

DOTTRINA

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MULTIMODALE: PROFILI RICOSTRUTTIVI E *DE IURE CONDENDO**

ANDREA LA MATTINA**

SOMMARIO. Introduzione. – 1. Definizione (A) di trasporto multimodale e (B) di vettore multimodale. – 2. Il regime di responsabilità del vettore multimodale. *Uniform liability system vs network liability system*. – 3. Segue. Il diritto materiale uniforme: la disciplina contenuta (A) nella Convenzione di Ginevra del 1980 (non in vigore) e (B) nelle convenzioni unimodali. – 4. Segue. La prassi degli operatori del commercio internazionale: (A) le regole predisposte dall'UNCTAD e dall'ICC e (B) i principali formulari. – 5. Segue. I (contrastanti) principi elaborati dalla giurisprudenza italiana. – 6. I lavori del CMI e dell'UNCITRAL per la regolamentazione del trasporto “*wholly or partly by sea*”: una sinfonia (già) incompiuta? – 7. Conclusioni. Il trasporto multimodale come chiave di volta del “sistema dei trasporti internazionali”.

INTRODUZIONE

In questo lavoro mi propongo preliminarmente di definire il trasporto multimodale ed il vettore multimodale (v. *infra* al paragrafo 1), per poi affrontare il tema della responsabilità di quest'ultimo soggetto, evidenziando, in primo luogo, il problema teorico della scelta tra *network liability system* e *uniform liability system* (v. *infra* al paragrafo 2) ed, in secondo luogo, tentando una ricostruzione *de iure condito* del fenomeno (v. *infra* ai paragrafi 3 e 4), dando par-

* Questo lavoro costituisce la prima parte di uno studio relativo al trasporto multimodale, condotto nell'ambito della linea di ricerca “*Il porto come nodo logistico*” del CIELI – Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata. Si è ritenuto opportuno pubblicare in anticipo la parte relativa al regime di responsabilità del vettore multimodale non soltanto perché, dopo il pregevole studio di Silingardi del 1997, tale tematica non è stata più approfondita in modo sistematico dalla dottrina italiana, ma soprattutto perché tale regime di responsabilità è oggetto di notevoli incertezze da parte della giurisprudenza ed è stato recentemente posto all'attenzione dei lavori del CMI/UNCITRAL per un progetto di convenzione sul trasporto marittimo.

** Dottorando di ricerca in Scienze dei servizi per i trasporti e la logistica presso l'Università di Genova.

icolare risalto all'incertezza delle soluzioni giurisprudenziali adottate in materia (v. *infra* al paragrafo 5).

Successivamente verrà preso in considerazione l'attuale dibattito su una convenzione in materia di trasporto in seno al CMI ed all'UNCITRAL, che potrebbe avere notevoli riflessi sul problema in esame (v. *infra* al paragrafo 6).

Infine, si tenterà un inquadramento del fenomeno "trasporto multimodale" nella più ampia prospettiva di un "sistema dei trasporti internazionali" (v. *infra* al paragrafo 7).

1. DEFINIZIONE (A) DI TRASPORTO MULTIMODALE E (B) DI VETTORE MULTIMODALE

A. *Definizione di trasporto multimodale*

Il trasporto multimodale è un fenomeno la cui definizione appare sfuggente non solo (e non tanto) per la complessità del suo oggetto, ma per la pluralità di nozioni che si sovrappongono e si affiancano nella sua qualificazione¹.

Al fine di sgombrare il campo da pericolosi equivoci terminologici pare quindi opportuno passare in rassegna le più significative definizioni di trasporto multimodale presenti (i) nel linguaggio tecnico-economico, (ii) nelle Convenzioni internazionali in materia di trasporto, (iii) nella legislazione comunitaria e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia, (iv) nella legislazione italiana, (v) nella prassi degli operatori del commercio internazionale e (vi) nella dottrina italiana e straniera, in particolare, avendo riguardo a distinguere la nozione di trasporto multimodale da differenti figure giuridiche. Preliminarmente, si è ritenuto preferibile fornire una panoramica completa di tali definizioni per poi, successivamente, tentare una razionalizzazione dei risultati.

In estrema sintesi, la **dottrina economica** ha evidenziato che l' "intermodalità non si deve intendere come una semplice sequenza di trasporti monomodali, ma come integrazione funzionale e connessione dei vari modi di trasporto nella realizzazione di un unico processo operativo"; tale processo operativo ha rivoluzionato il modo di concepire il "problema trasporto", con il passaggio "da una

¹ In questo senso CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, in *Dig. IV, Disc. Priv.-Sez. Comm.*, Agg. II, Torino, 2003, pag. 919, affermano che "se in taluni casi vengono utilizzati differenti sinonimi dell'espressione 'trasporto multimodale', in altri si è in presenza di locuzioni che tendono a definire figure contermini o affini"; MARCHESI, *Economia dei trasporti marittimi: argomenti e problemi*, Genova, s.d., pag. 383, afferma che "in materia di trasporti intermodali, multimodali, combinati, integrati, e con riferimento alle relative figure operative esiste una ampia gamma di termini usati scambievolmente, che ingenera, o può ingenerare, ambiguità e confusioni concettuali".

La responsabilità del vettore multimodale

organizzazione dell'offerta dove prevale la specializzazione-separazione tra modi di trasporto e soggetti che li governano (...) ad una nuova configurazione in cui la produzione del servizio è funzionale alle esigenze di integrazione delle attività logistiche delle imprese utenti"². È stato inoltre posto in evidenza che la multimodalità "riguarda essenzialmente il trasporto unitizzato, cioè il trasporto effettuato raggruppando varie piccole partite, diverse fra loro per natura, dimensione, imballaggio, in unità di carico standardizzate (...)", consentendo "di eliminare le, o di neutralizzare gli effetti delle, rotture di carico nel traffico delle merci generali, nei porti e nei punti di trasbordo in genere": in quest'ultimo senso sono stati individuati come elementi essenziali e caratterizzanti del trasporto multimodale le catene multimodali, cioè "le sequenze, e i cicli di trasporto basati sulle sequenze delle unità di carico standardizzate, ossia i trasporti unitizzati del contenitore, dell'automezzo traghetto, del sistema porta-chiatte, dei pallets"³.

² Così GHIO, *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, in *Economia e dir. terziario*, 1995, pag. 711, il quale ha altresì sottolineato (pag. 717) che "il trasporto multimodale ha giocato un ruolo chiave nella ristrutturazione dei sistemi logistici aziendali su scala internazionale, fornendo i servizi di trasferimento e movimentazione delle merci essenziali al perseguimento di una gestione integrata della logistica, ispirata ad obiettivi di efficienza ed efficacia". Nello stesso senso cfr. MARCHESI, *Elementi per una teoria del trasporto integrato*, in *Seminario sui trasporti combinati* (Genova, 23 – 26 maggio 1972), *Relazioni e verbali delle riunioni*, Perugia, 1974, pag. 92 ss.; MIDORO, *Dallo shipping alla multimodalità*, Genova, 1992, *passim*; NILSON, *Tecnical and economical aspects of the C.T. operation*, in *Seminario sui trasporti combinati*, cit., pag. 124 ss.

³ Così MARCHESI, *Lineamenti e problemi di economia dei trasporti*, 2^a ed., Genova, 2000, pag. 386; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 1995, pag. 541 ss..

Nello stesso senso anche la dottrina giuridica: RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2002, pag. 112 afferma che "da un punto di vista tecnico-commerciale il trasporto multimodale può definirsi come quel trasporto nel quale i beni (viaggianti in containers, pallets, ecc.) vengono trasferiti da un luogo ad un altro mediante l'utilizzo di due o più modalità di locomozione". Altra dottrina, pur evidenziando che non necessariamente il trasporto multimodale è un trasporto "containerizzato" o, più in generale, "unitizzato" (cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995, pag. 4, il quale afferma che "the concepts of multimodal transport and container transport have in principle nothing to do with each other"), ha affermato che "the present success of multimodal transport is predominantly the consequence of the integration of transport operations, which in itself was brought about by the so – called container revolution" (così DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 5; nello stesso senso, *ex multis*, ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in questa *Rivista*, 1997, pag. 3 ss.; F. BERLINGIERI, *Problemi giuridici del trasporto in containers*, *ibidem*, 1971, pag. 151; HARRINGTON, *Legal Problems arising from Containerization and intermodal transport*, in *Eur. Transp. Law*, 1982, pag. 3 ss.; MCDOWELL, *Containerization: Comments on Insurance and Liability*, [1972] *JMLC*, pag. 503 ss.; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, pag. 11).

Con riferimento alle **Convenzioni internazionali in materia di trasporto**⁴, si deve evidenziare che:

- la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 (la “Convenzione di Ginevra del 1980”), *da un lato*, individua come elementi caratterizzanti del trasporto multimodale (i) l'utilizzo di almeno due modalità di trasporto per il trasferimento delle merci e (ii) l'unicità del contratto di trasporto, *dall'altro lato*, esclude che le operazioni di carico, scarico e trasbordo relative a trasporti unimodali possano rientrare nella nozione di trasporto multimodale⁵;
- *sia* l'art. 38 (rubricato “*Trasporto combinato*”) della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999 (la “Convenzione di Montreal”)⁶, *sia* l'articolo 31 della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (la “Convenzione di Varsavia”)⁷, definiscono implicitamente i “trasporti com-

⁴ Ai fini della redazione del presente punto, ci siamo notevolmente giovati della *comparative table* predisposta dal Prof. F. BERLINGIERI (reperibile sul sito Internet www.uncitral.org, documento A/CN.9/WG.III/ WP.27), ove le previsioni delle varie convenzioni internazionali in materia di trasporto vengono giustapposte, secondo un criterio *ratione materiae*, all'UNCITRAL *Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods*.

⁵ L'art. 1.1. della Convenzione di Ginevra stabilisce che “International multimodal transport’ means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport”.

⁶ Tale norma dispone:

“1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air”.

⁷ Tale norma dispone:

“1. Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'art. 1.

2. Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.”

binati” come quei trasporti “*effettuati in parte per via aerea ed in parte con altre modalità di trasporto*”, allorché vengano concepiti dagli stipulanti il contratto come aventi carattere unitario (ossia facenti parte di un’unica operazione di trasporto)⁸;

- l’art. 1, paragrafi 3 e 4, della Convenzione sui trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), firmata a Vilnius il 3 giugno 1999 recante “*Regole uniformi relative al contratto di trasporto ferroviario internazionale di merci*” (CIM – Appendice B alla Convenzione) pare individuare il trasporto multimodale come quel trasporto che (i) include, a complemento della tratta ferroviaria, un trasporto marittimo o un trasporto fluviale e che (ii) è documentato da un unico contratto⁹.

Con riferimento alla **legislazione comunitaria** ed alla **giurisprudenza della Corte di Giustizia**¹⁰:

- secondo la direttiva 92/106/CEE¹¹ ed il regolamento CE 2195/98¹² (pro-

⁸ Sulle citate norme della Convenzione di Varsavia cfr. per tutti ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, rist., Padova, 1966, pag. 176.

⁹ Tale norma, estendendo – in presenza di determinate condizioni – l’ambito di applicazione della CIM ai trasporti multimodali, dispone:

“Lorsqu’un transport international faisant l’objet d’un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d’un État membre, les présentes Règles uniformes s’appliquent.

Lorsqu’un transport international faisant l’objet d’un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s’appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l’article 24, paragraphe 1 de la Convention”.

¹⁰ Per un’accurata ricostruzione dei profili comunitari del trasporto multimodale cfr. MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, pag. 115; MUNARI-S. ANTONINI, *Commento all’art. 71*, in POCAR, *Commentario breve al Trattato CE*, Padova, 2002, pag. 340; L. SCHIANO DI PEPE, *Commento agli artt. 70-80 TCE – Sub art. 71*, in TIZZANO (cur.), *Trattati dell’Unione Europea e della Comunità Europea*, Milano, 2004, pag. 487-488.

¹¹ Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, in *GUCE*, L 368 del 17 dicembre 1992, pag. 38 - 42.

L’art. 1 di tale direttiva definisce trasporti combinati quei “trasporti di merci fra Stati membri per i quali l’autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di venti piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l’altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare (...)”, allorché il percorso stradale non superi determinate distanze.

¹² Regolamento CE 2196/98 del Consiglio del 1 ottobre 1998 relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato (c.d. programma PACT), in *GUCE*, L 277 del 14 ottobre 1998, pag. 1-6.

gramma PACT) si è in presenza di un trasporto combinato allorché: (i) il trasporto sia effettuato in parte attraverso veicoli stradali ed in parte attraverso altre modalità di trasporto; (ii) la tratta stradale rappresenti la parte iniziale o terminale del tragitto e sia strumentale all'utilizzo degli altri modi di trasporto¹³; (iii) il trasporto avvenga tra Stati membri¹⁴;

- la Corte di Giustizia ha precisato che “*l'operazione di trasporto combinato deve essere considerata operazione unitaria dal luogo di partenza al luogo di arrivo*”¹⁵;
- la European Commission for Europe (organismo ONU), congiuntamente alla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT)¹⁶ ed alla Commissione Europea, ha predisposto un documento ove il trasporto multimodale viene definito come il “*carriage of goods by two or more modes of transport*”¹⁷.

Con riferimento alla **legislazione italiana**:

- l'art. 1, comma 2, lett. f), della legge 23 dicembre 1997, n. 454 recante in-

L'art. 2 di tale regolamento definisce trasporto combinato come il “trasporto di merci fra Stati membri per il quale l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di venti piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, fermo restando che il percorso stradale è il più breve possibile”.

¹³ In questo senso cfr. per tutti MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, cit., pag. 115.

¹⁴ Con riferimento alla direttiva che disciplinava la materia anteriormente all'entrata in vigore della direttiva 92/106 (direttiva 75/130/CEE del Consiglio del 17 febbraio 1975, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra Stati membri), la Corte di Giustizia ha affermato che il concetto di “*trasporto fra Stati membri*” va interpretato nel senso che la direttiva trova applicazione anche al trasporto combinato “fra due Stati membri che implichi l'attraversamento di un paese terzo” (così Corte di Giustizia, sentenza 28 marzo 1985, in causa C-2/84, *Commissione c. Italia*, in *Raccolta*, 1985, I, 1127).

¹⁵ Così Corte di Giustizia, sentenza 7 maggio 1991, in causa C-45/89, *Commissione c. Italia*, in *Raccolta*, 1991, I, 2053.

¹⁶ La CEMT (ECMT – European Conference of Ministers of Transport) non è un organo della Comunità Europea, ma riunisce i Ministri dei Trasporti di diversi paesi europei a livello intergovernativo a seguito della firma del Protocollo di Bruxelles del 17 ottobre 1953 “concerning the European Conference of Ministers of Transport”. Per maggiori dettagli si veda il sito Internet www1.oecd.org/cem.

¹⁷ Così ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN), *Terminology on Combined Transport*, New York-Geneva, 2001, pag. 16. Nello stesso senso Trasporto multimodale, intermodale, combinato. Le differenze terminologiche secondo la CEMT, estratto degli atti della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti del 29 marzo 1993, in *Le assicurazioni trasporti*, 1995, n. 30, pag. 21.

terventi per la ristrutturazione del trasporto e lo sviluppo dell'intermodalità, definisce “*trasporto combinato, il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile interna o per mare*”;

- il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* predisposto nel gennaio del 2001 dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) si riferisce al trasporto combinato come ad “*un nuovo approccio alla pianificazione dei sistemi di trasporto*” in cui “*questi sono considerati come sistemi integrati, non più suddivisi per modi (aereo, marittimo, terrestre): la modalità di trasporto diventa un segmento intercambiabile della catena e l'azione pianificatoria si concentra sulle opportunità di loro concatenazione*”¹⁸.

Con riferimento alla **prassi degli operatori del commercio internazionale**:

- l'art. 2 delle UNCTAD/ICC *Rules for Multimodal transport documents* (su cui si veda *infra*, paragrafo 4.A) disponendo che “*Multimodal transport contract (multimodal transport contract) means a single contract for the carriage of goods by at least two different modes of transport*”, individua come elementi caratterizzanti del trasporto multimodale (i) l'unicità del contratto di trasporto e (ii) l'utilizzo di almeno due modalità di trasporto per il trasferimento delle merci;
- la *Combined Transport Bill of Lading* della FIATA sembra definire il trasporto multimodale come quello in cui il vettore “*has the liberty (...) to choose or substitute the means, route and procedure to be followed in the handling, stowage, storage and transportation of the goods*”;
- la *Multimodal Transport Bill of Lading* della BIMCO (*Multidoc 95*) e la *Multimodal Transport Waybill* della BIMCO (*Multiwaybill 95*) definiscono il contratto di trasporto multimodale come “*a single Contract for the Carriage of Goods by at least two different modes of transport*”.

Infine, se, da un lato, la **dottrina** è unanime nel definire il trasporto multimodale come “*il trasporto di merci attuato con almeno due modi di trasporto diversi in forza di un contratto, con il quale un unico soggetto (...) si assume la responsabilità dell'intero trasferimento della merce*”¹⁹, dall'altro lato, in diversi ca-

¹⁸ Così *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (gennaio 2001), pag. 41, reperibile sul sito Internet www.infrastrutturetrasporti.it.

¹⁹ Così CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., pag. 919; nello stesso senso, tra i contributi più recenti, ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, Genova 2-3 febbraio 2001, in questa *Rivista*,

si vengono utilizzate in sostituzione della locuzione “trasporto multimodale” le espressioni trasporto combinato, trasporto intermodale, trasporto misto, trasporto “*door-to-door*”; tali espressioni, peraltro, sono foriere di equivoci²⁰, in quanto:

- “trasporto combinato”, secondo parte della dottrina, è (i) il trasporto unimodale che coinvolge una pluralità di vettori²¹ ovvero, secondo altra parte della dottrina, (ii) quello unimodale soggetto a diverse regolamentazioni giuridiche (es. trasporto marittimo soggetto per la prima tratta alla Convenzione di Bruxelles del 1924 e per la seconda alle norme del codice della navigazione)²², ovvero, ancora, (iii) quello che “*include transport combinations in the same mode*”²³;
- “trasporto misto”, secondo una parte della dottrina, è il trasporto contestuale di merci e passeggeri²⁴;

2001, pag. 534; CARBONE-LOPEZ DE GONZALO, *Sub art. 1680*, in *Commentario al codice civile*, diretto da CENDON, vol. IV², Torino, 1991, pag. 1231; DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 3; FADDA, *I documenti del trasporto multimodale*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, pag. 488; MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, Torino, 2003, pag. 265, nota 85; ORIONE, *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in questa *Rivista*, 1996, pag. 655 ss.; RAMBERG, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, pag. 7; RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, cit., pag. 113; RUGGERI, *La disciplina applicabile al contratto di trasporto multimodale*, in *I contratti*, 2002, pag. 910; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 17; VERMIGLIO, *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, pag. 7.

²⁰ In questo senso cfr. per tutti ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN), *Terminology on Combined Transport*, cit., pag. 2; *Trasporto multimodale, intermodale, combinato. Le differenze terminologiche secondo la CEMT*, cit., pag. 21. Al contrario, GASKELL-ASARIOTTIS-BAATZ, *Bills of Lading: Law and Contracts*, London, 2000, pag. 296, nota 3, svalutano l'importanza delle differenze terminologiche, ad esempio, ove affermano che “There is no real difference between the two expressions [“multimodal transport” e “combined transport”]”.

²¹ In questo senso BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, in *Seminario sui trasporti combinati*, cit., pag. 17; nello stesso senso VERDE, *Trasporti successivi e combinati*, in *Riv. dir. civ.*, 1980, pag. 250 afferma che “il trasporto combinato individua una forma di collaborazione tra due o più vettori, al fine dell'espletamento del servizio di trasporto”.

²² In questo senso RODIERE-MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens*, 5^{ème} ed., Paris, 1990, pag. 378.

²³ Così DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 4.

²⁴ In questo senso SANCHEZ GAMBORRINO, *Antecedentes y conceptos generales del convenio de la Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías de Ginevra, de 24 mayo de 1980*, in *Dir. aereo*, 1982, pag. 110.

La responsabilità del vettore multimodale

- “trasporto *door-to-door*”, secondo la dottrina, indica che il vettore ha assunto l’obbligo di seguire per intero un determinato ciclo di trasporto, indipendentemente dalla tipologia di mezzo impiegato, dall’utilizzo di una o più modalità di trasporto, dall’affidamento a terzi sub-vettori di tratte del percorso²⁵;
- “trasporto intermodale”, secondo parte della dottrina (che trae spunto dalla Conferenza Europea dei Ministri dei trasporti CE del 29 marzo 1993²⁶) indica il trasporto eseguito attraverso l’utilizzo di più di una modalità, ma “*senza rotture di carico*”²⁷.

