

La *rule of law* come presupposto per lo sviluppo dell'economia nel Mediterraneo, tra norme convenzionali, *lex mercatoria* e contratti del commercio internazionale

Prof. Avv. Francesco Munari

Ordinario di Diritto dell'Unione Europea presso l'Università di Genova
Avvocato - Studio Munari Giudici Maniglio Panfili e Associati, Genova - Milano

L'economia del Mediterraneo e i trasporti marittimi - Potenzialità da cogliere, rischi da evitare, contenziosi da gestire

Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi, 23 ottobre 2018



L'esistenza una *rule of law* nei settori marittimo e dei trasporti

Nel nostro settore da sempre si sono sviluppate regole uniformi coerenti con le esigenze del commercio internazionale

Certezza del diritto, stabilità dei rapporti giuridici, uniformità di soluzioni hanno sempre caratterizzato, fin dall'antichità, i rapporti del commercio internazionale: non casualmente, molti strumenti del diritto commerciale (titoli di credito, strumenti finanziari, ecc...) sono stati ideati dai mercanti per soddisfare le esigenze dei traffici internazionali

L'attuale tassonomia delle «regole» nel nostro settore può suddividersi in:

- *cd. lex mercatoria*, frutto dell'autonomia privata degli operatori
- diritto internazionale uniforme



Diritto internazionale uniforme

Il settore del commercio internazionale è caratterizzato da numerose convenzioni di diritto internazionale uniforme

- relative al trasporto marittimo (Convenzione di Bruxelles/Hague-Visby Rules, Convenzione di Amburgo, Convenzione di Rotterdam)
- relative alla vendita internazionale (Convenzione di Vienna-UNCITRAL)

Questi strumenti convenzionali forniscono un quadro di regole identiche applicate o nei commerci tra gli Stati parti (ovvero coinvolgenti anche uno di essi), ovvero in quelli per i quali gli operatori economici fanno rinvio ad essi nell'esercizio dell'autonomia privata (es. *paramount clauses*)



L'autonomia privata

Accanto al diritto uniforme si sono sviluppati strumenti di autonomia privata:

- *model laws*
- Formulari, prassi e schemi contrattuali standard (es. *charterparties*), che codificano e disciplinano i risultati cui è giunta la pratica commerciale tra operatori

Obiettivo:

- ✓ standardizzazione della disciplina contrattuale che determina i diritti e gli obblighi in essere tra le parti contraenti

Caratteristiche:

- ✓ autosufficienza e completezza della disciplina contrattuale *inter partes*, e degli assetti economici in essi previsti



L'applicazione del diritto uniforme e della *lex mercatoria* a livello internazionale

Proprio per la loro natura uniforme e riconosciuta come «legge» tra le parti dei contratti internazionali, l'applicazione e interpretazione delle regole del commercio internazionale

- ✓ riceve identica valutazione nell'ambito dei vari sistemi giuridici nazionali/arbitrali
- ✓ è irrilevante la normativa nazionale e l'interprete è tenuto ad applicare queste regole in coerenza con quanto avviene in tutti gli ordinamenti ad opera di qualsiasi giurisdizione nazionale interessata
- ✓ anche la risoluzione delle controversie avviene spesso grazie ad ADR (arbitrato, mediazione), strumenti tipici e «delocalizzati» per la gestione delle liti



Il Mediterraneo come spazio comune nell'ambito del diritto del commercio internazionale

Il commercio internazionale nasce proprio nell'area del Mediterraneo, e con esso l'antesignano del diritto del commercio internazionale, la cui finalità è quella di facilitare gli scambi commerciali e i relativi trasporti per via marittima

Qui nascono e si sviluppano anche i primi strumenti di standardizzazione delle pratiche commerciali: dal cd. “cartolario” di età medioevale alla polizza di carico

Anche nel Mediterraneo, quindi, valgono da sempre regole di diritto sostanziale (*lex mercatoria* o convenzioni di diritto uniforme), conosciute e applicate nella regione



