ricavabili dall'impiego degli accennati criteri interpretativi possono essere addirittura contraddittori e conflittuali.

In presenza di queste circostanze sembra allora opportuno l'impiego di quei criteri interpretativi che si fondano su una proficua interrelazione tra le numerose disposizioni di diritto uniforme che, a diverso titolo, incidono e/o disciplinano altri tipi di trasporto e/o riguardano altri aspetti delle spedizioni marittime, la cui normativa è dipendente dalla (ed a sua volta condiziona la) regolamentazione del trasporto marittimo. In questa prospettiva, infatti, non può, in particolare, non segnalarsi il progressivo ed importante ruolo relativo all'utilità dei reciproci riferimenti, ed alla continua interazione, della normativa di diritto uniforme relativa al trasporto marittimo, rispetto alla disciplina internazionale delle altre forme del trasporto.

E' in questo senso che si conferma un altro aspetto di quella forza "espansiva" del diritto uniforme dei trasporti, cui facevo riferimento sopra in relazione al ruolo dell'autonomia privata.

Infatti, come ho osservato con maggiore specificità in altra sede, si avverte, in modo sempre più marcato, una precisa esigenza volta a riportare la disciplina del trasporto marittimo entro parametri normativi propri di un vero e proprio sistema dei trasporti internazionali, che ne soddisfi le comuni esigenze e rappresenti un momento di sintesi, comune ad ogni ordinamento, coerente con la diversa e peculiare posizione in cui si trova il vettore rispetto agli altri imprenditori. In questa prospettiva, così, appare del tutto naturale che da tempo dottrina e giurisprudenza non abbiano esitato ad

«integrare» il regime di responsabilità (ed il sistema probatorio) adottato per il vettore marittimo in riferimento ai «pericoli eccezionali», attraverso formule e schemi che hanno trovato un più compiuto riscontro nei principi relativi alla presunzione di fortuito, applicabili da tempo ai trasporti terrestri e adottati per la prima volta, a livello internazionale, in occasione della normativa uniforme relativa al trasporto ferroviario (cfr. art. 31 Convenzione di Berna). Tanto più che le caratteristiche del mercato e l'identico ruolo assegnato al vettore, in occasione delle varie forme di trasporto, hanno consentito di percepire (ed hanno permesso il progressivo consolidarsi di) una vera e propria ratio comune alla loro disciplina, che si è imposta sia negli ordinamenti statali, sia nelle norme previste in convenzioni internazionali di diritto uniforme.

Quanto ora indicato, peraltro, non significa che la disciplina del trasporto marittimo non presenti, a volte, profili specifici, di per sé incoerenti rispetto all'impiego, a fini interpretativi, della normativa relativa alle varie forme di trasporto. Ciò che si vuole semplicemente porre in rilievo è il fatto che, in modo sempre più accentuato, le caratteristiche del mercato e l'identico ruolo assegnato al vettore in ogni tipo di trasporto hanno consentito di evidenziare una *ratio* comune alla loro disciplina, pur da tempo presente nella regolamentazione dei trasporti. Pertanto, una sempre più accentuata interazione tra tali normative, nella ricerca delle concrete scelte operative, è senz'altro auspicabile. Ma non soltanto. Allorché l'analisi del testo non conduca a scelte sicure e certe e, d'altro canto, non emergano risultati convincenti e concordi neppure dalla pratica applicativa o dalla eventuale presenza di specifici principi alla base della speciale normativa propria del trasporto marittimo, tali reciproci riferimenti, e la continua interazione della normativa di diritto uniforme relativa alle varie forme di trasporto, appaiono addirittura essenziali.

Il che, tra l'altro, consente di ricondurre nell'alveo dei principi della tradizione la soluzione dei più complessi problemi interpretativi connessi all'applicazione della disciplina di diritto uniforme sul trasporto marittimo internazionale in una prospettiva, confermata appunto dalla storia, che permette di raggiungere esiti operativi sicuri, uniformi e maggiormente coerenti con le esigenze della pratica (oltreché attenti e sensibili agli interessi dei soggetti direttamente coinvolti nel trasporto).