Con riferimento a quanto evidenziato da ultimo, occorre ricordare che due convenzioni sul trasporto unimodale (CMR e CMNI) estendono la propria disciplina a trasporti eseguiti con l’utilizzo di più di una modalità, allorché il mezzo terrestre sia caricato su un mezzo marittimo, fluviale o aereo senza cioè che le merci siano scaricate dal mezzo terrestre, ossia senza che venga effettuato alcun trasbordo (c.d. “trasporto sovrapposto”²⁸, es. caricazione di camion porta-container (*i*) su navi ro-ro, (*ii*) su treni c.d. *piggyback* e (*iii*) su aerei-cargo)²⁹: non

²⁵ Tale tipologia di trasporto è efficacemente definita da ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 535, come “una hipótesis, que como su nombre indica, hace referencia a la obligación del porteador de asumir íntegramente el transporte, al margen de la pluralidad de modos (multimodalidad), de medios (transportes sucesivos) y de la presencia de una pluralidad de porteadores. Normalmente se aplica al transporte multimodal en sentido estricto o transporte integrado”.

²⁶ Cfr. *Trasporto multimodale, intermodale, combinato. Le differenze terminologiche secondo la CEMT*, cit., pag. 21, che ha definito il trasporto intermodale come il “trasferimento di una merce che utilizza più modi di trasporto ma con uno stesso contenitore senza rottura del carico”.

²⁷ In questo senso FADDA, *I documenti del trasporto multimodale*, cit., pag. 488; MANCUSO, *Istituzioni di diritto della navigazione*, cit., pag. 265, nota 86.

²⁸ Sul c.d. trasporto “sovrapposto”, cfr. per tutti RODIÈRE, *Droit des transports terrestres et maritimes*, Paris, 1973, pag. 135; SILINGARDI, *I trasporti superposé e la volontà delle parti nella disciplina inderogabile della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 673 ss..

²⁹ In proposito si veda:

- (i) l’art. 2.2 della Convenzione internazionale sul contratto di trasporto di merci per navigazione interna (CMNI), firmata a Budapest il 22 giugno 2001, che dispone: “This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless: (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater”;

pare, peraltro, corretto inferire da tali previsioni normative che l'assenza di trasbordo sia elemento caratterizzante del trasporto multimodale³⁰. In proposito occorre evidenziare che:

- da un punto di vista tecnico-economico, non pare sussistere alcuna differenza tra il trasporto effettuato senza trasbordo ed il trasporto ove viene

(ii) l'articolo 2 della Convenzione sul contratto di trasporto internazionale stradale di merce (CMR) firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, che dispone:

“1. Se, su una parte del percorso, il veicolo sul quale si trovano le merci è trasportato, senza che queste ne siano scaricate, per mare, per ferrovia, per via navigabile interna, o per via aerea, – eccettuati, eventualmente, i casi previsti nell'articolo 14 –, la presente Convenzione si applica nondimeno all'intero trasporto. Tuttavia, nella misura in cui si provi che una perdita, un'avaria o un ritardo nella consegna della merce, avvenuto nel corso del trasporto non stradale, non è stato causato da un atto o da un'omissione del vettore stradale e che esso proviene da un fatto che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale, la responsabilità del vettore stradale non è disciplinata dalla presente Convenzione, ma nel modo secondo cui la responsabilità del vettore non stradale sarebbe stata stabilita se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci. Ove mancassero tali disposizioni, la responsabilità del vettore stradale è disciplinata dalla presente Convenzione.

2. Se il vettore stradale provvede anche al trasporto non stradale, la sua responsabilità è parimenti disciplinata dal paragrafo primo, come se la sua doppia funzione di vettore fosse esercitata da due persone diverse”.

L'art. 1, paragrafi 3 e 4 della CIM, ai fini dell'estensione della propria disciplina ad altre modalità con cui il trasporto sia eventualmente “segmentato”, non richiede l'assenza di trasbordo (v. *retro sub* nota 9).

³⁰ Nel senso che il trasporto sovrapposto senza trasbordo del *container* dal mezzo stradale/ferroviario alla nave non costituisca un “trasporto multimodale”, cfr. *inter alios* CAPRIOLI, *Considération sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, in *DMF*, 1993, pag. 205; S. FERRARINI, *Profili giuridici del trasporto a mezzo navi-traghetto*, in *Riv. dir. civ.*, 1969, I, pag. 132 (il quale – a pag. 134 – afferma che nel trasporto a mezzo navi traghetto “la nave traghetto esegue un trasporto diverso da quello pattuito dal vettore stradale con il mittente, perché non trasporta le merci, ma il veicolo”); HAAK, *The liability of the carrier under the CMR*, The Hague, 1986, pag. 92-93; PUTZEYS-COOLEN-BOCKEN, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussels, 1981, pag. 259; RIGHETTI, voce *Trasbordo*, in *Nvss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, pag. 516; RIGHETTI-DANI, voce “*Traghetti*”, *ibidem*, pag. 470 ss.; SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1997, pag. 750. Alcuni di tali autori (HAAK e PUTZEYS-COOLEN-BOCKEN), tra l'altro, insistono su tale concetto onde prevenire possibili conflitti tra l'eventuale entrata in vigore della Convenzione di Ginevra del 1980 (su cui v. *infra sub* paragrafo 3.A) e le sopra ricordate previsioni della CMR e della CMNI.

compiuta un'operazione di trasbordo ai fini di considerare il primo un trasporto multimodale³¹;

- con riferimento ai trasporti senza trasbordo non oggetto delle sopra richiamate previsioni della CMR e della CMNI (ad esempio perché riguardanti un trasporto svolto al di fuori dell'ambito territoriale delle stesse), si porrebbe una lacuna normativa rispetto (i) all'eventuale entrata in vigore di una convenzione sul trasporto multimodale ovvero (ii) all'affermazione di principi giurisprudenziali riguardanti la disciplina del trasporto multimodale;
- con riferimento ai trasporti effettuati in assenza di trasbordo, oggetto delle sopra richiamate previsioni della CMR e della CMNI, non pare possano sorgere conflitti con un'eventuale regolamentazione del trasporto multimodale, in quanto la CMR e la CMNI assumerebbero il valore di *lex specialis* rispetto al sistema di generale regolamentazione del trasporto multimodale e, in relazione ai casi in esse contemplati, prevarrebbero pertanto su tale disciplina³².

Alla luce di quanto sopra, al fine di definire il fenomeno in esame pare preferibile l'utilizzo dell'espressione "trasporto multimodale" rispetto alle altre

Nel senso, invece, che il trasporto sovrapposto senza trasbordo costituisca un "trasporto multimodale" cfr. CLARKE, *International carriage of goods by road: CMR*, 4th ed., London-Hong Kong, 2003, pag. 29; CLULOW, *Multimodal transport in South Africa* (dissertazione presentata il 20 luglio 1998 nell'ambito del Master in Diritto dei Trasporti dell'Università di Cape Town, reperibile sul sito Internet www.uctshilaw.com/theses/clulow/htm), pag. 8; DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 102; HILL-MESSENT (eds.), *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London-Hong Kong, 2000, pag. 43; PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984, pag. 47-50; SILINGARDI-CORRADO-MEOTTI-MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, pag. 29. Singolarmente BUSTI, voce "Trasbordo", in *Enc. dir.*, XLIV, Milano, 1992, pag. 909 afferma che, per sua natura, il trasporto multimodale "implica il trasbordo: e ciò non solo, com'è evidente, quando la merce (anche se conservata in identico container) sia materialmente scaricata da un mezzo di locomozione per essere successivamente sistemata in un altro, ma pure allorché la stessa, pur restando allocata nel primigenio veicolo, passi, insieme a questo, su altro di diversa natura".

³¹ In questo senso, oltre alla dottrina economica citata *retro* alle note 2 e 3, si veda CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce "Trasporto multimodale", cit., pag. 920, laddove affermano che "sotto il profilo tecnico-economico (...) pare che, in effetti, il fatto che un veicolo stradale venga caricato su un altro mezzo non differisca dalla circostanza che un container venga trasferito da un mezzo ad un altro configurante una diversa modalità di trasporto".

³² In questo senso, con riferimento ai rapporti tra CMR, CMNI e Convenzione di Ginevra del 1980, DE WIT, *Multimodal transport*, cit., 185-186 ed ivi ampi richiami in dottrina favorevole a tale soluzione.

spesso utilizzate dalla dottrina, in quanto (i) è la definizione adottata dalla Convenzione di Ginevra del 1980 (unica convenzione disciplinante la materia *de qua*, ancorché non in vigore)³³; (ii) è una nozione che non ingenera confusioni terminologiche³⁴; (iii) è la nozione maggiormente impiegata in ambito tecnico-economico e, pertanto, maggiormente rispondente alle esigenze degli operatori del commercio internazionale.

In conclusione, quindi, il **trasporto multimodale** può essere definito come il trasporto per mezzo del quale un soggetto (il vettore multimodale), in base ad un unico contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, indipendentemente dal trasbordo, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto.

Tale definizione pare corretta, in quanto è pacifico che il trasporto multimodale:

- si caratterizza per il fatto che l'interessato al carico si trova a dover interagire con un unico soggetto, il vettore multimodale, che è responsabile dell'intero trasporto³⁵ (v. *infra sub* 1.B.);
- implica l'utilizzo di due o più modalità di trasporto³⁶ e, come si è visto sopra, indipendentemente dalla presenza o meno di trasbordo;

³³ In questo senso cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 4; RÉMOND GOULLOUD, *Droit maritime* Paris, 1988, n. 601, nota 44.

³⁴ In questo senso cfr. SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 13.

³⁵ In questo senso non pare rilevante il fatto che una tratta di trasporto sia meramente accessoria ad un'altra (salvo, naturalmente, il caso delle operazioni di carico, scarico, trasbordo ed, in genere, operazioni di movimentazione delle merci in area portuale), in quanto, se il vettore assume l'obbligo di eseguire il contratto di trasporto multimodale, questi è responsabile dell'intero trasporto indipendentemente dal fatto di avere materialmente effettuato la tratta principale o quella accessoria (ed infatti, il vettore multimodale è addirittura responsabile anche nel caso in cui non effettui personalmente alcuna tratta di trasporto, v. *infra* al paragrafo 1.B).

Contra ROMANELLI (*Il trasporto aereo di persone*, cit., pag. 85, nota 89), che ha evidenziato che i trasporti meramente accessori non integrano il fenomeno in esame, sottolineando, in particolare, che nel trasporto aereo "il trasporto accessorio (fra il centro urbano e l'aeroporto) ha carattere normale, sicché se esso fosse sufficiente a caratterizzare il trasporto come combinato, pressoché ogni trasporto aereo sarebbe un trasporto combinato": tale ricostruzione, pur autorevole, trascura di considerare il problema della responsabilità vettoriale, che – come evidenziato sopra – rimane identica sia nel caso in cui le due o più modalità impiegate nel trasporto siano "sullo stesso piano" sia nel caso in cui una modalità assuma la caratteristica di accessorietà rispetto ad un'altra. Nello stesso senso di Romanelli, cfr. ADRAGNA, *Qualificazione del trasporto ed individuazione del termine di prescrizione applicabile*, in *Dir. trap.*, 1988, pag. 122; RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, nota a Cass. 22 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario S.p.a. c. Vismara Associate S.p.a.*, in *questa Rivista*, 2000, pag. 1352; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 17.

³⁶ In questo senso il trasporto multimodale si distingue dal c.d. trasporto unitario con subtrasporto, in quanto quest'ultimo, se appare assimilabile al multimodale per il fatto che il "vettore assume l'obbligo di eseguire l'intero trasporto e si avvale per alcuni tratti di altri vet-

- deve essere disciplinato da un unico contratto³⁷, in quanto altrimenti si avrebbero tanti singoli trasporti unimodali³⁸.

Alla luce di quanto sopra, risulta inoltre evidente che il trasporto multimodale non vada confuso con altre figure quali (i) il trasporto unitario con rispedizione di cui all'art. 1699 cod. civ.³⁹, (ii) il trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 cod. civ.⁴⁰, (iii) il trasporto successivo⁴¹ ed (iv) il trasporto segmentato⁴².

Infine, la circostanza che il trasporto multimodale si caratterizzi per esse-

tori i quali non entrano in diretto rapporto contrattuale con il caricatore" (così BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato*, cit., pag. 17), se ne distingue poiché si svolge attraverso un'unica modalità.

³⁷ In questo senso cfr. RAMBERG, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, cit., pag. 31, il quale afferma: "What constitutes multimodal transport? It is not the mere fact that the transport segment of different modes are combined, but the fact that the contract of carriage includes carriage by a lot of different modes of transport". Negli stessi termini ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 539. Appare quindi corretta la ricostruzione operata da App. Trieste 27 marzo 1990, *Toro Assicurazioni S.p.a. c. K.N.S.M.*, in questa *Rivista*, 1991, 1008, ove, con riferimento ad un trasporto marittimo-terrestre da Port au Prince (Haiti) a Trieste, era stata emessa una polizza di carico per la tratta marittima da Port au Prince ad Hamburg (Germania), con la specificazione che il trasbordo e la successiva tratta stradale fino a Trieste erano a cura ed a rischio dei ricevitori, i quali per quest'ultima tratta avevano stipulato con una ditta di trasporto stradale un separato contratto, documentato da lettera di vettura.

³⁸ Sul punto si veda App. Genova 8 marzo 2002, *Piorgiorgio Segatel c. Comesmar S.p.a.*, in questa *Rivista*, 2004, 182, laddove chiarisce che "la circostanza che tra caricatore e vettore siano stati convenuti due noli distinti per la tratta terrestre e quella marittima di un trasporto non esclude la natura unitaria dello stesso", allorché un unico soggetto – il vettore multimodale – si faccia carico della "responsabilità complessiva" del trasporto. In quest'ultimo senso il trasporto multimodale si distingue dal trasporto cumulativo ossia quello eseguito da una pluralità di vettori, "nel quale ogni vettore assume, in solido con gli altri, l'obbligo di eseguire l'intero trasporto" (così BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato*, cit., pag. 17).

³⁹ BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato*, cit., pag. 17, lo definiscono come un contratto di trasporto "in cui un vettore assume due obblighi distinti, e cioè di eseguire una fase del trasporto e di stipulare per conto del caricatore uno o più contratti con altri vettori per l'esecuzione delle altre fasi, ponendosi così, in relazione a queste, in veste di spedizioniere".

⁴⁰ Tale trasporto ricorre "quando sussiste un unico vincolo diretto fra il caricatore e tutti i vettori successivi, in conseguenza dell'assunzione globale del trasporto da parte di questi ultimi con atto unitario. In questo caso, sussiste la responsabilità solidale di tutti i vettori per l'intera attuazione del trasporto" (così LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9ª ed., Milano, 2000, pag. 566). Si veda inoltre la corretta definizione fornita da BERLINGIERI e VERRUCOLI di cui alla precedente nota 38.

⁴¹ Tale figura ricorre quando più vettori successivi eseguono il trasferimento delle merci tramite un'unica modalità di trasporto, restando ciascuno responsabile unicamente della tratta dallo stesso eseguita.

⁴² Tale figura ricorre quando più vettori eseguono il trasferimento delle merci utilizzando ciascuno una modalità di trasporto diversa e restando ciascuno responsabile unicamente della tratta eseguita da ciascuno (in virtù della normativa applicabile a tale tratta).

re disciplinato da un unico contratto che prevede l'utilizzo di una pluralità di modi di trasporto potrebbe generare alcuni dubbi circa la qualificazione:

(a) dei contratti di trasporto aventi ad oggetto un trasporto unimodale che, accidentalmente, vengono effettuati tramite l'utilizzo di due o più modalità di trasporto e

(b) dei contratti di trasporto aventi ad oggetto un trasporto multimodale che, accidentalmente, vengono effettuati tramite un'unica modalità di trasporto.

Con riferimento a quanto *sub* (a), parte della dottrina ha sostenuto che “*perché si configuri un trasporto multimodale occorre che sin dall'origine del trasporto sia previsto il ricorso a diversi mezzi di locomozione*”⁴³; altra parte della dottrina, invece, ha ritenuto che, allorché un trasporto coinvolga due o più modalità di trasporto, non possa che essere un trasporto multimodale⁴⁴. In considerazione del fatto che in tale caso appare pacifico che il trasferimento delle merci è disciplinato da un “unico contratto” e che avviene mediante l'utilizzo di due o più modalità di trasporto, non paiono dubbi circa la riconducibilità di tale ipotesi alla figura del trasporto multimodale⁴⁵.

Con riferimento a quanto *sub* (b), si osserva che, benché le UNCTAD/ICC *Rules for Multimodal Transport Documents* (v. *infra sub* 4.A.) estendano la propria applicazione anche all'ipotesi in cui un trasporto originariamente concepito come multimodale diventi unimodale⁴⁶, tale soluzione non appare condivisibile all'infuori dei ristretti limiti riservati all'autonomia privata da parte delle singole convenzioni unimodali in materia di trasporto: è, infatti, evidente che l'assimilazione per volontà delle parti ad un regime di responsabilità che non è quello proprio del tipo di trasporto considerato, non possa confliggere con la disciplina inderogabile del diritto materiale uniforme in tema di trasporto unimodale⁴⁷.

⁴³ Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 14-15. Nello stesso senso RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, cit., pag. 113-114.

⁴⁴ In questo senso ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., pag. 79.

⁴⁵ Nello stesso senso, con riferimento alle disposizioni della Convenzione di Ginevra del 1980, cfr. RICHTER-HANNES, *Die UN-Konvention über die internationale multimodale Güterbeförderung*, Wien, 1982, pag. 50.

⁴⁶ Cfr., ad esempio, la FIATA Bill of Lading: “Notwithstanding the heading ‘FIATA Multimodal transport Bill of Lading (FBL)’ these conditions [richiamanti in larga parte le UNCTAD-ICC Rules] shall also apply if only one mode of transport is used”. Sulla FIATA Bill of Lading si veda *amplius* al successivo paragrafo 4.B.

⁴⁷ In senso parzialmente difforme cfr. SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 15.

B. Definizione di vettore multimodale

Alla luce della definizione di trasporto multimodale di cui sopra *sub A*, appare agevole definire il **vettore multimodale** come quel soggetto che, in base ad un unico contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, indipendentemente dal trasbordo del carico, assumendo in proprio, nei confronti dell'interessato alle merci, la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto. Inoltre, in genere, tale soggetto potrà autonomamente decidere (i) se provvedere egli stesso all'esecuzione di tutto o di parte del trasporto, eventualmente concludendo altri contratti con sub-vettori e (ii) quali modalità di trasporto impiegare nell'esecuzione del proprio incarico.

Tale definizione trova conferma, tra l'altro:

- nell'art. 1.2. della Convenzione di Ginevra del 1980, il quale stabilisce che “*Multimodal transport operator' means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract*”;
- nelle UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (su cui si veda *amplius* al successivo paragrafo 4.A), secondo cui “*Multimodal Transport Operator (MTO) means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier*” (punto 2.2).

Le fonti da ultimo citate, pur confermando nella sostanza la definizione di cui sopra, indicano il vettore multimodale come “*multimodal transport operator*” o, brevemente, “MTO”. Viene da chiedersi se l'utilizzo di tale espressione sia sintomatico del fatto che il soggetto che si assume il compito di effettuare un'operazione di trasporto multimodale non possa essere ricondotto alla figura del “vettore”.

In proposito occorre ricordare che, secondo pacifica dottrina, “vettore” non è solamente chi esercita “*l'industria dei trasporti*” sfruttando mezzi propri di trasporto, ma anche chi si obbliga ad effettuare un trasporto, eventualmente contraendo, a sua volta, in proprio nome e per proprio conto un negozio di trasporto con un subvettore⁴⁸: è quindi evidente che la locuzione “vettore multi-

⁴⁸ In questi termini RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pag. 166; ASQUINI, voce “*Spedizione (Contratto di)*”, in *Noviss. dig. it.*, XVII, Torino, 1970, pag. 1099.

Nello stesso senso di cui al testo si veda quella giurisprudenza che distingue tra contratto di spedizione e contratto di trasporto in base alla facoltà dell'operatore di trasporto (preteso vettore/spedizioniere) di scegliere liberamente itinerario e mezzi di trasporto: Cass. 9 novembre 1982, n. 5881, *Agenzia maritt. trasp. internaz. Domeniconi c. Soc. Union Transport*

modale⁴⁹ appare più corretta di quella di “operatore di trasporto multimodale”, in quanto tale soggetto assume su di sé la responsabilità vettoriale, anche qualora non esegua personalmente la prestazione di trasporto⁵⁰.