Le convenzioni ratificate dai Paesi del Mediterraneo

Diritto sostanziale uniforme

- Convenzione di Vienna del 1980 sulla vendita internazionale;
- Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico (cd. Regole dell'Aja), successivamente modificata dai Protocolli del 23 febbraio 1968 e 21 dicembre 1979 (cd. Regole dell'Aja-Visby);
- Convenzione di Amburgo del 1978 sul trasporto delle merci via mare;
- Convenzione di Rotterdam del 2009 sul trasporto internazionale di merci (non ancora in vigore);
- numerosi trattati per la protezione degli investimenti tra Paesi del Mediterraneo

Risoluzione di controversie:

- Convenzione di New York del 1958 «*per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere*»;
- Convenzione di Washington del 1965 «*istitutiva del Centro internazionale per la risoluzione delle controversie sugli investimenti esteri*» (ICSID);
- Convenzione di Ginevra del 1961 «*sull'arbitrato commerciale internazionale*»



Patologia nei rapporti commerciali mediterranei e fori per la risoluzione delle controversie

Nel Mediterraneo (1/80 dei mari del mondo per estensione) transita il 20% in volumi del commercio mondiale. Ivi esistono competenze giuridiche rilevanti e istituzioni autorevoli per la soluzione delle controversie. Ciononostante, la forza di attrazione dei Paesi mediterranei per queste attività è alquanto modesta.

Prevalgono tuttora fori anglosassoni e in particolare Londra come servizi legali, diritto applicato in via residuale rispetto a quello uniforme e ai modelli del commercio internazionale. ciò è probabilmente dovuto alla forte attrazione del mercato assicurativo sul contenzioso marittimo

Paradossi e svantaggi:

- ▶ in un mondo caratterizzato dalla volontà degli operatori di limitare il più possibile i costi, si continuano a privilegiare opzioni per la risoluzione delle controversie che sono tra le più onerose a livello mondiale
- ▶ Inoltre, il modo di essere dei «servizi legali» anglosassoni (e la stessa *common law*) appare non così vicino alla mentalità mediterranea

Esistono spazi di miglioramento di questa situazione?



La proposta: consolidamento di un «Luogo» Arbitrale nel Mediterraneo...

➤ Praticabilità elevata:

- i. le convenzioni internazionali sul riconoscimento e l'esecuzione dei lodi arbitrali sono ratificate dai quasi tutti i Paesi del Mediterraneo;
- ii. Non esiste un problema di differenze nella disciplina dei rapporti sostanziali a causa della già ricordata uniformità dei regimi giuridici usati nel settore

➤ Vantaggi:

- i. creazione di un ambiente omogeneo localizzato vicino ai luoghi in cui il commercio si sviluppa;
- ii. coinvolgimento di *stakeholders* mediterranei in tutta la filiera della patologia dei rapporti (istituzioni, *surveyors*, tecnici, legali, e naturalmente parti dei rapporti sostanziali);
- iii. consolidamento dei rapporti esistenti tra Paesi mediterranei e loro istituzioni;
- iv. contenimento dei costi



...e possibili fattori idonei a realizzarlo

- **Istituzionale:** esistono già soggetti in grado di promuovere questa iniziativa, come ISPRAMED, ma anche Camera Arbitrale di Milano, che ha siglato un accordo con la Camera Arbitrale Marittima di Genova presso la CCIAA per l'offerta di servizi arbitrali nel settore marittimo
- **Tecnologico:** l'assistenza a rafforzare “blockchain” e “smart contracts” nella catena logistica dei traffici mediterranei potrebbe essere associata anche all'uso di un unico «luogo» per la risoluzione delle controversie
- **Brexit** e le sue conseguenze sulla circolazione delle sentenze e l'uscita del Regno Unito dallo spazio giudiziario europeo



Domande? Chiarimenti?

Grazie per l'attenzione!

francesco.munari@mgmp-avvocati.com

MUNARI GIUDICI
MANIGLIO PANFILI
& ASSOCIATI