In quest’ultimo senso risulta necessario distinguere il vettore multimodale da altre diverse figure, quali (i) lo spedizioniere (*freight forwarder*), (ii) lo spedizioniere-vettore, (iii) il *commissionaire de transport* e (iv) l’operatore di servizi logistici⁵¹.

Con riferimento allo spedizioniere (*freight forwarder*⁵²) si osserva che esso è un ausiliario degli utenti di servizio di trasporto e cioè dei soggetti interessati alla consegna della merce trasportata, il quale, ai sensi dell’art. 1737 cod. civ., si obbliga, in virtù di un contratto di mandato, a concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e a compiere le operazioni

it., in *Foro it.*, 1983, I, 371; App. Genova 29 dicembre 1979, *Agenzia marittima Domeniconi c. Union Transport Italiana S.p.a.*, in *Foro pad.*, 1979, I, 405; App. Napoli 29 ottobre 1970, *Calabrese S.a.s. c. Cerbone*, in *Giur. it.*, 1971, I, 2, 512; App. Napoli 1 febbraio 1956, in *Giust. civ. Mass.*, 1956, 823.

In generale sulla figura del vettore cfr. per tutti i lavori monografici di ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, *passim* (ma, in particolare, cfr. pag. 347 ove tratteggia la figura del vettore come “*imprenditore del trasporto*”, il cui rischio d’impresa è legato all’assunzione del trasporto – responsabilità *ex recepto* – indipendentemente dalla modalità impiegata per svolgerlo) e di GÖRRIZ LÓPEZ, *La noción de porteador en la regulación del transporte marítimo*, in *Anuario de derecho marítimo*, XV, 1998, pag. 119 ss.

⁴⁹ L’espressione “vettore multimodale” è pacificamente accolta anche nella più recente manualistica: cfr. per tutti CARBONE, *Il diritto marittimo – Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, a cura di CELLE-LOPEZ DE GONZALO, 2ª ed., Torino, 2002, pag. 145.

⁵⁰ In questo senso BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato*, cit., pag. 30, affermano che il soggetto *de quo* “quali che siano le modalità della sua prestazione (...), si mette di fronte al mittente nella posizione che è tipica del vettore”. La posizione espressa nello scritto citato è stata ripetutamente fraintesa dalla dottrina più recente, che ha ritenuto che questi due autori assimilassero il vettore multimodale alla figura dello “spedizioniere-vettore”; al contrario, essi affermano che il vettore multimodale “possa ben coincidere, in pratica (...) con lo spedizioniere-vettore, ma ciò non ha alcuna rilevanza per il mittente, il quale (...) gli affida l’esecuzione del trasporto”. *Contra*, nel senso che si tratti di una figura *sui generis* e non di un vettore, cfr. QUERCI, *Diritto della navigazione*, Padova, 1989, pag. 495.

⁵¹ Sul fatto che il vettore multimodale non sia assimilabile allo spedizioniere od allo spedizioniere-vettore cfr. BUSTI, voce “*Trasbordo*”, cit., pag. 909, nota 35; ROMANELLI, *Le regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasporti*, 1975, n. 5, pag. 61.

⁵² Il *freight forwarder* è definito dalla dottrina inglese come “an auxiliary person, a professional intermediary between the cargo interests and the carrier, who arranges and organizes the carriage of goods from departure to destination, but who does not undertake to carry himself and who does not accept liability as a carrier” (così DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 19). Su tale figura cfr. *ex multis* BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, London, 1999, *passim*; GLASS, *Freight Forwarding, in Contracts for the Carriage of Goods*

La responsabilità del vettore multimodale

accessorie⁵³. Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore multimodale, in quanto (a) lo spedizioniere non assume l'obbligo di trasportare la merce, ma soltanto di concludere un contratto di trasporto⁵⁴ e (b) lo spedizioniere è assoggettato ad un regime di responsabilità diverso da quello vettoriale (responsabilità *ex mandato*)⁵⁵. Non osta a tale ricostruzione il fatto che in un importante documento di trasporto invalso nella prassi degli operatori internazionali (FIATA Bill of Lading) è stabilito che “*Freight Forwarder means the Multimodal Transport Operator who issues [the FIATA bill of lading] and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier*”: come è stato chiarito da parte della dottrina, l'evoluzione del mondo dei trasporti ha condotto lo spedizioniere ad assumere via via un ruolo sempre più centrale, specialmente nell'offrire i c.d. servizi *door-to-door*; risulta peraltro evidente che quando lo spedizioniere cessa “*to arrange for the carriage of goods*” ed assuma egli stesso l'impegno “*to carry the goods*”, diviene egli stesso vettore ed è assoggettato al (più gravoso) regime di responsabilità vettoriale⁵⁶.

by *Land, Sea and Air*, 1993, part 7; HILL, *Freight Forwarders*, London, 1972, *passim*; TETLEY, *Marine Cargo Claims*, Montreal, 1988, pag. 691 ss. Per alcuni riferimenti nella giurisprudenza americana più recente si vedano, senza alcuna pretesa di completezza, *National Shipping Co. of Saudi Arabia v. Diversified Freight Logistics, Inc.*, 2004 A.M.C. 188 S.D.N.Y., 2003; *AEL Asia Express (H.K.) Ltd. v. American Bankers Ins.*, 5 Fed.Appx. 106, C.A.4 (Md.), 2001; *Hawkspere Shipping Co. Ltd. v. 65 Bundles of Secondary Aluminum, Grade A380.1*, 2001 A.M.C. 1826; *Hoogwegt U.S., Inc. v. Schenker Intern., Inc.*, 121 F.Supp. 2d 1228, N.D. Ill. E. Div., 2000; *Prima U.S. Inc. v. Panalpina, Inc.*, 223 F.3d 126 C.A.2 (N.Y.), 2000.

⁵³ Così CARBONE, *Il diritto marittimo*, cit., pag. 336. In generale sulla figura dello spedizioniere cfr. RIGHETTI, *Trattato*, cit., pag. 111 ss.; ASQUINI, voce “*Spedizione (Contratto di)*”, loc. cit.; BONAVERA, *Questioni in tema di contratto di spedizione e di contratto di trasporto*, in questa *Rivista*, 1953, pag. 31 ss.; BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. e giur.*, 1957, pag. 609 ss.; MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da VASSALLI, VIII, 1, Torino, 1954, pag. 232.

⁵⁴ È infatti pacifico che “ha natura di contratto di trasporto, e non di spedizione, il contratto in base al quale il soggetto assume il rischio del trasporto, a nulla rilevando che egli si avvalga di un terzo per la sua esecuzione” (così, *ex multis*, Cass. 14 febbraio 1986, n. 887, *Kubne & Nagel c. Ompel* in questa *Rivista*, 1987, 290).

⁵⁵ Secondo ZUNARELLI (*La nozione di vettore*, cit., pag. 348) la distinzione tra la figura dello spedizioniere e quella del vettore multimodale consisterebbe, invece, nel grado di autonomia nell'organizzazione del trasporto rispetto al caricatore: “qualora lo spedizioniere fruisca di una autonomia tale da sottrarre la sua attività ad ogni controllo del preteso mandante, ometta di fornire a questi il rendiconto circa i contratti di trasporto conclusi in relazione all'incarico conferitogli, ed indichi in una somma globale unitaria il proprio corrispettivo (...), dovrà ritenersi che egli assuma (...) il ruolo di vero e proprio multimodal transport operator”.

⁵⁶ In questo senso DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 20-21. Nello stesso senso, nella giurisprudenza americana cfr. *M&Z Trading Corp. v. Hecny Group*, 41 Fed. Appx. 141, C.A.9 (Cal.), 2002; *Transway Corp. v. Hawaiian Exp. Serv., Inc.*, 679 F.2d 1328, 1329 n. 1 (9th Cir.1982).

Con riferimento allo spedizioniere-vettore⁵⁷, come è stato correttamente evidenziato da parte della dottrina, l'assunzione da parte di tale tipologia di spedizioniere dell'ulteriore obbligo di trasportare la merce (con conseguente assunzione del regime di responsabilità vettoriale) “*non può certamente ritenersi sufficiente a permettere una ricomprensione automatica dello spedizioniere-vettore nell'ambito del contratto di trasporto*”⁵⁸, non solo (i) in quanto l'obbligo di trasporto si pone in una posizione aggiuntiva e complementare rispetto a quello di spedizione, funzione che rimane “tipica” di tale soggetto, ma anche (ii) in quanto tale obbligo di trasporto viene in essere *successivamente* alla conclusione del contratto di spedizione⁵⁹. Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore multimodale, in quanto quest'ultimo assume *immediatamente* l'obbligo di *trasportare* la merce, ponendo l'intera sua prestazione nei confronti del caricatore e dell'interessato al carico all'interno della tipologia del contratto di trasporto, mentre nella prestazione dello spedizioniere-vettore si assiste, per così dire, ad un'ideale “scomposizione” di due differenti momenti: (i) la spedizione (con il relativo regime di responsabilità *ex mandato*) e (ii) il trasporto (con il relativo regime di responsabilità vettoriale)⁶⁰.

Al contrario, secondo SCHMITTHOFF (*The development of the combined transport document*, in *Seminario sui trasporti combinati*, cit., pag. 140-143), il “the concept of the C[ombined].T[ransport] O[perator] embraces both the carrier and the forwarder and it is immaterial (...) whether the C.T.O. in a particular combined transport operation acts in one or the other capacity”.

Ancora più netto AURITI, *Considerazioni sul regime giuridico del trasporto multimodale*, Chieti, 1979, pag. 25; Id., *Il trasporto multimodale come trasporto in economia*, in *Trasp.*, 1986, pag. 56 ss.), il quale sostiene che il soggetto *de quo* sia un semplice spedizioniere, incaricato della stipula del contratto di trasporto con altri vettori.

⁵⁷ Figura definita dall'art. 1741 cod. civ., il quale dispone: “Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore”. Sullo spedizioniere-vettore cfr., da ultimo, CARBONE, *Il diritto marittimo*, cit., pag. 340 ss.; BOGLIONE, *Spedizione e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza*, in questa *Rivista*, 1998, pag. 408 ss.

⁵⁸ Così BALDASSARRI, *Della spedizione*, in SCIALOJA-BRANCA, *Comm. cod. civ.*, Bologna-Roma, 1996, pag. 169.

⁵⁹ In questo senso, per tutti, BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. e giur.*, 1957, pag. 662; G. TRABUCCHI, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, pag. 320.

⁶⁰ In questo senso Cass. 9 aprile 1999, n. 3468, *Send Italia S.p.a. c. Fitzcarraldo S.r.l.*, in questa *Rivista*, 2000, 859, ha affermato che “L'art. 1741 cod. civ. non sottrae lo spedizioniere vettore alla disciplina del contratto di spedizione, ma gli riconosce anche i diritti e gli obblighi del vettore, in relazione a quelle fasi della sua attività riconducibili al trasporto in senso stretto”.

Con riferimento al *commissionnaire de transport*⁶¹, occorre evidenziare che tale soggetto è un ausiliario degli utenti di trasporto che “*n'exécute pas lui-même le transport, mais le fait assurer sous sa responsabilité par d'autres*”⁶² ed è sottoposto ad un regime di responsabilità assai gravoso, consistente (i) nell'obbligo (di risultato) di fare in modo che la merce sia effettivamente trasportata e consegnata al destinatario⁶³ e (ii) nella garanzia nei confronti dell'interessato al carico rispetto all'esecuzione del trasporto da parte del vettore⁶⁴ e dell'eventuale opera del *commissionnaire intermédiaire*⁶⁵. Occorre, peraltro, evidenziare che, benché il *commissionnaire de transport* sia assoggettato ad un regime di responsabilità assimilabile a quello vettoriale, tale soggetto non è un vettore, come dimostra il fatto che nella stessa sezione II del *code de commerce* che ne disciplina la figura, vi sono ampi riferimenti al *voiturier*, figura distinta ed autonoma rispetto al *commissionnaire de transport*, come ha correttamente evidenziato anche la dottrina italiana⁶⁶; inoltre, a differenza del vettore (che è assoggettato ad un regime di responsabilità inderogabile), il *commissionnaire de transport* può inserire nei propri contratti clausole di esonero dalla responsabilità, che, pur essendo valutate dalla giurisprudenza francese in modo assai rigido,

⁶¹ Sulla figura del *commissionnaire de transport*, cfr. tra i contributi più significativi nella dottrina francese RODIÈRE, *Étude sur la commission de transport*, in *Rev. trim. dr. com.*, 1957, pag. 535 ss.; PEYREFITTE, *Le commissionnaire de transport et le autres auxiliaires de transport en droit français*, in *Dalloz Sirey*, 1978, pag. 213 ss.; DELEBECQUE, *La responsabilité du commissionnaire de transport*, in *Rev. jur. dr. aff.*, 1996, n. 3, pag. 219; nella dottrina italiana cfr. RIGHETTI, *Trattato*, cit., II, pag. 164 ss.; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., pag. 348, nota 79.

⁶² Così ALTER, *Droit des transports*, 12^{ème} ed., Paris, 1989, pag. 144.

⁶³ L'art. L132-4 del *code de commerce*, infatti, dispone: “Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée”.

⁶⁴ L'art. L132-5 del *code de commerce*, infatti, dispone: “Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure”.

⁶⁵ L'art. L132-6 del *code de commerce*, infatti, dispone: “Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises”.

⁶⁶ Si veda per tutti RIGHETTI (*Trattato*, cit., II, pag. 165), il quale afferma che “diversa è la posizione del soggetto (vettore) che risponde, in quanto obbligato personalmente all'effettuazione, del risultato inerente al relativo opus, da quella del soggetto (commissionnaire de transport) che risponde non in quanto obbligato personalmente a tale prestazione, ma perché garante ex lege del risultato inerente all'opus di altri, cioè del vettore con cui ha contratto per conto del suo mandante”.

sono generalmente ritenute valide⁶⁷. Risulta pertanto evidente che *commissionnaire de transport*, non essendo un vettore, non può essere assimilato al vettore multimodale.

Infine, con riferimento all'operatore di servizi logistici⁶⁸, occorre ricordare che tale soggetto assume obblighi disparati, che possono consistere, a mero titolo esemplificativo, (i) nella raccolta degli ordini e presa in consegna delle merci, (ii) nella movimentazione delle merci all'interno di un *terminal*, (iii) nel trasporto vero e proprio, (iv) nel magazzinaggio, (v) nella distribuzione capillare delle merci, (vi) nella gestione delle pratiche doganali, (vii) nella riparazione dei mezzi di trasporto e (viii) nell'assicurazione delle merci trasportate⁶⁹. Parte della dottrina ha sottolineato che le differenze "teoriche" tra il vettore multimodale e l'operatore di servizi logistici tendono a sfumarsi, in ragione del fatto che la prestazione del vettore multimodale viene sempre più ad arricchirsi di prestazioni accessorie al trasporto assimilabili a quelle dell'operatore di servizi logistici⁷⁰. Tale opinione non pare del tutto condivisibile, in quanto, se *di fatto*,

⁶⁷ Cfr. *ex multis* Trib. Paris 18 aprile 1942, in *Bull. transp.*, 1943, 21; Cass. com., 20 maggio 1986, *ibidem*, 1986, 367.

⁶⁸ Su tale figura cfr. CARBONE, *Il diritto marittimo*, cit., pag. 342-345; MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in SILINGARDI-ANTONINI-MORANDI (cur.), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, Atti del Convegno di Modena, 31 marzo-1 aprile, 1995, Milano, 1996, pag. 323 ss.; ID. (cur.), *I servizi di logistica: aspetti operativi e giuridici*, Torino, 1999, *passim*; ID., *Profili giuridici del contratto di logistica. Relazione al convegno Logistica, informatica e trasporti*, Villaggio Marispica, 31 agosto-7 settembre 1996. In generale sulla logistica nel settore dei trasporti cfr. BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in questa *Rivista*, 1997, pag. 325 ss.; CALINI-GOSSO, *I contratti della logistica*, Milano, 2000, *passim*; MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, pag. 305; ORIONE, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 163 ss.; PIROLA, *I contratti di "outsourcing" per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999, II, pag. 47; RUSSO-FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, in BOARIO-DE MARTINI-DI MEO-GROS PIETRO, *Manuale di logistica*, vol. III, Torino, 1992, pag. 189 ss.; VASILE, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Economia*, 2000, pag. 385; VIGNATI (cur.), *Manuale di logistica*, Milano, 2002, *passim*; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, cit., pag. 541 ss.

⁶⁹ In questo senso cfr., ad esempio, BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., pag. 329, la quale sottolinea che "i servizi logistici non hanno un carattere standard, ma viceversa si caratterizzano per un contenuto estremamente variabile e fortemente personalizzato in funzione delle esigenze del singolo cliente"; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, cit., pag. 551, nota 16.

⁷⁰ In questo senso BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., pag. 329; RUSSO-FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, cit., pag. 220. ALCÁNTA-

il vettore multimodale esegue numerose prestazioni diverse da quella di trasporto, occorre rilevare che tali prestazioni, nell'economia del contratto di trasporto multimodale⁷¹, devono essere considerate come "accessorie"⁷² e, pertanto, la disciplina regolatrice sarà quella del trasporto⁷³. Da ciò deriva che il vettore multimodale, pur potendo fornire prestazioni tipiche dell'operatore di servizi logistici⁷⁴, non si identifica con tale figura, essendo esso propriamente "vettore" e non "appaltatore di servizi di trasporto"⁷⁵.

RA, *Uniform or network system: some practical problems*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 23, afferma che "the modern MTO is a logistic operator".

⁷¹ Nel caso non si fosse in presenza di un contratto di trasporto multimodale, la disciplina giuridica delle prestazioni in esame non sarebbe altrettanto pacifica: cfr. CARBONE, *Il diritto marittimo*, cit., pag. 344-345, cui *adde* la dettagliata analisi di BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., pag. 339-362.

⁷² Nel senso che, ad esempio, il magazzinaggio della merce da parte del vettore costituisce prestazione "accessoria" ad un contratto di trasporto, cfr. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in questa *Rivista*, 1991, pag. 72.

⁷³ In questo senso, la giurisprudenza afferma pacificamente che "l'esecuzione del contratto di trasporto di cose non si esaurisce nel trasferimento della merce da un luogo ad un altro, ma comprende l'adempimento di tutte le obbligazioni accessorie necessarie per il raggiungimento del fine pratico che le parti si sono prefisso" (così Cass. 18 giugno 2001, n. 8208, *Soc. M.C.A. c. Soc. Amico Espresso*, in *Dir. e prat. soc.*, 2001, f. 22, 85. Nello stesso senso, Cass. 10 giugno 1999, n. 5700, *Soc. Gondrand c. Soc. Sivet*, in questa *Rivista*, 2001, 725; Cass. 15 gennaio 1985, n. 73, *Coe & Clerici c. Giolfo e Calcagno S.p.a.*, *ibidem*, 1986, 668; Cass. 7 marzo 1981, n. 1288, *Corriere La Freccia tosco-emiliana c. Ditta Adriana Mode*, in *Arch. giur. circolaz.*, 1981, 252; Trib. Genova 28 febbraio 1992, *Spinelli s.r.l. c. A.P. Moller*, in questa *Rivista*, 1994, 510 ss.).

⁷⁴ Secondo BRIGNARDELLO (*Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., pag. 333-334) l'operatore di servizi logistici incarnerebbe un'evoluzione del vettore multimodale in un'ottica di progressivo innalzamento della "personalizzazione" del servizio di trasporto in favore dell'utente (*door-to-door*).

⁷⁵ Sulla riconducibilità del contratto di servizi logistici all'appalto di servizi di trasporto, cfr. MASUTTI, *Il contratto di logistica*, cit., pag. 326; VERMIGLIO, *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 13.

Per una serrata critica alla stessa ammissibilità nel nostro ordinamento giuridico del contratto di appalto di servizi di trasporto cfr. RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 931 ss.; TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, *ibidem*, 1993, pag. 89 ss.; ID., *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, pag. 105 ss.

2. IL REGIME DI RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MULTIMODALE. UNIFORM LIABILITY SYSTEM VS NETWORK LIABILITY SYSTEM

Astrattamente, il regime di responsabilità del vettore multimodale può assumere due differenti configurazioni⁷⁶:

- (i) regime “unitario”, indipendente dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto: il vettore è assoggettato ad un unico regime di responsabilità dall’inizio alla fine del trasporto (c.d. *uniform liability system*);
- (ii) regime “frammentato”, dipendente dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto: il vettore è assoggettato ad un differente regime di responsabilità a seconda della tratta in cui si è verificato l’evento che ha fatto insorgere tale responsabilità (c.d. *network liability system*).

Con riferimento al c.d. **uniform liability system**, si osserva, *da un lato*, che il suo fondamentale aspetto positivo risiede nella “certezza” del regime di responsabilità applicabile, che rimane unico, indipendentemente dalle modalità utilizzate in concreto nell’esecuzione del trasporto, mentre, *dall’altro lato*, si deve sottolineare che tale sistema crea alcuni problemi applicativi riguardanti l’(eventuale) incompatibilità di tale sistema con i diversi regimi inderogabili di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali unimodali, derivante dal fatto che un determinato tipo di trasporto sarebbe sottratto all’applicazione del proprio regime giuridico inderogabile allorché fosse parte di un trasporto multimodale⁷⁷.

Con riferimento al c.d. **network liability system**, si osserva, *da un lato*, che il suo fondamentale aspetto positivo consiste nella sicura compatibilità di tale

⁷⁶ Per un rapido confronto tra i due sistemi di responsabilità cfr. CMI, *Door to door transport*, in CMI Yearbook 2000, pag. 118-121.

⁷⁷ Sul problema del conflitto tra la regolamentazione del trasporto multimodale di cui alla Convenzione di Ginevra del 1980 e le convenzioni unimodali attualmente in vigore, cfr. in particolare RACINE, *International multimodal transport – A legal labyrinth*, in *Dir. aereo*, 1982, pag. 128. WIESBAUER, *Les conventions de transport multimodal et de transport unimodal entrent-elles en conflit?*, in *B. Tr. intern. ch. fer.*, 1980, pag. 87 ss.

Sul problema del conflitto tra la (eventuale) regolamentazione del trasporto multimodale di cui al *Draft Instrument on Transport Law* del CMI/UNCITRAL (su cui si veda *amplius* al successivo paragrafo 6) e le convenzioni unimodali attualmente in vigore, cfr. per tutti BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, pag. 269-273.

La responsabilità del vettore multimodale

sistema con i diversi ed inderogabili regimi di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali unimodali⁷⁸, mentre, *dall'altro lato*, si deve sottolineare che tale sistema crea notevoli problemi riguardanti (a) i danni e le perdite non localizzabili (ciò in quanto l'applicazione delle disposizioni relative ai trasporti unimodali è comunque subordinata all'individuazione del corrispondente "segmento" di trasporto ove è avvenuto il danno)⁷⁹, (b) le eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno "localizzabile"⁸⁰ e (c) l'incertezza *ex ante* (ossia non determinabile finché non si è verificato il danno) del regime di responsabilità applicabile. Tale incertezza non soltanto comporta un "aumento della litigiosità tra i contraenti"⁸¹, ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto⁸². Onde superare i problemi di cui *sub* (a) e (b), sono stati elaborati sistemi *network* "contaminati" da elementi di uniformità⁸³, i quali prevedono un regime "supplementare" di responsabilità, volto a coprire i casi ove non sia possibile localizzare con certezza i danni e le perdite e le ipotesi ove si verifichi una lacuna normativa del regime unimodale applicabile. Anche all'interno di tali elaborazioni, peraltro, permangono i notevoli profili di incertezza sul regime applicabile evidenziati *sub* (c)⁸⁴.

⁷⁸ RACINE, *International multimodal transport – A legal labyrinth*, cit., pag. 129 afferma che "The pure network system tends precisely to protect the applicability of the existing unimodal conventions".

⁷⁹ La dottrina maggioritaria ritiene che i danni non localizzabili siano prevalenti nel trasporto multimodale: cfr., *ex multis*, Lord DIPLOCK, *A combined transport document. The Genoa Seminar on Combined Transport*, in *Journ. Bus. Law*, 1972, pag. 273; PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972, pag. 904; PINEUS, in *CMI, Documentation 1967 – Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee – Report October 1966, (13) 17.

⁸⁰ Cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 139.

⁸¹ Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 29.

⁸² Sul problema dell'assicurazione nel trasporto multimodale cfr. tra i contributi più recenti della dottrina italiana PILLININI, *Le coperture assicurative "da magazzino a magazzino" nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, pag. 450; ID., *Profili assicurativi del trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo – Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti*, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, pag. 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n. 7, pag. 70 ss.; ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, pag. 821 ss.

⁸³ Esempi di *network liability system* di tal genere sono le UNCTAD/ICC Rules e numerosi formulari adottati nella prassi (v. *infra* ai paragrafi 4.A e 4.B).

⁸⁴ Cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 143.

Al di là di tali considerazioni, occorre concentrare l'attenzione su due questioni fondamentali di carattere generale:

(i) il trasporto multimodale può essere considerato come una modalità di trasporto "a sé stante", dotata di caratteristiche proprie oppure viene necessariamente a coincidere con la "sommatoria" delle singole tratte di cui è composto? In altri termini, gli obblighi del vettore multimodale coincidono necessariamente con quelli del vettore unimodale ovvero presentano un *quid diversum*?

(ii) Ha senso disciplinare il trasporto multimodale con una regolamentazione *network*, per così dire, "di secondo grado", subordinandolo, di fatto, alla disciplina dei vari tipi di trasporto unimodale di cui esso è composto?

Con riferimento al primo quesito che ci siamo posti, si deve osservare che il trasporto multimodale rappresenta una modalità *sui generis* in quanto, come è stato correttamente posto in luce da più parti, la prestazione del vettore multimodale si differenzia notevolmente da quella del vettore unimodale in quanto – ai sensi delle singole convenzioni unimodali – quest'ultimo si obbliga nei confronti del caricatore ad effettuare un trasporto per mare o via aerea o su strada e tale caratteristica viene ad essere non soltanto uno dei requisiti fondamentali della sua prestazione, ma anche una condizione di applicabilità della convenzione unimodale; al contrario, il vettore multimodale *non* è obbligato ad eseguire il trasporto delle merci tramite un mezzo di trasporto determinato, ma assume "genericamente" l'obbligo di trasportare la merce, *indipendentemente* dalla singola modalità impiegata e quindi non conclude un "contratto di trasporto marittimo" né un "contratto di trasporto ferroviario" piuttosto che "un contratto di trasporto su strada": egli, in definitiva, conclude il contratto di trasporto multimodale⁸⁵. In questo senso pare rilevante evidenziare nuovamente

⁸⁵ In questo senso cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 539 ss.; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, loc. ult. cit.; JACKSON, *Conflict of Conventions, in Multimodal transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980, G3ss. (ringrazio Filippo Lorenzon per avermi cortesemente messo a disposizione lo scritto, altrimenti irrimediabile). Nel senso che il trasporto multimodale costituisca una modalità a sé stante cfr. altresì ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, pag. 75; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law, in Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, pag. 505; DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 18 e 171; GRÖNFORS, *Die Harmonisierung des Transportrechts un die Hamburger Regeln*, in *Rabels Z*, 1978, pag. 704; LANA, *I contratti di trasporto multimodale: alcuni profili*, in SILINGARDI-ANTONINI-MORANDI (cur.), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, cit., Milano, 1996, pag. 339 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., pag. 78; TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, in *Porto, mare, territorio*, 1979, pag. 91 ss.; SILINGARDI, *Il con-*

quanto già ricordato al precedente paragrafo 1.A: da un punto di vista tecnico-economico, è pacifico che il trasporto multimodale non possa essere ricondotto ad una mera sommatoria delle singole modalità di trasporto di cui è composto, ma rappresenti una vera e propria “*integrazione funzionale dei vari modi di trasporto nella realizzazione di un unico processo operativo*”⁸⁶, ove, da un lato, risulta totalmente indifferente la modalità con cui viene concretamente effettuata la prestazione del trasporto⁸⁷, dall’altro lato, “*il collegamento tra le varie fasi del trasporto produce un opus rispetto al quale ciascuna di esse rappresenta un momento strumentale, come tale inidoneo ad esaurire la fattispecie*”⁸⁸.

Con riferimento al secondo quesito che ci siamo posti, in considerazione della sopra acclarata “autonomia” del trasporto multimodale⁸⁹, e tenuto conto che il *network liability system* “*is not the ideal solution and should be supported only if there is a real and significant risk of conflict*”⁹⁰ con la disciplina inderogabile del trasporto unimodale, si deve criticare la visione di chi ritiene che il trasporto multimodale debba avere una regolamentazione *network*, ossia subordinata alla disciplina delle singole modalità di trasporto unimodale⁹¹.

tratto multimodale combinato o misto e le figure affini, in Il contratto di trasporto, a cura di SILINGARDI, Milano, 1997, pag. 255; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., pag. 338. *Contra* VERMIGLIO, *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, cit., pag. 13; ANTONINI, *Intervento*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell’economia nell’area del mediterraneo*, cit., pag. 156.

⁸⁶ Così GHIO, *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, cit., pag. 711. In questo senso anche attenta dottrina ha sottolineato che all’evoluzione tecnico-economica del trasporto multimodale non è corrisposta un’evoluzione giuridica, in quanto il diritto ha continuato, per così dire, a ragionare in una “visione unimodale”, tentando di scomporre il trasporto multimodale con effetti in larga parte paradossali: “*one cannot uncook a meal or decompose a symphony*” (così DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 142. Nello stesso senso RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, cit., pag. 505).

⁸⁷ In questo senso CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell’unitarietà del trasporto*, in *Atti del Convegno Il limite risarcitorio nell’ordinamento dei trasporti – Profili sistematici e problematiche attuali*, Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, pag. 62) ha parlato di “*indifferenza rispetto al mezzo di trasporto utilizzato*”.

⁸⁸ Così TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, *Stimart c. Pellegrineschi*, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90.

⁸⁹ Ciò, peraltro, non può condurre ad affermare che, astrattamente, non possa sussistere alcun “conflitto” tra le singole convenzioni unimodali ed un’eventuale regolamentazione *uniform* del trasporto multimodale: sul punto si veda *amplius* al successivo paragrafo 3.B.

⁹⁰ Così BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 272.

⁹¹ Nel senso che il trasporto multimodale debba essere regolato secondo il *network liability system* cfr. per tutti SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell’operatore di trasporto multimodale*, cit., pag. 762-763, il quale inquadrava tale scelta in una “prospettiva di razionaliz-

Pare quindi evidente che il trasporto multimodale debba essere regolato secondo il criterio della *uniform liability* ossia in modo autonomo rispetto alle singole tratte unimodali di cui è composto. Tale soluzione non soltanto è suggerita dalla prevalente dottrina⁹², ma appare condivisa dagli operatori del commercio internazionale⁹³, i quali si sono sovente trovati di fronte a gravi situazioni di incertezza sul regime applicabile al trasporto multimodale.

Tale situazione di incertezza deriva dal fatto che: (i) il trasporto multimodale non è attualmente disciplinato da alcuna convenzione di diritto uniforme in vigore, non essendo entrata in vigore la Convenzione di Ginevra del 1980 (per un esame della stessa si veda *infra* al successivo paragrafo 3.A), (ii) le convenzioni unimodali in vigore prevedono una disciplina frammentaria del trasporto multimodale, disciplina che, comunque, non appare idonea a regolare il fenomeno in modo soddisfacente per gli operatori (si veda *infra* al successivo paragrafo 3.B), (iii) importanti spunti di disciplina del trasporto multimodale sono desumibili dalla prassi degli operatori del commercio internazionale (si

zazione del sistema risarcitorio nei rapporti tra aventi diritto alla riconsegna e vettore e, soprattutto, tra quest'ultimo ed i subvettori". Tale ricostruzione, pur pregevole, trascura di considerare la circostanza – evidenziata sopra – che il trasporto multimodale è un fenomeno a sé stante e che necessita di un proprio autonomo sistema di responsabilità, il quale ben potrà essere “coordinato” con le disposizioni sui trasporti unimodali, in modo da garantire quella “perfetta coincidenza fra indennità corrisposte al danneggiato dal vettore multimodale e quelle che quest'ultimo (o il più delle volte il suo assicuratore in via di surroga) andrà concretamente a recuperare dal subvettore concretamente responsabile dell'evento dannoso)” che il compianto Autore evidenziava come punto di forza del *network liability system*.

⁹² Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, loc. ult. cit.; DE WIT, *Multimodal transport*, loc. ult. cit.; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) – Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, pag. 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, cit., G.3; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, cit., pag. 410 (il quale evidenzia che lo sviluppo tecnico dell'interazione fra le modalità di trasporto deve necessariamente condurre ad un'unica regolamentazione del trasporto multimodale); RAMBERG, *Is Multimodal transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, cit., pag. 32; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda “La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro”, cit., pag. 649; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, cit., pag. 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in questa *Rivista*, 1973, pag. 246.

⁹³ Cfr. le soluzioni al questionario dell'UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l'utilizzo dello *uniform liability system*.

veda *infra* al successivo paragrafo 4), ma non paiono sufficienti ad assicurare un quadro unitario del fenomeno anche in considerazione (*iv*) dalle contrastanti ricostruzioni operate dalla giurisprudenza (per una rassegna delle posizioni della giurisprudenza italiana si veda *infra* al successivo paragrafo 5).

Notevoli speranze per una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale sono riposte nei lavori del CMI-UNCITRAL su una convezione internazionale in materia di trasporto, peraltro, allo stato attuale, il dibattito in corso non pare avere preso in sufficiente considerazione la necessità del superamento di un'ottica *network* nella disciplina del fenomeno in esame (si veda *infra* al paragrafo 6).

3. *Segue.* IL DIRITTO MATERIALE UNIFORME: LA DISCIPLINA CONTENUTA (A) NELLA CONVENZIONE DI GINEVRA DEL 1980 (NON IN VIGORE) E (B) NELLE CONVENZIONI UNIMODALI

A. *La disciplina contenuta nella Convenzione di Ginevra del 1980 (non in vigore)*

La Convenzione di Ginevra del 1980 è l'unico testo di diritto materiale uniforme a disciplinare in modo sistematico il trasporto multimodale, pertanto, pur non essendo mai entrata in vigore, pare opportuno soffermarsi attentamente sul regime di responsabilità del vettore multimodale dalla stessa previsto.

La Convenzione rappresenta un esempio di *uniform liability system* "temperato" dalla presenza di elementi che introducono un'apertura nei confronti dei regimi di responsabilità delle singole convenzioni unimodali. Onde chiarire tale affermazione, pare opportuno analizzare brevemente le previsioni della Convenzione rilevanti in questa sede⁹⁴, in particolare, soffermandosi (*i*) sull'ambito temporale relativo ai danni imputabili al vettore multimodale, (*ii*) sul fondamento della responsabilità del vettore multimodale e sulla prova necessaria ad esonerare il vettore multimodale da tale responsabilità, (*iii*) sulla disciplina del ritardo nella riconsegna delle merci, (*iv*) sulla responsabilità per fatto degli ausiliari, (*v*) sul limite del debito del vettore multimodale, (*vi*) sulla disciplina dei danni "localizzati" e (*vii*) sulla disciplina della prescrizione.

Preliminarmente, pare opportuno ricordare che l'art. 20, comma 1, della Convenzione sancisce che qualunque azione venga esperita nei confronti del vettore multimodale – indipendentemente dal fatto che sia proposta a titolo

⁹⁴ Sono state prese in esame esclusivamente le disposizioni che rilevano nell'ambito del presente lavoro (ossia quelle inerenti il regime di responsabilità del vettore multimodale).

contrattuale o a titolo extracontrattuale – soggiace alla disciplina (ed ai limiti) di cui alle disposizioni della Convenzione: in tal modo, analogamente a quanto previsto in tutte le principali convenzioni unimodali⁹⁵, si deve ritenere superato il problema del concorso tra responsabilità contrattuale e responsabilità extracontrattuale, essendo entrambe soggette alla medesima disciplina⁹⁶.

Con riferimento all'**ambito temporale relativo ai danni imputabili al vettore multimodale**, l'art. 14 della Convenzione⁹⁷ dispone che il vettore multi-

⁹⁵ In questo senso si veda:

- l'art. 4-bis della Convenzione di Bruxelles del 1924;
- l'art. 7 delle Regole di Amburgo;
- l'art. 28 della CMR;
- l'art. 41 della COTIF-CIM (1999);
- l'art. 22 della CMNI;
- l'art. 24 della Convenzione di Varsavia;
- l'art. 29 della Convenzione di Montreal.

⁹⁶ Per un'analoga conclusione con riferimento al trasporto marittimo, cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988, pag. 142 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nelle Hague-Visby Rules e nelle altre convenzioni di diritto uniforme dei trasporti*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 611 ss.; ROSSELLO, *Brevi rilievi sugli orientamenti della giurisprudenza in materia di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, *ibidem*, pag. 605; SPASIANO, *Concorso fra azione contrattuale ed extracontrattuale*, *ibidem*, pag. 598 ss.

⁹⁷ Tale norma dispone: "1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

- (a) From the time he has taken over the goods from:
 - (i) The consignor or a person acting on his behalf; or
 - (ii) An authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;
- (b) Until the time he has delivered the goods:
 - (i) By handing over the goods to the consignee; or
 - (ii) In cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or
 - (iii) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the

modale sia responsabile dal momento della presa in carico [*“in his charge”*] della merce fino al momento della riconsegna [*“delivery”*]. La norma, modellata sulla falsariga dell'art. 4 delle Regole di Amburgo⁹⁸, precisa al comma 2 che le merci entrano sotto la custodia del vettore multimodale allorché le riceve (a) da parte del caricatore o da un suo rappresentante ovvero (b) da parte di un' autorità pubblica o di un terzo cui, sulla base della regolamentazione del luogo di presa in carico, le merci devono necessariamente essere consegnate ai fini della loro caricazione. A differenza di quanto previsto dall'art. 4 delle Regole di Amburgo e dall'art. 18 della Convenzione di Montreal, le operazioni di presa in consegna previste dall'art. 14 della Convenzione di Ginevra non devono necessariamente svolgersi in area portuale o aeroportuale (ovvero, nel caso in cui il mezzo principale di trasporto sia diverso dalla nave e dall'aereo, in nessun altro “tipico” posto di imbarco della merce): ciò appare di tutta evidenza tenuto conto che il vettore multimodale opera generalmente come vettore *door-to-door* e, pertanto, le merci entrano *“in his charge”* direttamente al domicilio del caricatore. Quanto alla fase terminale del periodo di responsabilità del vettore multimodale, lo stesso comma 2 della disposizione in esame precisa che il trasporto multimodale ha termine allorché le merci (a) vengano consegnate direttamente al destinatario ovvero (b) vengano depositate in un luogo stabilito dal contratto di trasporto o conformemente agli usi commerciali ovvero (c) vengano consegnate ad un'autorità pubblica o ad un terzo cui, sulla base della regolamentazione del luogo consegna, le merci devono necessariamente essere affidate.

Con riferimento al **fondamento della responsabilità del vettore multimodale**, l'art. 16, comma 1, della Convenzione⁹⁹ prevede che il vettore multimodale,

performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents”.

⁹⁸ Su tale norma cfr., tra i contributi più significativi, BIRCH REYNARDSON, *Period of Responsibility*, in questa Rivista, 1983, pag. 181 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 359-363; PEYREFITTE, *The Period of Maritime Transport*, in MANKABADY (ed.), *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Leyden-Boston, 1978, pag. 246-247.

In generale, sul fatto che la Convenzione di Ginevra del 1980 abbia adottato “the wording and structure of the Hamburg Rules”, cfr. per tutti SELVIG, *The Influence of the Hamburg Rules on the Work for a Convention on International Multimodal transport*, in *The Speakers' Papers for the Bill of Lading Conference*, London, 1978, pt. 10.

⁹⁹ Tale norma dispone: “The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences”.

dale – all'interno dell'ambito temporale delineato dall'art. 14 – risponde per perdita o avaria delle merci nonché per ritardo nella loro riconsegna¹⁰⁰, a meno che non provi di avere – esso stesso o i propri ausiliari o chiunque abbia eseguito materialmente il trasporto per suo conto – adottato tutte le misure che erano ragionevolmente richieste per evitare l'evento dannoso e le sue conseguenze. Tale norma, che riprende le espressioni dell'art. 5 delle Regole di Amburgo, fonda la responsabilità del vettore multimodale sul criterio della colpa presunta¹⁰¹: il vettore multimodale si presume responsabile salvo che non provi che la sua condotta nell'esecuzione del trasporto si sia conformata a parametri di diligenza e correttezza secondo un test di ragionevolezza, che tenga nel debito conto gli “standards professionali di competenza e prudenza normalmente adottati nell'esecuzione degli obblighi richiesti al vettore”¹⁰², anche alla luce della prassi giurisprudenziale formatasi con riferimento alle singole convenzioni sul trasporto unimodale: in questo senso, la disciplina del trasporto multimodale dovrebbe venire ad assumere un indubbio rilievo nel quadro di una generale *koiné* del diritto dei trasporti¹⁰³.

Il vettore multimodale, inoltre, può dimostrare che il danno è dipeso soltanto parzialmente dell'azione propria (o dei propri ausiliari), dovendosi ricercare la causa del danno anche in fattori estranei alla propria organizzazione imprenditoriale: in tali casi – ove cioè egli abbia provato che una parte del danno non è riconducibile alla propria sfera di responsabilità – egli risponderà soltanto della parte di danno a lui imputabile, ai sensi dell'art. 17 della Convenzione¹⁰⁴.

Con riferimento alla disciplina del **ritardo** nella riconsegna delle merci¹⁰⁵,

¹⁰⁰ Per la disciplina del ritardo si veda in fra.

¹⁰¹ In questo senso, da ultimo, ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore*, in *Atti della Tavola Rotonda “La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro”*, cit., pag. 557. *Contra*, CAGNASSO e COTTINO, *Del trasporto in generale*, in COTTINO (cur.), *Trattato di diritto commerciale*, IX, Padova, 2000, pag. 236, secondo cui si tratterebbe di un'ipotesi di responsabilità oggettiva.

¹⁰² Così, con riferimento all'art. 5 delle Regole di Amburgo, CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 192.

¹⁰³ Sul punto v. *infra* al paragrafo 7.

¹⁰⁴ Tale norma dispone: “Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto”.

¹⁰⁵ In generale, sul problema del ritardo nel trasporto multimodale cfr. per tutti GRÖNFORS, *Liability for Delay in Combined Transport*, [1973-74] JMLC, pag. 483.

l'art. 16, comma 2, della Convenzione¹⁰⁶ prevede che il vettore multimodale sia responsabile quando la consegna non avvenga (a) entro la data (e, eventualmente, l'ora) convenuta ovvero, (b) in mancanza di una disciplina contrattuale del termine di consegna della merce, oltre il periodo in cui, avendo riguardo alle circostanze del caso, si potrebbe ragionevolmente ritenere che il vettore multimodale effettui la consegna; in ogni caso, ai sensi dell'art. 16, comma 3, della Convenzione¹⁰⁷, la merce si considera "lost" allorché non venga consegnata entro 90 giorni dalle date determinate ai sensi del comma 2; la dottrina ha ritenuto che tale presunzione sia relativa e, pertanto, superabile dal vettore multimodale con ogni mezzo di prova¹⁰⁸.

Con riferimento alla **responsabilità per fatto degli ausiliari**, l'art. 15 della Convenzione¹⁰⁹ stabilisce che il vettore multimodale non risponde soltanto degli atti e delle omissioni (a) dei propri preposti o mandatari, che agiscono nell'esercizio delle proprie attribuzioni, ma anche di quelli (b) di tutte le persone di cui si avvale per l'esecuzione del contratto di trasporto multimodale: come è stato correttamente osservato, la sfera dei soggetti che determinano la responsabilità vicaria del vettore multimodale è assai ampia e non è limitata ai propri dipendenti, ma abbraccia anche i c.d. "independent contractors" e non è limitata alla *culpa in eligendo* né alla *culpa in vigilando*¹¹⁰. La ratio dell'ampiezza della previsione, peraltro, è di immediata evidenza laddove si abbia riguardo al fatto che l'interessato al carico, affidandosi al vettore multimodale, vuole avere un unico referente rispetto all'intera esecuzione del trasporto, senza vedersi fraposte ulteriori figure che ne attenuino la responsabilità.

Con riferimento al **limite del debito del vettore multimodale**¹¹¹ (e del sog-

¹⁰⁶ Tale norma dispone: "Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case".

¹⁰⁷ Tale norma dispone: "If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost".

¹⁰⁸ In questo senso cfr. SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 78.

¹⁰⁹ Tale norma dispone: "Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own".

¹¹⁰ In questo senso cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 400.

¹¹¹ Sul tema del limite del debito del vettore multimodale cfr. *ex multis* SORKIN, *Limited Liability in Multimodal Transportation and the Effect of Deregulation*, in *Tulane Maritime Law Journal*, 1989, Vol. 13, pag. 295-307.

getto che abbia compiuto il trasporto e che benefici del limite di cui all'art. 20.2 della Convenzione¹¹²), la Convenzione di Ginevra prevede una disciplina volta a “temperare” il regime di *uniform liability* di cui si è detto sopra. Ed infatti:

- *da un lato*, l'art. 18 prevede un limite “uniforme” – utilizzabile per i c.d. danni non localizzati (quei danni di cui non si conosce la tratta del trasporto ove si sono verificati) – distinguendo a seconda che il trasporto multimodale comprenda o meno una tratta marittima o fluviale: nel primo caso, il limite del debito è di 920 DSP per collo o unità di carico¹¹³ ovvero 2,75 DSP/Kg di peso lordo delle merci perdute o danneggiate con applicazione (tra le due ipotesi) del limite più favorevole all'utente; nel secondo caso, il limite è di 8,33 DSP per Kg di peso lordo della merce perduta o danneggiata (corrispondente alla previsione della CMR). Inoltre, è previsto che, in caso di ritardo, il limite sia pari alla somma corrispondente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito il ritardo, ma che tale somma non possa eccedere l'importo totale del nolo pagabile in base al contratto di trasporto multimodale (art. 18.4¹¹⁴). In ogni caso, ai sensi dell'art. 18.5¹¹⁵, l'importo del risarcimento per danni parziali non

¹¹² Al contrario, nel sistema della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi) occorre distinguere tra dipendenti del vettore e ausiliari esterni all'organizzazione del vettore: con riferimento ai primi sussisterà la limitazione di responsabilità, che, invece, non sarà opponibile per i secondi (in proposito cfr. BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 554-555; DANI, *Persone che possono beneficiare del limite del debito*, *ibidem*, pag. 579 ss., il quale, peraltro, evidenzia come soggetti esterni all'organizzazione vettoriale possano beneficiare del limite del debito grazie all'inserimento nel contratto di trasporto della c.d. *Himalaya Clause* (su cui cfr. TETLEY, *The Himalaya Clause-Heresy or Genius?*, [1977-78] *JMLC*, pag. 115 ss.; POWLES, *The Himalaya Clause*, [1979] *LMCLQ*, pag. 331 ss.)).

¹¹³ Sul problema del limite del debito nel trasporto di containers cfr., senza pretesa di completezza, BOI, *Applicazione del limite del debito del vettore ai containers*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 574 ss.; Id., *Containers e limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme*, in *Atti del Convegno Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., pag. 153 ss.; cui *adde* gli autori citati da LANA, *Le regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., pag. 690, nota 39.

¹¹⁴ Tale norma dispone: “The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract”.

¹¹⁵ Tale norma dispone: “The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article”.

può superare il limite che sarebbe previsto per l'ipotesi di perdita totale della merce;

- *dall'altro lato*, l'art. 19¹¹⁶, con riferimento ai danni "localizzati" (quei danni che si sono verificati in una determinata tratta di percorso), prevede – in un'ottica di *network liability*¹¹⁷ – l'applicabilità del più alto limite del debito eventualmente stabilito dalla convenzione di diritto materiale uniforme unimodale o dalla legge statale imperativa che disciplina (inderogabilmente) il tipo di trasporto oggetto di tale tratta. Occorre evidenziare che la norma in esame non specifica attraverso quale criterio individuare la disciplina inderogabilmente applicabile alla tratta "localizzata": secondo parte della dottrina, non è pertanto chiaro se tale disciplina debba essere individuata sulla base (i) della legge regolatrice del contratto di trasporto ovvero (ii) della *lex fori* ovvero, ancora, (iii) della legge del luogo ove l'evento dannoso è avvenuto¹¹⁸. Pare peraltro ragionevole ritenere che si debba distinguere a seconda che la questione in esame sia decisa (a) da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che sia parte di una convenzione unimodale disciplinante inderogabilmente tale tratta di trasporto, la quale sia applicabile nel caso di specie ovvero (b) da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che non sia parte di tale convenzione: nel primo caso – (a) – parrebbe che il limite relativo alla tratta in questione sia quello previsto dalla convenzione unimodale *de qua*¹¹⁹, indipendentemente da qualunque richiamo compiuto dal diritto internazionale privato della *lex fori*¹²⁰; nel secondo caso – (b) – occorrerà procedere all'individuazione –

¹¹⁶ Tale norma dispone: "When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law".

¹¹⁷ In questo senso SLINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, cit., pag. 759, parla di "recupero del sistema "network"". Nello stesso senso RODIÈRE, *Transports combinés: La Convention de Genève du 24 mai 1980 sur le transport multimodaux*, in *Bull. transp.*, 1981, pag. 520.

¹¹⁸ Cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce "Trasporto multimodale", cit., pag. 925; DIAMOND, *The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*, in FABER (ed.), *Multimodal transport – Avoiding Legal Problems*, London - Hong Kong, 1997, pag. 59.

¹¹⁹ Ovviamente soltanto nel caso in cui tale limite sia maggiore di quello previsto dall'art. 18 della Convenzione di Ginevra.

¹²⁰ Sulla validità di questa soluzione alla luce dell'orientamento dominante nella dottri-

attraverso i meccanismi di diritto internazionale privato della *lex fori* (che, eventualmente, potrebbero anche dare spazio alla legge scelta dalle parti del contratto di trasporto) – della legge regolatrice del contratto di trasporto ed all'applicazione del limite di responsabilità previsto da tale normativa (che, in ipotesi, potrà essere una convenzione unimodale ovvero una normativa interna imperativa)¹²¹.

L'art. 21 della Convenzione di Ginevra¹²² prevede la **decadenza dal beneficio della limitazione del debito**¹²³ del vettore multimodale (o del soggetto che abbia compiuto il trasporto e che benefici del limite di cui all'art. 20.2 della Convenzione¹²⁴) allorché l'interessato al carico che lo convenga in giudizio provi che la perdita o il danno alla merce ovvero il ritardo nella sua consegna dipendano da un atto o da un'omissione compiuta dal vettore multimodale (a) con l'intenzione di provocare tale perdita, danno o ritardo ovvero (b) temerariamente e con la consapevolezza che tale perdita, danno o ritardo si sarebbero

na e nella giurisprudenza italiane in tema di rapporti tra convenzioni di diritto materiale uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato sia consentito rinviare alla giurisprudenza ed alla dottrina richiamata nel mio recente lavoro *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2004, pag. 597, in particolare alle note 10 e 11.

¹²¹ V. nota 119.

¹²² Tale norma dispone: "1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding paragraph 2 of article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result".

¹²³ In generale, sulla decadenza dal limite del debito cfr. per tutti ZUNARELLI, *La decadenza del vettore dal beneficio della responsabilità*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., pag. 133 ss. Per un'accurata analisi del problema della decadenza dal limite del debito nel trasporto marittimo di cose cfr. per tutti BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, cit., pag. 541 ss.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 326.

¹²⁴ Per il differente regime di cui al sistema della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi) si veda la dottrina citata alla precedente nota 112 ed in particolare BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, cit., pag. 554-555.

potuti verificare. Tale disposizione, modellata sulla falsariga dell'art. 8 delle Regole di Amburgo (che riproduce l'art. 4.5(e) delle Regole dell'Aja-Visby), prevede la decadenza dal limite di responsabilità del vettore multimodale in ipotesi di comportamenti dolosi o temerari di quest'ultimo rispetto al trasporto delle merci; in particolare – non essendo molto verosimile l'ipotesi di dolo del vettore¹²⁵ – pare rilevante soffermarsi sui concetti di “temerarietà” e di “consapevolezza di arrecare un danno alle merci”, che la dottrina marittimistica ha chiarito dover essere letti in un'ottica di integrazione tra parametri oggettivi (secondo una valutazione *in abstracto*, basata sul criterio della normale diligenza professionale del vettore) e soggettivi (secondo una valutazione *in concreto*, basata sull'effettiva percezione fenomenica del vettore circa i fatti inerenti il trasporto)¹²⁶. In particolare, la normativa in esame stigmatizza quei comportamenti del vettore volti a conseguire in mala fede il massimo profitto personale; tali sono, ad esempio, i casi in cui il vettore (*i*) “abusa” del beneficio del limite del debito, riducendo l'intensità degli sforzi e l'assunzione dei costi relativi alla corretta esecuzione del trasporto oppure (*ii*) assume un “rischio ingiustificabile”, ad esempio, iniziando una spedizione in presenza di gravi condizioni di innavigabilità della nave (o, nel caso di trasporto aereo, di gravi difetti di funzionamento dell'aeromobile) ovvero caricando merci pericolose in assenza di strutture idonee ad accoglierle¹²⁷.

Contrariamente a quanto affermato da una parte della dottrina¹²⁸, si deve ritenere che il vettore multimodale risponda – senza le limitazioni di cui all'art. 18 – anche dei comportamenti dolosi o temerari dei propri ausiliari che abbiano causato la perdita o il danno delle merci o che abbiano contribuito al ritardo nella loro consegna: la circostanza che l'art. 15 preveda un regime di *vica-rious liability* del vettore multimodale “*Subject to article 21*” non vale ad escludere la responsabilità del vettore multimodale nei casi previsti dall'articolo 21, ma rileva come clausola di salvezza della decadenza della limitazione di responsabilità del vettore anche per fatti dolosi o colposi dei propri ausiliari: affermare il contrario equivarrebbe a porre in discussione il criterio generale di responsabilità previsto dall'art. 16 della Convenzione.

¹²⁵ In questo senso cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 333-334.

¹²⁶ Cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 335-336.

¹²⁷ In questo senso, con riferimento al trasporto marittimo, cfr. per tutti BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, cit., pag. 548-549; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 335-336.

¹²⁸ Cfr. SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 84.

La Convenzione consta poi di un'articolata disciplina, che, *da un lato*, sancisce **obblighi di informativa** a carico dei soggetti interessati al carico che constatino un danno allo stesso, *dall'altro lato*, con riferimento al problema della **prescrizione**¹²⁹, prevede severi requisiti formali dell'atto interruttivo della stessa. In particolare:

- (i) L'art. 24 della Convenzione¹³⁰ pone obblighi di informativa a carico dei soggetti interessati al carico nei confronti del vettore multimodale:

¹²⁹ Utilizziamo il termine "prescrizione" in modo atecnico (ed al solo fine di agevolare la comprensione) con riferimento a tutti gli aspetti che vengono trattati dalla dottrina inglese sotto le voci "*time bar*" o "*limitation of actions*". Come è stato correttamente osservato da una parte della dottrina (cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 401-402 e, implicitamente, FERRARINI, *Sulla prorogabilità del termine per l'esercizio dell'azione contro il vettore stabilito dalla Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Annali Fac. Giur. Univ. Genova*, 1966, pag. 275 ss.), in considerazione dell'internazionalità del fenomeno dei trasporti, appare più corretto non addivenire a qualificare secondo i rigorosi inquadramenti dogmatici propri del diritto interno (specialmente dei paesi di *civil law*) istituti che traggono la propria disciplina nel diritto uniforme e che in tale ambito sono regolati con estrema flessibilità. In generale sul problema della prescrizione e della decadenza nel diritto marittimo cfr. per tutti F. BERLINGIERI, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1953, *passim*.

¹³⁰ Tale norma dispone: "1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties or their authorised representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of article 14.

6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods

- in difetto di un avviso scritto del *danno* subito dalle merci – consegnato da parte del destinatario delle merci al vettore multimodale (a) il giorno lavorativo successivo alla consegna delle merci, nel caso in cui il danno sia apparente (paragrafo 1), ovvero (b) entro il sesto giorno successivo alla consegna delle merci, nel caso in cui il danno non sia apparente (paragrafo 2) – le stesse merci si *presumeranno* consegnate in conformità del documento di trasporto. Tale presunzione viene meno, indipendentemente dall'inoltro di un avviso, nel caso in cui il danno sia accertato tramite un'ispezione congiunta delle parti (paragrafo 3);
- in difetto di un avviso scritto del *ritardo* nella riconsegna consegnato da parte del destinatario delle merci al vettore multimodale nel termine di sessanta giorni consecutivi dalla data in cui le merci sono state consegnate al destinatario o rimesse a un ente o ad un terzo, non spetta alcun risarcimento al destinatario da parte del vettore multimodale (paragrafo 5). Parte della dottrina, con riferimento a questa norma, ha parlato di un'ipotesi di *irricevibilità* della domanda del destinatario¹³¹: a prescindere dalle considerazioni svolte alla nota 129, si osserva peraltro che il fenomeno previsto dalla norma in esame pare avere natura sostanziale piuttosto che processuale (“*No compensation shall be payable (...)*”), risultando quindi assimilabile alla decadenza (del diritto) piuttosto che alla irricevibilità (della domanda).
 - (ii) L'art. 25 della Convenzione¹³² prevede che l'azione relativa ad un contratto di trasporto multimodale è prescritta:

in accordance with paragraph 2 (b) of article 14, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2,5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively”.

¹³¹ Cfr. RODIÈRE, *Transports combinés: La Convention de Genève du 24 mai 1980 sur le transport multimodaux*, cit., pag. 531. Nello stesso senso si sono espressi SILINGARDI e LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., 87.

¹³² Tale norma dispone: “1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when

- in difetto di una notifica scritta indicante la natura del reclamo e l'oggetto della domanda che giunga al (potenziale) convenuto entro il termine di sei mesi dal giorno successivo alla data di consegna (effettiva o virtuale) delle merci;
- qualora non sia stato instaurato un giudizio ordinario o arbitrale entro il termine di 2 anni dal giorno successivo alla data di consegna (effettiva o virtuale) delle merci.

Occorre precisare che il più rilevante problema che si pone con riferimento al fenomeno della prescrizione nell'ambito del trasporto multimodale è rappresentato dalla circostanza che il vettore multimodale, dopo essere stato convenuto in giudizio dall'interessato al carico, potrebbe avere interesse (se soccombente in tale giudizio) ad agire in regresso nei confronti dei propri subvettori¹³³: risulta evidente che, qualora le proprie azioni di regresso fossero già prescritte, il vettore multimodale si troverebbe esposto alle conseguenze derivanti dalle azioni degli interessati al carico senza poter ottenere manleva dal soggetto realmente responsabile della perdita o del danno alla merce o del ritardo nella consegna¹³⁴. La Convenzione di Ginevra, se, *da un lato*, pare ostacolare le

the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

3. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted; however, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself”.

¹³³ In questo senso cfr. ALCANTARA, *Uniform or network system: some practical problem*, cit., pag. 28.

¹³⁴ Naturalmente, ciò vale nella misura in cui sia possibile individuare la tratta (affidata al subvettore) ove si sono concretamente verificati la perdita o il danno ovvero dove è avvenuto l'evento cui è causalmente riconducibile il ritardo nella consegna della merce; al contrario, è evidente che, qualora tale *locus* non sia individuato, il vettore multimodale si troverà in ogni caso soggetto alle responsabilità nei confronti dell'interessato al carico senza poter agire in regresso su alcun altro soggetto.

azioni del vettore multimodale, prevedendo un termine di prescrizione (due anni) “*which is longer than most other conventions*”¹³⁵ e, pertanto, esponendolo ad azioni da parte degli interessati al carico eventualmente successive allo spirare dei termini delle proprie azioni nei confronti dei propri subvettori (unimodali), *dall'altro lato*, onde consentire al vettore multimodale la possibilità di procedere in regresso, all'art. 25, comma 4, prevede che le azioni di manleva¹³⁶ possano essere promosse anche dopo la scadenza del periodo di prescrizione purché (a) ciò non contrasti con le disposizioni di altre convenzioni¹³⁷ e (b) le azioni siano promosse entro il termine previsto dalla *lex fori*, che, in ogni caso, non potrà essere inferiore a 90 giorni dalla data in cui il soggetto che promuove l'azione di manleva ha definito in via stragiudiziale un reclamo o ha ricevuto notifica di un atto introduttivo di giudizio.

B. *La (frammentaria) disciplina contenuta nelle convenzioni unimodali*

Diverse disposizioni sul trasporto multimodale sono presenti in convenzioni unimodali¹³⁸.

¹³⁵ Così DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 410.

In effetti prevedono il termine di prescrizione di un solo anno (che, quindi, farebbe sì che eventuali azioni di rivalsa del vettore multimodale si prescrivessero anteriormente rispetto a quelle promosse nei suoi confronti):

- la Convenzione di Bruxelles del 1924;
- la CMR (salvo il caso di *wilful misconduct*);
- la COTIF-CIM (salvo i casi contemplati dall'art. 48, comma 1, lett. a-d);
- la CMNI.

¹³⁶ Con ciò intendendosi *sia* le azioni di regresso tra vettori *sia* le azioni di rivalsa assicurativa: cfr. SILINGARDI e LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 88. Tale soluzione è confermata dalla dottrina relativa al trasporto marittimo con riferimento all'art. 3(6-bis) della Convenzione di Bruxelles del 1924 e dell'art. 20 delle Regole di Amburgo: cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 423.

¹³⁷ Si deve ritenere che tale estensione temporale delle azioni di manleva non contrasti con le disposizioni:

- della Convenzione di Bruxelles del 1924 (v. art. 3(6-bis));
- delle Regole di Amburgo (v. art. 20, comma 4);
- della CMNI (v. art. 24, comma 4).

¹³⁸ In considerazione del fatto che la Convenzione di Ginevra del 1980 non è entrata in vigore (né si ritiene sussistano le circostanze per una sua prossima entrata in vigore), si è ritenuto di non dover operare un raffronto di compatibilità tra le sue previsioni e le previsioni sul trasporto multimodale di cui alle varie convenzioni unimodali di seguito esaminate, né di doversi soffermare sull'art. 30.4 della stessa Convenzione di Ginevra. In relazione a tali questioni si rinvia all'esautiva analisi di DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 183-194 ed ivi ampi richiami nella dottrina straniera.

L'articolo 2 della CMR¹³⁹, come già evidenziato sopra¹⁴⁰, estende la disciplina di tale convenzione a quei casi ove il mezzo terrestre sia caricato su un mezzo marittimo, fluviale o aereo senza trasbordo (a parte i casi previsti dall'art. 14: (i) consenso al trasbordo del carico da parte di chi ha diritto di disporre della merce o (ii) necessità di trasbordo volto a tutelare la merce), senza cioè che i *containers* siano scaricati dal mezzo terrestre (es. caricazione di camion porta-container su navi ro-ro): questa norma – contrariamente a quanto sostenuto da una parte della dottrina¹⁴¹ – regola un'ipotesi di trasporto multimodale, benché si debba rilevare che non appare idonea a garantire una completa ed adeguata disciplina uniforme del fenomeno in esame¹⁴², in quanto: (a) come ha recentemente affermato la giurisprudenza inglese¹⁴³, la CMR è applicabile ad un servizio di trasporto multimodale unicamente nel caso in cui sussistano i presupposti di cui all'art. 1 della medesima Convenzione¹⁴⁴: qualora non sia stato con-

¹³⁹ V. *retro*, nota 29, (ii).

¹⁴⁰ V. *retro*, il testo corrispondente alla nota 30.

¹⁴¹ Oltre agli autori citati *retro* alla nota 30, cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 540-541, il quale sostiene che la CMR non sarebbe applicabile al trasporto multimodale in quanto (a) il trasporto su tratta non stradale sarebbe meramente ancillare (“*complementario*”) al trasporto terrestre e (b) la CMR, essendo entrata in vigore anteriormente alla diffusione del trasporto multimodale (“*la aprobacion del Convenio CMR es anterior al desarrollo y a la consolidacion del transporte puerta a puerta*”), non potrebbe coprire tale fattispecie. Tale opinione non è condivisibile: con riferimento a quanto *sub (a)*, si osserva che, nella maggior parte dei casi, la tratta non stradale non è meramente ancillare alla tratta terrestre, ma, al contrario, assume un rilievo vieppiù determinante (in proposito si pensi al rilievo della tratta marittima di un trasporto di camion con container su navi ro-ro); con riferimento a quanto *sub (b)*, si osserva che già nel 1927 (ovvero anteriormente all'entrata in vigore della CMR) il problema del trasporto multimodale era già oggetto di discussione in sede internazionale (cfr. BERLINGIERI-VERUCOLI, *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, cit., pag. 18; FARENGA, *I tentativi di regolamentazione uniforme del trasporto multimodale e la Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980*, in *Trasp.*, 1982, pag. 134-136; ORIONE, *Apunti per uno studio sul trasporto multimodale*, cit., pag. 648). Secondo la ricostruzione di DE WIT (*Multimodal transport*, cit., pag. 147-148), in ragione del fatto che “[t]he legal problems surrounding multimodal transport are, in fact, as old as modern transportation itself” e che “The problem allegedly created by the container revolution were actually only enhanced by it, but they did exist before its advent”, le prime discussioni sul trasporto multimodale devono individuarsi nelle Conferenze del C.M.I. del 1911 (Parigi) e del 1913 (Copenaghen).

¹⁴² In questo senso, *inter alia*, cfr. HILL-MESSENT (eds.), *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, cit., pag. 43.

¹⁴³ Cfr. *Quantum Corp. Ltd. v. Plane Trucking Ltd.*, (C.A.) [2002] 2 *Lloyd's Rep.*, 141.

¹⁴⁴ In questo senso, *in dottrina*, cfr. BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 269-270. Nello stesso senso BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, cit., pag. 295: “Article 2 [della CMR] does not

cluso tra le parti un contratto di trasporto di merci su strada ai sensi dell'art. 1 della CMR, la disciplina prevista dall'art. 2 non sarà applicabile e, pertanto, il trasporto multimodale *de quo* non sarà assoggettato a tale normativa; (b) quand'anche applicabile in virtù di quanto sub (a), la disciplina della CMR – salvo i casi contemplati dall'art. 14 – non disciplina il trasporto con trasbordo e, pertanto, si trovano escluse dal suo campo di applicazione diverse e rilevanti ipotesi di trasporti multimodali¹⁴⁵; (c) il sistema di responsabilità di cui al secondo comma della disposizione in esame (c.d. *Hypothetical contract system*) è un'ipotesi di *network liability system* che, pertanto, non assicura un'adeguata certezza del diritto nei casi in cui il danno si sia verificato nella tratta non stradale e non sia dovuto a fatto del vettore stradale¹⁴⁶; (d) in ogni caso, la disciplina della CMR non tiene conto delle specifiche problematiche connesse alla situazione del vettore multimodale, come, ad esempio, le azioni di regresso nei confronti dei propri subvettori. Occorre infine ricordare che a limitare la rilevanza delle disciplina in esame contribuisce la circostanza che la CMR ha un ambito applicativo “regionale”, circoscritto ai Paesi europei.

L'articolo 38 della Convenzione di Montreal¹⁴⁷ e l'art. 31 della Convenzione di Varsavia¹⁴⁸ stabiliscono che le proprie rispettive discipline si estendono alla tratta aerea (e soltanto a tale tratta¹⁴⁹) di un trasporto multimodale. Si

therefore, except indirectly, limit the scope of application of the Convention. It proceeds on the basis that the Convention has already been found to be applicable, that is, that the Article 1 requirements have been met”; ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 540: “el art. 2° [della CMR] aparece subordinado al 1° [della CMR], que establece el objeto del Convenio: el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera” (in un successivo passaggio del medesimo scritto l'A. ha, peraltro, sostenuto tesi non condivisibili sul punto: v. *retro sub* nota 141).

¹⁴⁵ In questo senso si veda, nella dottrina italiana, l'accurata analisi di SILINGARDI-RIGUZZI-GRAGNOLI, *Trasporto internazionale di merci su strada e CMR*, Roma, 1989, pag. 18.

¹⁴⁶ Per una feroce critica della disposizione in esame cfr., *inter alia*, BOMBEECK-HAMER-VERHAEGEN, *La responsabilité du transporteur routier dans le transport par car-ferries. L'article 2 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)*, in *Eur. Transp. Law*, 1990, pag. 158; DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 103 ss.; HAAK, *The liability of the carrier under the CMR*, cit., pag. 99; PUTZEYS-COOLEN-BOCKEN, *Le contrat de transport routier de marchandises*, cit., n. 267; THEUNIS, *The liability of a carrier by road in roll on-roll off traffic*, in THEUNIS (ed.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, London, 1987, pag. 256.

¹⁴⁷ V. *retro*, nota 6.

¹⁴⁸ V. *retro*, nota 7.

¹⁴⁹ È stato peraltro evidenziato (cfr. NEVEAU, *Combined transport and the Airlines*, in *Eur. Transp. Law*, 1975, pag. 721 ss.; RACINE, *International Multimodal Transport-A Legal Labyrinth*, in *Dir. aereo*, 1982, pag. 133) che l'art. II della Convenzione di Guadalajara del 1961,

evinces chiaramente che tali norme sono ispirate dal *network liability system*: a ciascuna tratta di trasporto la sua propria disciplina¹⁵⁰. A tale previsione fa da contrappunto l'art. 18.3 della Convenzione di Varsavia¹⁵¹, il quale, *da un lato*, ribadendo la "filosofia *network*", esclude dal periodo del "*carriage by air*" i trasporti effettuati con altri modi (stradale, marittimo o per acque interne) al di fuori degli aeroporti in occasione di un contratto di trasporto aereo, *dall'altro lato*, dispone che i danni avvenuti durante tali trasporti, qualora questi abbiano avuto luogo in occasione di operazioni di carico, scarico o trasbordo relative ad un contratto di trasporto aereo, si presumano (salva la prova contraria) conseguenze del trasporto aereo¹⁵².

Si deve rilevare la inidoneità di tale sistema a garantire una completa ed adeguata disciplina uniforme del fenomeno in esame. In particolare: *da un lato*, entrambe le Convenzioni sopra richiamate sono applicabili ad un servizio di trasporto multimodale unicamente nel caso in cui sussistano i presupposti di cui ai rispettivi articoli 1¹⁵³; in questo senso, parte della dottrina ritiene che non vi sia coincidenza tra un contratto di trasporto multimodale e l'oggetto delle Convenzioni in esame e, pertanto, la disciplina *de qua* non sarebbe *mai* appli-

estende il regime della Convenzione di Varsavia anche ad un eventuale trasporto multimodale che avvenisse in parte per via aerea; tale soluzione non è condivisa da altra parte della dottrina (cfr. per tutti MANKABADY, *The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions*, in *Int. and Comp. Law Quart.*, 1983, pag. 135).

¹⁵⁰ In questo senso, con riferimento all'art. 31 della Convenzione di Varsavia, cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 136; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 30-31.

¹⁵¹ Tale norma dispone: "The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by river performed outside an aerodrome. If, however, such a carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air".

¹⁵² Contrariamente a quanto ritenuto da una parte della dottrina (SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 31-32), la prima parte dell'art. 18.3 è una disposizione sul trasporto multimodale, la quale conferma la scelta del sistema *network* da parte dei redattori della Convenzione; al contrario, la seconda parte della disposizione in esame non riguarda un'ipotesi di trasporto multimodale, avendo ad oggetto operazioni di carico e scarico e di trasbordo (in quest'ultimo senso cfr. DE WIT, *Multimodal transport*, pag. 136-137).

¹⁵³ In questo senso, cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 542; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 271; BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in CICU-MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, vol. XXVI, t. 3, Milano, 2001, pag. 410 ss.

cabile nel caso in cui un trasporto multimodale comprendesse una tratta aerea¹⁵⁴; dall'altro, risulta totalmente incerta (a) la regolamentazione della tratta non aerea nel caso in cui manchi una disciplina inderogabile ad essa applicabile e (b) la regolamentazione dei danni non localizzati.

L'art. 1, paragrafi 3 e 4, della CIM – COTIF¹⁵⁵ estende l'ambito di applicazione di tale convenzione (i) ai trasporti “*en trafic intérieur*” stradali o fluviali e (ii) ai trasporti internazionali marittimi o fluviali, qualora siano svolti “*en complément au transport transfrontalier ferroviaire*” e nella misura in cui i trasporti di cui sub (ii) siano effettuati “*sur la liste des lignes prévue à l'article 24, paragraphe 1 de la Convention*”. Risulta evidente che l'ambito applicativo della Convenzione in esame ai trasporti multimodali è assai ridotto: sono infatti esclusi dalla sua disciplina (a) i trasporti non complementari ad un trasporto ferroviario, quelli, cioè, ove il *contracting carrier* non è un vettore ferroviario¹⁵⁶, nonché (b) quelli non compresi nella lista delle linee di cui all'art. 24 paragrafo 1. Occorre infine ricordare che a limitare la rilevanza della disciplina in esame contribuisce la circostanza che la CIM-COTIF, come la CMR, ha un ambito applicativo “regionale”, circoscritto ai Paesi europei.

L'art. 2.2 della CMNI¹⁵⁷ estende l'ambito di applicazione di tale convenzione nel caso in cui il trasporto fluviale sia seguito (o preceduto) da una tratta marittima in assenza di trasbordo e sempre che (i) non sia emessa una polizza di carico relativa al trasporto marittimo e (ii) la tratta fluviale sia maggiore di quella marittima. Risulta anche in questo caso evidente che l'ambito applicativo della Convenzione in esame ai trasporti multimodali è assai ridotto: sono infatti esclusi dalla sua disciplina (a) i trasporti caratterizzati dal trasbordo, (b)

¹⁵⁴ In questo senso paiono esprimersi: DE WIT (*Multimodal transport*, cit., pag. 136), il quale, tra l'altro, afferma lapidariamente che “the rules of Warsaw Convention will apply only to an air carrier and not to a multimodal transport operator, who are separate entities”; ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, cit., pag. 542, il quale – forzando la lettera dell'art. 1 della Convenzione di Varsavia – ritiene che non possa esservi coincidenza tra il contratto di trasporto aereo (che ha come oggetto il trasporto aereo di merci) ed il trasporto multimodale (che ha come oggetto il trasporto attraverso l'utilizzo di più modalità di merci). Nel senso, invece, che la disciplina *de qua* è concretamente applicabile ai trasporti multimodali, cfr. (implicitamente) BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 271.

¹⁵⁵ V. retro, nota 9.

¹⁵⁶ In questo senso BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 272.

¹⁵⁷ V. retro, nota 29, (i).

quelli ove sia stata emessa una polizza di carico “marittima” e (c) quelli in cui la tratta marittima sia maggiore di quella fluviale. Occorre infine ricordare che a limitare la rilevanza delle disciplina in esame contribuisce la circostanza che la Convenzione in esame, come la CMR e la CIM-COTIF, ha un ambito applicativo “regionale”, circoscritto ai Paesi europei.

L'art. 1.6 delle Regole di Amburgo¹⁵⁸, pur non prevedendo una specifica disciplina sul trasporto multimodale, dispone che, allorché un contratto di trasporto comprenda più tratte di cui una marittima, per “trasporto marittimo” (nozione rilevante ai fini dell'applicabilità delle Regole) si deve intendere solo quello effettuato nella tratta marittima; la norma in esame, pertanto, sulla falsariga delle Convenzioni di Varsavia e Montreal, adotta uno schema “network”, prevedendo che soltanto la tratta marittima del trasporto sia disciplinata dalle Regole di Amburgo¹⁵⁹. Secondo una parte della dottrina, tale norma non riguarderebbe il trasporto multimodale¹⁶⁰, in quanto: (i) “*el precepto se centra en la combinaciòn de modos*” mentre l'elemento caratterizzante la multimodalità “*es la integraciòn de los vehìculos, fases y vías en una prestaciòn ùnica*”, pertanto, al massimo, la norma in esame potrebbe avere ad oggetto un'ipotesi di trasporto segmentato¹⁶¹; (ii) la figura del vettore multimodale (soggetto che conclude un contratto di trasporto multimodale) non è sussumibile nella definizione di “vettore” di cui all'art. 1.1 delle Regole di Amburgo (soggetto che conclude un contratto di trasporto marittimo) e, pertanto, al trasporto multimodale non sono applicabili le Regole di Amburgo¹⁶²; (iii) al momento della reda-

¹⁵⁸ Tale norma dispone: “Contract of carriage by sea” means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea”.

¹⁵⁹ In questo senso RAMBERG, *Multimodal transport: A New Dimension of the Law of Carriage of Goods?*, in *Études offertes à René Rodière*, cit., pag. 485; ID., *The implications of new transport technologies*, in *Eur. Transp. Law*, 1980, pag. 131; SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 33.

¹⁶⁰ In questo senso, senza fornire particolare motivazione, MANKABADY, *Comments on the Hamburg Rules*, in MANKABADY (ed.), *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, cit., pag. 40.

¹⁶¹ Cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 542. Per una definizione di trasporto “segmentato” si veda alla precedente nota 42.

¹⁶² Cfr. JACKSON, *Conflict of Conventions*, cit., G4-G5. Nel senso che, in generale, le disposizioni delle varie convenzioni unimodali non sarebbero applicabili al trasporto multimodale in quanto esso costituirebbe una modalità *sui generis* cfr. MANKABADY, *Some thoughts on*

zione della norma in esame erano già in corso i lavori per la stesura della Convenzione di Ginevra sul trasporto multimodale ed i redattori delle Regole di Amburgo non intendevano interferire con la regolamentazione del trasporto multimodale¹⁶³. Con riferimento alle considerazioni di cui sopra si osserva che: quanto a (i) al contrario di quanto sostenuto da tale dottrina, la norma in esame pare inquadrare esattamente un trasporto multimodale, basato sull'unicità del contratto; quanto a (iii) la dottrina ha evidenziato da tempo la scarsa rilevanza dell'argomento "*dell'intenzione del legislatore*" nell'interpretazione delle leggi¹⁶⁴ e, pertanto, in ragione di svariati elementi oggettivi che conducono a ritenere che la norma disciplini il trasporto multimodale, non pare possibile negare ciò. Occorre peraltro ricordare, *da un lato*, che permangono i limiti già riscontrati dalla *network liability provision* della CMR e delle Convenzioni di Montreal e Varsavia e, *dall'altro lato*, che a limitare la rilevanza delle disciplina in esame contribuisce la circostanza che la Convenzione in esame è stata ratificata da un ridotto numero di Stati in via di sviluppo¹⁶⁵.

Le **Regole dell'Aja-Visby** non forniscono una disciplina (neppure parziale) del trasporto multimodale; la dottrina si è, peraltro, interrogata sulla possibilità di estendere la disciplina delle Regole alla tratta marittima di un trasporto multimodale. Tale quesito pare avere un indubbio rilievo in considerazione del fatto che, a seconda che la risposta allo stesso sia positiva o negativa, si dovrebbe concludere che un'eventuale disciplina del trasporto multimodale possa confliggere o meno con la disciplina delle Regole in esame. Alla luce delle considerazioni svolte da attenta dottrina, pare che la risposta debba essere negativa: le Regole non sono applicabili alla tratta marittima di un trasporto multimodale in quanto: (i) l'oggetto delle Regole non coincide con il trasporto multimodale, in quanto esso è una "*integración de los modos en una prestación única, que no permite su fraccionamiento*" e, quindi, non è possibile "scomporre" la prestazione del vettore multimodale in modo da "estrarre" una tratta maritti-

transport law, cit., pag. 418-419. Per ulteriori riferimenti si veda *amplius* al successivo paragrafo 7.

¹⁶³ Cfr. ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 542.

¹⁶⁴ Cfr. TARELLO, *L'interpretazione della legge*, in CICU-MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, I, t. 2°, Milano, 1980, pag. 364 ss.

¹⁶⁵ Per un aggiornamento sullo stato delle ratifiche delle Regole di Amburgo si veda il sito Internet dell'UNCITRAL, www.uncitral.org.

ma cui applicare la disciplina in esame¹⁶⁶; (ii) le Regole non contengono alcuna norma inerente il trasporto multimodale¹⁶⁷.

Dall'analisi di cui sopra emerge non soltanto che la disciplina del trasporto multimodale di cui alle convenzioni sui trasporti unimodali non pone un'adeguata regolamentazione del fenomeno, in quanto presenta notevoli lacune, ma soprattutto, come è stato osservato da attenta dottrina, non pare confliggere con un'eventuale regolamentazione uniforme del trasporto multimodale in quanto (i) "ninguna [delle regole sul trasporto multimodale contenute nelle convenzioni unimodali] se adecúa convenientemente a las exigencias y la configuración del contrato de transporte de puerta a puerta o multimodal"¹⁶⁸ e (ii) i presupposti applicativi di ciascuna delle convenzioni unimodali fanno sì che le stesse non possano (quasi mai) essere applicate al trasporto multimodale¹⁶⁹.

¹⁶⁶ Cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 542 e, implicitamente, RICCOMAGNO, *The liability regime of th MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 72. Criticabile (per gli stessi motivi di cui sopra alla nota 141, punto b), invece, un ulteriore argomento sostenuto da ARROYO per negare l'applicazione delle Regole al trasporto multimodale, argomento basato sulla circostanza che, al momento dell'elaborazione delle Regole, non fosse ancora sviluppato il trasporto multimodale.

GASKELL-ASARIOTIS-BAATZ (*Bill of Lading: Law and Contracts*, cit., pag. 311 ss) sono sfavorevoli all'applicazione delle Regole al trasporto multimodale – e, quindi, a tratte non marittime – in considerazione dell'impostazione marittimistica delle Regole (sul punto v. *amplius* al successivo paragrafo 6, spec. al testo corrispondente la nota 235).

Contra ROEREKE, *Combined Transport and the Hague Rules*, in *Eur. Transp. Law*, 1975, pag. 621-622, il quale sostiene che "as long as there is no special régime for combined transport operations as a whole it is inescapable that at each stage of the transport the operator will be subject to any mandatory rules governing such stage of transport"; IANNUZZI, *Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, pag. 267 ss.

¹⁶⁷ In questo senso cfr., Trib. Gorizia 28 maggio 2003, *Elifriula S.r.l. c. Italia di Navigazione S.p.a. e Autamarocchi S.p.a.*, in questa *Rivista*, 2005, 212, in dottrina, JACKSON, *Conflict of Conventions*, cit., G3, nota 2.

¹⁶⁸ ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, cit., pag. 540 e 543.

¹⁶⁹ Su tali considerazioni si veda *amplius* al precedente paragrafo 2, cui *adde* l'accurata analisi di BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 269 ss.. Nello stesso senso FITZGERALD (*The implications of the United Nations Convention on International Multimodal transport of goods (Geneva, 1980) for international civil aviation*, in *Annals of Air and Space Law*, 1982, pag. 74), con riferimento alla Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale, ha affermato che il contratto di trasporto multimodale "was of such a sui generis nature that there would be no conflict between the MT convention and unimodal conventions".

4. *Segue.* LA PRASSI DEGLI OPERATORI DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE: (A) LE REGOLE PREDISPOSTE DALL'UNCTAD E DALL'ICC E (B) I PRINCIPALI FORMULARI

Il notevole sviluppo dei trasporti multimodali, cui – come si è visto sopra – non ha fatto seguito una corrispondente evoluzione della regolamentazione uniforme del fenomeno¹⁷⁰, ha condotto la prassi ad elaborare strumenti di carattere negoziale volti a disciplinare il contratto di trasporto multimodale in modo da eliminare i significativi profili di incertezza che sono stati sopra delineati¹⁷¹. In particolare verranno presi in considerazione: (i) le *Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell'ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* (v. *infra sub A*) e (ii) i principali formulari in valse nella prassi degli operatori del trasporto multimodale (v. *infra sub B*).

(A) Le *Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell'ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*

Nel 1973 la International Chamber of Commerce (I.C.C.) ha presentato un *corpus* di regole a *valore negoziale* (la cui costante applicazione da parte degli operatori ne farà assumere la configurazione di *usi normativi* applicabili anche in difetto di espresso richiamo ad opera delle parti¹⁷²) destinate – qualora richiamate dalle parti – a fornire il *background* normativo di un'operazione del

¹⁷⁰ In questo senso, CASANOVA, (*Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 171) efficacemente afferma che di fronte al trasporto multimodale “il diritto non è rimasto indietro, è rimasto completamente fermo e costituisce un freno allo sviluppo di questo tipo di trasporto creando solo dei problemi”.

¹⁷¹ In questo senso è stato correttamente osservato che “In the present stage of evolution of the intermodalism the MTO'S liability must in the first place be assessed by reference to the terms of the transport document itself” (così RICCOMAGNO, *The liability regime of the MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, cit., pag. 75).

¹⁷² *Contra* ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I., in Trasp.*, 1975, n. 5, pag. 59), il quale afferma che, a differenza delle Regole di York ed Anversa sull'avaria comune, per le *Règles* in esame “non è prospettabile la tesi di usi normativi”. L'A., peraltro, non spiega i motivi di tale differenziazione, la quale appare del tutto ingiustificata alla luce del fatto che anche la più risalente giurisprudenza italiana ha affermato (proprio con riferimento alle Regole di York ed Anversa) che un *corpus* di regole uniformi, ancorché “non siano leggi formalmente costituite perché non emanano dal potere legislativo, nondimeno esse, in quanto sono universalmente conosciute ed applicate da tutti i ceti marittimi, costituiscono indubbiamente fonte di diritto consuetudinario”, applicabile anche in difetto di espresso richiamo ad opera delle parti (così Trib. Genova 23 dicembre 1940, in questa *Rivista*, 1941, 288).

trasporto multimodale: si tratta delle *Règles uniformes pour un document de transport combiné*¹⁷³. Tali *Règles*, basate sul *network liability system*, in sintesi prevedono¹⁷⁴:

- che la propria **applicazione** è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto come definito dalle *Règles* stesse (regola 1.a);
- la propria **derogabilità** soltanto a favore del caricatore: in altri termini – una volta richiamate dalle parti – le *Règles* non possono essere derogate che in senso sfavorevole al vettore (regola 1.c)¹⁷⁵;
- (implicitamente) che anche il soggetto che assume soltanto l'obbligazione di *fare effettuare* il trasporto da altri vettori (e non di eseguirlo esso stesso con la propria struttura imprenditoriale) sia configurato come “**vettore**” (regola 1.a);
- la propria applicabilità anche nel caso in cui si agisca a titolo **extracontrattuale** (regola 16)¹⁷⁶;
- che il vettore multimodale sia responsabile nel **periodo temporale** in cui le merci siano da lui prese in consegna (regola 5, lett. e);
- che il **regime di responsabilità** vari a seconda che il danno alle merci sia o meno localizzato:
 - (i) in caso di *danno localizzato*, si applicherà: (a) la convenzione unimodale o la legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. “*hypothetical contract*” di cui all'art. 2 della CMR) ovvero (b) la convenzione unimodale o la legge nazionale che è stata richiamata dalle parti per mezzo di una *Paramount Clause* ovvero (c) la disciplina contrattuale prevista nel(l'eventuale) contratto di trasporto marittimo stipulato

¹⁷³ Le *Règles* del 1973 nella dottrina italiana sono state commentate in modo sistematico soltanto da ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasp.*, 1975, n. 5, pag. 57 ss.), i cui insegnamenti sono stati successivamente richiamati da LANA, *Le Regole UNCTAD/ICC applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, in *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997, pag. 677 ss.

¹⁷⁴ Sono state prese in esame esclusivamente le disposizioni che rilevano nell'ambito del presente lavoro (ossia quelle inerenti il regime di responsabilità del vettore multimodale).

¹⁷⁵ In senso dubitativo dell'efficacia di tale previsione in considerazione della natura negoziale delle *Règles* v. ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., pag. 60; CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce “*Trasporto multimodale*”, cit., pag. 926.

¹⁷⁶ In senso dubitativo dell'efficacia di tale previsione in considerazione della natura negoziale delle *Règles* v. ancora ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., pag. 60.

- tra il vettore multimodale ed un subvettore, allorché sia richiamato dalle parti del contratto di trasporto multimodale (regola 13);
- (ii) in caso di *danno non localizzato*, viene previsto un dettagliato regime di calcolo dell'indennità dovuta dal vettore multimodale e di limitazione della stessa (regola 11)¹⁷⁷ e, sulla falsariga di quanto previsto nella Convenzione di Bruxelles del 1924¹⁷⁸, un “catalogo” di pericoli eccettuati, in presenza dei quali il vettore multimodale è esonerato dalla propria responsabilità (regola 12);
- che le azioni nei confronti del vettore multimodale si **prescrivano** nel termine di nove mesi dalla consegna delle merci (o, in caso di perdita totale delle stesse, dal momento in cui siano trascorsi 90 giorni dalla data prevista per la consegna delle merci o, in difetto di tale indicazione, dalla data in cui era ragionevole prevedere tale consegna)¹⁷⁹.

Successivamente, tali disposizioni sono state dapprima modificate (nel 1975) ed in seguito sostituite con un nuovo *corpus* di regole elaborate congiuntamente dalla I.C.C. e dall'UNCTAD: si tratta delle *Rules for Multimodal Tran-*

¹⁷⁷ La successiva regola 17 prevede – analogamente all'art. 21 della Convenzione di Ginevra del 1980 – che il beneficio del limite previsto dalla regola 11 (e della regola 14, in materia di ritardo) venga meno allorché l'interessato al carico che convenga in giudizio il vettore multimodale provi che la perdita o il danno alla merce ovvero il ritardo nella sua consegna dipendano da un atto o da un'omissione compiuta dal vettore multimodale (a) con l'intenzione di provocare tale perdita, danno o ritardo ovvero (b) temerariamente e con la consapevolezza che tale perdita, danno o ritardo si sarebbero potuti verificare.

In considerazione della natura negoziale delle *Règles*, una parte della dottrina (ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., pag. 69) ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Rules*) fosse quella italiana, tale previsione violerebbe l'art. 1229 cod. civ.

¹⁷⁸ Nel senso che le regole 11 e 12 siano modellate sulla Convenzione di Bruxelles del 1924 cfr. CLULOW, *Multimodal transport in South Africa*, cit., pag. 13.

¹⁷⁹ La *ratio* della brevità di tale termine è stata correttamente individuata nell'esigenza di consentire al vettore multimodale di agire in rivalsa nei confronti degli eventuali subvettori senza incorrere nelle prescrizioni e decadenze delle singole convenzioni unimodali (così CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce “*Trasporto multimodale*”, cit., pag. 927). Il ROMANELLI (*Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., pag. 69), peraltro, ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Règles*) fosse quella italiana, la previsione in esame violerebbe l'art. 2936 cod. civ., nel caso in cui si considerasse effettivamente tale termine come rientrante in un'ipotesi di *prescrizione*, mentre sarebbe valida ai sensi dell'art. 2965 cod. civ., nel caso in cui si considerasse tale termine come rientrante in un'ipotesi di *decadenza*. Sul problema della qualificazione dei termini per far valere i diritti nei confronti dei vettori nell'ambito dei contratti di trasporto internazionale si vedano le considerazioni svolte *retro* alla nota 129 e dottrina ivi richiamata.

sport Documents apparse nel 1992¹⁸⁰. Le *Rules*, modellate – a differenza delle *Règles* del 1972 – sulla Convenzione di Bruxelles del 1924 e successivi protocolli modificativi¹⁸¹, in sintesi si differenziano dalle stesse *Règles* del 1972¹⁸² in quanto:

- la propria **applicazione** non è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto, ed, al contrario, il richiamo alle *Rules* può avvenire “*in writing, orally or otherwise*” (regola 1.1);
- con riferimento al **fondamento della responsabilità del vettore multimodale**, si deve osservare che essa si configura come responsabilità per colpa presunta. La regola 5.1, infatti, prevede che il vettore multimodale è responsabile per perdita o avaria delle merci o per ritardo nella loro consegna a meno che non provi che nessuna colpa o negligenza da parte sua o dei propri preposti abbia causato o contribuito a causare la perdita, l'avarìa o il ritardo: tale regime di responsabilità si differenzia dal regime previsto dalla Convenzione di Ginevra del 1980 (v. *retro sub* 3.A.) in quanto prevede un (gravoso) meccanismo liberatorio modellato sulla Convenzio-

¹⁸⁰ Sulle *Rules* del 1992 – oltre all'attenta valutazione compiuta dalla Commissione Europea in *Intermodal transportation and carrier liability*, a cura di ASARIOTIS-BULL-CLARKE-HERBER-KIANTOU PAMPOUKI-MORÀN BOVIO-RAMBERG-DE WIT-ZUNARELLI, Luxembourg, 1999, pag. 22-24 – cfr. CAPRIOLI, *Considération sur le nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, cit., pag. 204 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., pag. 925 ss.; DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 210-214; FADDA, *I documenti del trasporto multimodale*, cit., pag. 488; GLASS, *Multimodal transport*, in YATES (ed.), *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 1993; LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., pag. 677 ss.; ORIONE, *Appunti per uno studio del trasporto multimodale*, cit., pag. 661 ss.; RAMBERG, *The 1991 UNCTAD/CCI Rules for Multimodal Transport Documents*, in *CMI Newsletter*, n. 2/1992, pag. 11 ss.; RICCOMAGNO, *The liability regime of th MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, cit., pag. 69 ss.; SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, cit., 1997, pag. 760 ss.

¹⁸¹ Cfr. GASKELL-ASARIOTIS-BAATZ (*Bills of Lading: Law and Contracts*, cit., pag. 313), i quali affermano che “The 1992 UNCTAD/ICC Rules are effectively a more clearly written version of the Hague and Hague Visby Rules liability scheme”. Nello stesso senso cfr. CAPRIOLI, *Considération sur le nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, cit., pag. 207, il quale, peraltro, sottolinea (pag. 215) che “une critique majeure adressée à l'encontre des nouvelles règles consiste à estimer qu'elles devaient être basées sur le Règles de La Haye, et qu'elles se fondent en réalité sur les Règles de Hambourg non acceptées par le transporteurs”.

¹⁸² Sono state prese in esame esclusivamente le disposizioni – rilevanti nell'ambito del presente lavoro – che si differenziano rispetto alle *Règles* del 1972.

ne di Bruxelles del 1924 anziché sulle Regole di Amburgo¹⁸³: per liberarsi da tale presunzione di responsabilità il vettore multimodale non potrà pertanto limitarsi a dimostrare di essersi attenuto ad un parametro di diligenza nell'esecuzione della prestazione¹⁸⁴, ma dovrà dimostrare che il danno non è causalmente riconducibile alla colpa propria o dei propri ausiliari (restando quindi a proprio carico il c.d. danno da causa ignota)¹⁸⁵;

- con riferimento al trasporto marittimo o per vie navigabili, la regola 5.4 prevede che il vettore possa altresì **esonersi dalla propria responsabilità** – oltre che per quanto sopra *sub* (i): (a) per colpa nautica, (b) per incendio non dipendente da sua colpa e (c) per innavigabilità sopravvenuta della nave. Attraverso tale previsione, alcune ipotesi di pericoli eccettuati previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 vengono in rilievo nel trasporto multimodale;
- con riferimento alla disciplina del **ritardo** nella riconsegna delle merci, la regola 5.1 prevede che il vettore multimodale non sia responsabile per i danni conseguenti a ritardo salvo la presenza di uno specifico accordo previamente stipulato con il caricatore; la specifica disciplina della materia *de qua* è oggetto dalle regole 5.2 e 5.3 le quali sono modellate sull'art. 16, comma 2, della Convenzione di Ginevra del 1980, al cui commento pertanto si rinvia¹⁸⁶;
- con riferimento alla **responsabilità per fatto degli ausiliari**, la regola 12 prevede una disciplina del tutto speculare a quella di cui all'art. 15 della Convenzione di Ginevra del 1980, al cui commento pertanto si rinvia¹⁸⁷;
- con riferimento al **limite del debito** (che, come per la Convenzione di Ginevra, si estende a tutti i soggetti che partecipano al trasporto multimodale, così differenziandosi dal regime previsto dalla Convenzione di Bruxelles), le *Rules* prevedono che:
 - (i) nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta marit-

¹⁸³ Cfr. LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., pag. 688; RICCOMAGNO, *The liability regime of the MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, cit., pag. 71.

¹⁸⁴ Differentemente da quanto previsto all'art. 16 della Convenzione di Ginevra del 1980: si veda il testo corrispondente alla nota 102.

¹⁸⁵ In questo senso cfr. LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., pag. 688.

¹⁸⁶ Si veda *retro* il testo corrispondente alle note da 105 a 108.

¹⁸⁷ Si veda *retro* il testo corrispondente alle note da 109 a 110.

- tima o fluviale¹⁸⁸, il limite è di 666,67 DSP per collo o unità di carico ovvero 2 DSP/Kg di peso lordo delle merci perdute o danneggiate (regola 6.1);
- (ii) nel caso in cui il trasporto multimodale non comprenda una tratta marittima o fluviale il limite è di 8,33 DSP per Kg di peso lordo della merce perduta o danneggiata (corrispondente alla previsione della CMR) (regola 6.3);
- (iii) nel caso di danni “localizzati” (quei danni che si sono verificati in una determinata tratta di percorso), la regola 6.4 prevede – in modo simile all’art. 19 della Convenzione di Ginevra del 1980 – l’applicabilità del limite del debito stabilito dalla convenzione di diritto materiale uniforme unimodale o dalla legge statale imperativa che disciplina (inderogabilmente) il tipo di trasporto oggetto di tale tratta. Occorre evidenziare che: (a) differentemente dall’art. 19 della Convenzione di Ginevra, il limite previsto dalla convenzione unimodale o dalla legge statale imperativa si applica anche qualora sia più basso di quello previsto dagli altri commi della regola 6¹⁸⁹; (b) la norma in esame non specifica attraverso quale criterio individuare la disciplina inderogabilmente applicabile alla tratta “localizzata” (con riferimento alle possibili soluzioni di tale lacuna – che si pone in termini analoghi nell’art. 19 della Convenzione di Ginevra – v. sopra al testo corrispondente alle note da 117 a 120);
- (iv) nel caso di ritardo nella consegna della merce o nel caso di danni non conseguenti alla perdita o al danneggiamento della merce, il limite è pari all’importo del nolo (regola 6.5);
- (v) in ogni caso, il limite complessivamente stabilito non può eccedere i limiti per perdita totale delle merci trasportate (regola 6.6).

¹⁸⁸ TANTIN (*Les documents de transport combiné*, in *Eur. Transp. Law*, 1980, pag. 371) ha correttamente evidenziato che nell’ambito della regolamentazione del trasporto multimodale si assiste ripetutamente ad un “assimilation du transport fluvial au transport maritime”.

¹⁸⁹ Correttamente LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., pag. 692) evidenzia che “se il legislatore uniforme [della Convenzione di Ginevra del 1980] ben può contemplare in prima battuta l’applicabilità del limite previsto dalla Convenzione, in considerazione della natura imperativa delle relative norme, i redattori delle Regole, per contro, non possono che prevedere l’applicazione tout court della disciplina unimodale imperativa, attesa la natura negoziale e non derogabile delle stesse”.

(B) *I principali formulari invalsi nella prassi*

In assenza di un preciso *background* normativo ed in considerazione del valore puramente negoziale delle UNCTAD/ICC Rules di cui *retro sub* 5(A), pare opportuno esaminare i regimi di responsabilità previsti dai principali formulari invalsi nella prassi degli operatori del commercio internazionale.

La **FIATA Multimodal Transport Bill of Lading** ricalca in modo pedissequo le previsioni delle *UNCTAD/ICC Rules* (1995), da cui si discosta unicamente in quanto: (i) nelle definizioni utilizza l'espressione "*freight forwarder*" in luogo di "*Multimodal Transport Operator*", peraltro precisando subito che "*freight forwarder means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL*" e stabilendo una disciplina di responsabilità di tale soggetto che è quella tipica del vettore multimodale; (ii) alla clausola 6.5 prevede un elenco di pericoli eccettuati che il vettore multimodale può far valere come cause di esonerazione dalla propria responsabilità anche per la tratta di trasporto non marittima o fluviale.

Il formulario **Combiconbill** della BIMCO, emesso per la prima volta nel 1971 e revisionato, da ultimo, nel 1995, non si richiama alle *Règles* dell'ICC del 1972, da cui si differenzia in quanto, con riferimento al regime di responsabilità del vettore multimodale, distingue tra "danni non localizzati" e "danni localizzati": (i) Per i *danni non localizzati* il vettore è responsabile della perdita delle merci e del danno subito dalle stesse (ma non del ritardo nella loro consegna) a meno che non provi che la perdita ed il danno siano causalmente riconducibili ad uno dei "pericoli eccettuati" di cui alla clausola 9(3) (i quali essenzialmente coincidono con quelli di cui alla Convenzione di Bruxelles). La responsabilità del vettore multimodale trova peraltro i limiti di cui alla clausola 10. (ii) Per i *danni localizzati* la clausola 11 – accogliendo il *network liability system* – prevede (a) l'applicazione della convenzione unimodale o della legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. "*hypothetical contract*" di cui all'art. 2 della CMR) ovvero (b), se nessuna convenzione unimodale o legge nazionale fosse applicabile e se il danno si fosse verificato in una tratta marittima, l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi).

Il formulario **Combidoc** della BIMCO (sostituito dal formulario **Multidoc 95**, su cui v. *infra*) ricalcava pedissequamente il sistema di responsabilità delle *Règles ICC* del 1975.

Il formulario **Multidoc 95** della BIMCO, emesso nel 1995 per sostituire il precedente formulario **Combidoc** si differenzia dalla **Combiconbill** in quanto adotta il regime di responsabilità previsto dalle *UNCTAD/ICC Rules*, che ri-

calca pedissequamente, pur rendendo nel complesso maggiormente gravoso il regime di responsabilità del vettore multimodale¹⁹⁰.

La **P&O Nedlloyd Bill** si caratterizza per una notevole autonomia rispetto alle previsioni sulla responsabilità del vettore di cui alle regole predisposte dall'ICC e dall'UNCTAD di cui *retro sub* (A) e richiama per diversi aspetti la Comibiconbill. Ed infatti, con riferimento al proprio ambito applicativo, la clausola 6(3) prevede che la polizza si applichi soltanto ai trasporti multimodali ("*combined transport*"), definiti come quei trasporti ove sono "*named the place of receipt and delivery*"¹⁹¹. Con riferimento, invece, al regime di responsabilità del vettore multimodale occorre distinguere tra "danni non localizzati" e "danni localizzati":

- Per i *danni non localizzati* il vettore è responsabile della perdita delle merci, del danno subito dalle stesse o dal ritardo nella loro consegna a meno che non provi che la perdita, il danno o il ritardo siano causalmente riconducibili ad uno dei "pericoli eccettuati" di cui alla clausola 6(1) (i quali essenzialmente coincidono con quelli di cui alla Convenzione di Bruxelles¹⁹²). La responsabilità del vettore multimodale è peraltro limitata a 2 Di-

¹⁹⁰ In questo senso cfr. per tutti GASKELL-ASARIOTIS-BAATZ, *Bills of Lading: Law and Contracts*, cit., pag. 34, i quali evidenziano che "P&I Clubs may refuse to cover carriers who issue it unless prior approval is obtained".

¹⁹¹ Peraltro GASKELL-ASARIOTIS-BAATZ (*Bills of Lading: Law and Contracts*, cit., pag. 301, nota 20), evidenziano che la polizza è improntata ad una notevole flessibilità, consentendo la propria applicazione a quei trasporti solo parzialmente multimodali, secondo lo schema seguente: (i) luogo di ricezione della merce [*indicato*] e luogo di consegna della merce [*indicato*], comportano l'applicazione delle previsioni della polizza a tutte le tratte del trasporto; (ii) luogo di ricezione della merce [*indicato*] e luogo di consegna della merce [*non indicato*], comportano l'applicazione delle previsioni della polizza alle tratte di trasporto anteriori alla consegna; (iii) luogo di ricezione della merce [*non indicato*] e luogo di consegna della merce [*indicato*], comportano l'applicazione delle previsioni della polizza alle tratte di trasporto successive alla consegna; (iv) luogo di ricezione della merce [*non indicato*] e luogo di consegna della merce [*non indicato*], rendono inapplicabili le previsioni della polizza a tale trasporto, da considerarsi "*port-to-port*". In quest'ultimo senso già TANTIN, *Les documents de transport combiné*, cit., pag. 368), riferendosi alla c.d. "polizza diretta", affermava che "le connaissance sera direct lorsque les cases "Lieu de réception", ou "Destination finale", figurant au recto du titre, porteront l'indication appropriée, en sus du "port de charge" et du "port de débarquement" normalement mentionnée". In generale, sui problemi teorici relativi alla c.d. "polizza diretta" cfr. per tutti la completa (ancorché risalente) monografia di ROBERT-TISSOT, *Le connaissance direct*, Paris, 1957.

¹⁹² Si segnalano come aggiunte rispetto al sistema dei pericoli eccettuati di cui alla Convenzione di Bruxelles, (i) gli scioperi ed i problemi sindacali, (ii) gli incidenti nucleari e (iii) le conseguenze di quegli atti del vettore i cui effetti egli non poteva ragionevolmente prevedere.

ritti Speciali di Prelievo per Kg di merce persa o danneggiata; quanto al caso di ritardo nella consegna della merce, la polizza prevede (in modo assai ambiguo) che “*limitation of liability for delay shall be as provided in the applicable international convention or national law*”¹⁹³ e che, qualora nessuna limitazione sia prevista da tali strumenti normativi, il vettore multimodale non sopporta alcuna responsabilità per ritardo nella consegna della merce (clausola 6(1)(c)).

- Per i *danni localizzati* la clausola 6(2) – accogliendo il *network liability system* – prevede (a) l’applicazione della convenzione unimodale o della legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. *hypothetical contract* di cui all’art. 2 della CMR) ovvero (b), se nessuna convenzione unimodale o legge nazionale fosse applicabile e se il danno si fosse verificato in una tratta marittima, l’applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi) ovvero (c), qualora non si verificassero i presupposti di cui *sub (a)* e *(b)*, l’applicazione del regime di responsabilità relativo ai danni non localizzati. Infine, con riferimento al regime della prescrizione¹⁹⁴, la clausola 6(5) prevede che, qualora non sia iniziata un’azione nei confronti del vettore entro 9 mesi della consegna della merce (ovvero, nel caso di perdita della merce, entro 10 mesi dalla data di emissione della polizza), “*the Carrier shall be discharged of all liability whatsoever in respect of the Goods*”¹⁹⁵.

La *Anl Tranztas Bill of Lading* ricalca pedissequamente la P&O Nedloyd Bill a parte la clausola 5(B)(1)(a)(vi), che – secondo lo schema dei pericoli eccettuati – esclude la responsabilità del vettore multimodale in caso di incidente nucleare unicamente nel caso in cui vi sia un altro soggetto (“*the operator of a nuclear installation or a person acting for him*”) che risponde della perdita o del danno alla merce nei confronti dell’interessato al carico.

¹⁹³ La clausola non fornisce alcun criterio per determinare quale sia la convenzione internazionale o la legge nazionale applicabile: in tal modo l’interprete si trova innanzi alle medesime difficoltà che si sono riscontrate con riferimento all’art. 19 della Convenzione di Ginevra (in proposito si vedano le considerazioni espresse *retro* nel testo corrispondente alla nota 116).

¹⁹⁴ Si vedano le considerazioni svolte *retro* alla nota 129 e la dottrina ivi richiamata.

¹⁹⁵ Sul conflitto tra le previsioni in tema di prescrizione di un (non meglio specificato) formulario inglese sul trasporto multimodale e quelle di cui alla Convenzione di Bruxelles cfr. nella giurisprudenza inglese il caso *Finagra (UK) Ltd. v. O.T. Africa Line Ltd.*, [1998] 2 Lloyd’s Rep., 622.

La **Mitsui OSK Lines Combined Transport Bill 1993** ricalca lo schema della **P&O Nedloyd Bill**, ma si segnala per il fatto di prevedere una clausola di salvezza dell'applicazione delle Regole di Amburgo (entrate in vigore nel 1992)¹⁹⁶.

La **Hapag-Lloyd Europe-North America Services Bill 1991** e la **Hapag-Lloyd Bill of Lading 1996** sono anch'esse assimilabili alla **P&O Nedloyd Bill**, ma si differenziano in quanto (i) tengono conto delle previsioni inderogabili del **COGSA** statunitense e (ii) prevedono la propria applicabilità subordinatamente all'applicazione delle previsioni inderogabili della **Convenzione di Bruxelles**, della **CMR** e della **CIM**.

La rapida analisi dei formulari sopra citati evidenzia che, al di là della presenza di singole regole apparentemente diversificate, si possano ragionevolmente individuare principi comuni sulla responsabilità del vettore multimodale, costituenti una sorta di *lex mercatoria*, creata dagli operatori commerciali per far fronte alla lacuna normativa presente nel settore in esame ed in larga parte indipendente dalla regolamentazione delle singole tratte unimodali. Tali conclusioni – che appaiono di tutta evidenza allorché si osservi la notevole “autonomia” con cui i formulari esaminati disciplinano il problema del danno non localizzato – conducono a ritenere necessario un nuovo approccio nella regolamentazione (allo stato inesistente ovvero lacunosa) del trasporto multimodale e ad auspicare che tale regolamentazione possa prescindere da un'ottica *network*.

5. *Segue. I (contrastanti) principi elaborati dalla giurisprudenza italiana.*

Come è stato evidenziato nel rapporto della Commissione Europea *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, nel trasporto multimodale “*which mandatory laws will applied depends not only on whether the stage of transport*

¹⁹⁶ Tale clausola (la 6(8)) prevede:

- “(a) Notwithstanding the terms of Clause 25 herein if proceedings are brought before the courts of a Contracting State to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) or the courts of any State whose national legislation makes the Hamburg Rules effective and if such courts adjudge the Hamburg Rules or such national legislation to be compulsorily applicable to this Bill of Lading, then in those circumstances only shall this Bill of Lading take effect subject to the Hamburg Rules or such national legislation and any term of this Bill of Lading derogating therefore to the detriment of the Merchant shall be void to that extent but not further.
- (b) In any event the Carrier shall be entitled to contest enforcement of any judgement made in a Contracting State to the Hamburg Rules in any proceedings before courts in a Non-Contracting State”.

La responsabilità del vettore multimodale

where a loss occurs can be established, but also on the courts in the country in which proceedings are brought – a matter which can only partly be foreseen at the time of contracting”¹⁹⁷: la grave lacuna normativa determinata dall’assenza di un regime uniforme che regoli il trasporto multimodale si riverbera inevitabilmente nelle incerte e contrastanti soluzioni offerte dalla casistica giurisprudenziale. In questa sede non è possibile compiere una rassegna sistematica della giurisprudenza mondiale in materia, peraltro, pare rilevante soffermarsi sulle principali pronunce dei giudici italiani, le quale paiono rappresentare un esempio paradigmatico del disagio in cui versa l’interprete (poco avveduto e dotato di scarsa propensione verso le ragioni degli operatori del commercio internazionale) di fronte all’assenza del dato normativo.

La (scarna) giurisprudenza italiana in materia, infatti, si presenta divisa su tre diverse posizioni: (i) in base ad un primo orientamento, il trasporto multimodale deve essere disciplinato ai sensi dell’art. 1680 cod. civ. dalle norme del codice civile¹⁹⁸; (ii) in base ad un secondo orientamento, ciascuna tratta di un trasporto multimodale deve essere regolata dalla specifica disciplina ad essa

¹⁹⁷ Così European Commission, *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, edited by ASARIOTIS, BULL, CLARKE, HERBER, KIANTOU-PAMPOUKI, MORÀN BOVIO, RAMBERG, DE WIT, ZUNARELLI, 1999, pag. 8.

¹⁹⁸ Nella giurisprudenza di legittimità cfr. Cass. 6 marzo 1956, n. 656, *Gbigliotti c. Foggianini e altri*, in questa *Rivista*, 1956, 197; Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, cit.; Cass. 14 febbraio 1986, n. 887, cit.; Cass. 8 settembre 1993, n. 7504, *Ag. Mar. Fremura c. Beroy*, in *Juris Data*; Cass. 2 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario S.p.a. c. Vismara Associate S.p.a. e altri*, in questa *Rivista*, 2000, 1349. Nella giurisprudenza di merito cfr. Trib. Palermo 31 dicembre 1984, *Marcenò Agrumi c. Vaccaro*, *ibidem*, 1985, 849; App. Genova 31 marzo 1990, *O.T.T. Oceanic Transport Trailers S.p.a. c. Niver Lines*, *ibidem*, 1991, 119; Trib. Milano 10 dicembre 1992, *Odino Valperga Italeuropa S.p.a. c. Intertraffic S.r.l. e Transatlantica S.p.a.*, *ibidem*, 1994, 817; App. Genova 8 marzo 2002, cit.; Trib. Gorizia 28 maggio 2003, cit. In dottrina, cfr. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità de l’entrepreneur du transport combiné selon les règles uniformes elaborées par la Chambre de Commerce Internationale. Limites legales de l’autonomie des parties*, Comunicazione al II Congresso Internazionale di Diritto Privato – UNIDROIT, Roma, 6-9 settembre 1976; TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, cit. A favore dell’applicazione del codice civile (ed, in particolare, dell’art. 2951 cod. civ. in tema di prescrizione) per tutti gli aspetti del contratto di trasporto diversi dalla responsabilità del vettore, cfr. per tutti FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, nota a App. Milano, 7 novembre 1950, *Ditta F.lli Boselli c. Società Bistolfi e Ditta Macor*, in *Foro it.*, 1951, I, 76; Id., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, nota a Cass. 6 marzo 1956, n. 656, cit.

¹⁹⁹ In giurisprudenza, cfr. App. Roma 5 gennaio 1948, *Grassi c. Conti*, in *Foro it.*, 1948, I, 697; Trib. Genova 15 aprile 1950, *Ditta Vanetti c. Ente Gestione Imbarchi e Sbarchi*, in questa *Rivista*, 1950, 576; App. Milano 7 novembre 1950, cit.. In dottrina, cfr. RIGHETTI, *Tratta-*

propria (*network liability system*)¹⁹⁹; (iii) in base ad un terzo orientamento, il trasporto multimodale deve essere disciplinato secondo il regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*)²⁰⁰.

L'analisi delle sentenze richiamate evidenzia la superficialità dell'approccio della giurisprudenza italiana sul tema *de quo*: i giudici si limitano ad affermazioni apodittiche non supportate né da un'adeguata motivazione né da alcun fondamento dogmatico.

L'orientamento oggi prevalente, ossia quello di cui sopra *sub (i)*, secondo cui il trasporto multimodale trova la propria disciplina nel **codice civile**, trae come base giustificativa la circostanza che, ad esempio, il trasporto marittimo-terrestre, "*ancorché caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito di alcuna delle ipotesi particolari oggetto della Convenzione di Bruxelles*": da tale corollario, poi, i giudici italiani giungono – a loro avviso "*inevitabilmente*" – ad assoggettare il trasporto *de quo* alla disciplina del codice civile. Tale orientamento ha il pregio di contribuire a far ritenere che il trasporto multimodale sia un fenomeno *a sé stante*, meritevole di una sua propria disciplina e che l'ambito applicativo delle singole convenzioni unimodali non si estenda (per diversità dell'oggetto) a tale tipologia di trasporto²⁰¹; inoltre, l'approccio seguito da tale orientamento conduce a superare i problemi concernenti i "danni non localizzati", in quanto disciplina il trasporto *de quo* secondo un unico regime di responsabilità vettoriale, quello del codice civile, il quale, pur essendo assai rigoroso, "*può essere liberamente derogato dalle parti*"²⁰². Peraltro, occorre rilevare che tale orientamento pare criticabile per una serie di motivi che si possono di seguito brevemente riassumere. In particolare: (a) Gli esiti cui conduce l'orientamento *de quo*, nella maggior parte dei casi, paiono violare i limiti che il diritto internazionale privato assegna all'autonomia priva-

to, cit., pag. 181 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto aereo*, cit., pag. 77 ss., nonché, con le precisazioni di cui alla precedente nota 198, FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, cit.; ID., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, cit.

²⁰⁰ In giurisprudenza cfr. Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Medtrans S.r.l.*, in questa *Rivista*, 1993, 430. In dottrina cfr. PEYREFITTE, *Le transports mixtes rail-route*, Paris, 1960, pag. 94. Per una critica esplicita a tale orientamento cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, in BRANCA-SCIALOJA (cur.), *Comm. cod. civ.*, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, pag. 75.

²⁰¹ Sul punto si veda *retro sub 3.B.*

²⁰² Così ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo*, cit., pag. 156.

La responsabilità del vettore multimodale

ta²⁰³, in quanto – come si è visto sopra²⁰⁴ – i formulari invalsi nella prassi degli operatori commerciali internazionali prevedono una dettagliata disciplina del regime di responsabilità del vettore multimodale²⁰⁵. In considerazione del fatto che l'orientamento in esame pare ritenere che il trasporto multimodale non possa essere oggetto della disciplina delle singole convenzioni unimodali e che, quindi, il trasporto multimodale non sia oggetto di una regolamentazione inderogabile di diritto materiale uniforme, non si vede la ragione di ostacolare la libera regolamentazione ad opera delle parti del regime di responsabilità cui assoggettare il trasporto *de quo*. (b) L'applicazione *sic et simpliciter* del codice civile a casi di contratto di trasporto internazionale viola le norme italiane di diritto internazionale privato (ed in particolare, le disposizioni della Convenzione di Roma del 1980 sulle obbligazioni contrattuali, i cui contenuti sono richiamati dall'art. 57 della legge 218/1995), in quanto applica direttamente la *lex fori* ad una fattispecie che presenta caratteri di internazionalità e la cui re-

²⁰³ Sull'estensione dei limiti concessi all'autonomia privata nell'ambito dei trasporti marittimi cfr. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale nei recenti sviluppi del diritto internazionale privato: un ritorno all'antico*, in questa *Rivista*, 1995, pag. 318; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, pag. 63-67; ID., *Contratto di trasporto*, cit., pag. 64 ss.; GRIGOLI, *Rilevanza dell'autonomia privata nella normativa del trasporto marittimo internazionale di merci*, in *Giust. civ.*, 1996, I, pag. 691. Assai significativamente BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", cit., pag. 491) ha parlato di "ruolo centrale" della volontà delle parti nell'ambito in esame. Da ultimo mi permetto rinviare a LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, cit., ed in particolare alle considerazioni svolte al paragrafo 4.

²⁰⁴ Si veda *retro* al paragrafo precedente.

²⁰⁵ Ad esempio, nella sentenza del Trib. Gorizia 28 maggio 2003, cit., i giudici si trovavano innanzi ad una dettagliata clausola (non riconducibile ad alcuno dei formulari esaminati *retro* al paragrafo precedente) la quale prevedeva, da un lato, una *network liability provision* per quanto concerneva i danni localizzati e, dall'altro lato, una "presunzione contrattuale" circa la circostanza che, in caso di danno non localizzato, esso si presumesse essere avvenuto nell'ambito della tratta marittima, con conseguente applicazione del regime di responsabilità del vettore previsto dal COGSA statunitense. In un caso simile (la polizza di carico prevedeva l'applicabilità della Convenzione di Bruxelles, salvo il caso in cui il danno fosse "localizzato" e la tratta di trasporto corrispondente fosse assoggettata ad una regolamentazione internazionale o nazionale che sarebbe stata applicata se tale fase di trasporto fosse stata oggetto di un separato contratto), peraltro, la Corte di Cassazione ha applicato il codice civile in quanto il danno era avvenuto all'interno della tratta stradale italiana (cfr. Cass. 26 maggio 1994, n. 5165, *Nasta c. Nuti*, in questa *Rivista*, 1995, 1012).

golamentazione non può prescindere dal “filtro” delle norme di diritto internazionale privato allorché manchi una disciplina internazionale uniforme indelegabile ovvero norme interne di applicazione necessaria²⁰⁶. (c) L'applicazione del regime di responsabilità di cui al codice civile inoltre rende il vettore multimodale privo delle limitazioni di responsabilità generalmente inserite nei formulari invasi nella prassi²⁰⁷ (e previste, sia pure con notevoli differenziazioni, nelle singole convenzioni unimodali) nonché – nel caso specifico in cui il danno sia avvenuto nella tratta marittima – impossibilitato ad eccepire le cause di esonero della responsabilità di cui al sistema dei pericoli eccettuati di cui all'art. 4 della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi). Ciò appare ancora più grave in considerazione del fatto che, nel caso in cui il vettore multimodale avesse affidato l'esecuzione della tratta marittima ad un proprio subvettore, quest'ultimo nell'eventuale azione di regresso instaurata dal vettore multimodale, potrebbe eccepirgli i limiti di responsabilità e gli eventi esonerativi di cui alla già ricordata Convenzione di Bruxelles e, pertanto, in definitiva, il vettore multimodale si troverebbe a dover sopportare rischi che non potrebbe in alcun modo prevenire e cui non potrebbe sottrarsi altrimenti che stipulando polizze assicurative, i cui costi (elevati) inciderebbero necessariamente sulle condizioni di trasporto²⁰⁸.

L'orientamento di cui sopra *sub (ii)*, secondo cui ciascuna tratta di un trasporto multimodale deve essere regolata dalla specifica disciplina ad essa propria (c.d. **regime network**), presenta i vantaggi ed i limiti esposti sopra al paragrafo 2 con riferimento al problema teorico della scelta fra *network* e *uniform liability system*, in quanto, se da un lato, consente di evitare possibili (ma improbabili alla luce di quanto osservato sopra al paragrafo 3.B) conflitti con le convenzioni sui trasporti unimodali, dall'altro lato, (a) non pare curarsi del (e quindi non risolve il) problema dei danni e delle perdite non localizzabili²⁰⁹ e (b) conduce ad una situazione di incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità applicabile, che non è determinabile finché non si è verificato il danno.

²⁰⁶ In questo senso cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., pag. 922.

²⁰⁷ Si veda *retro* al paragrafo precedente.

²⁰⁸ Sul punto cfr. la precedente nota 82.

²⁰⁹ Sul punto cfr. ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, cit., pag. 156. Nell'aderire all'orientamento *de quo*, si pone il problema del “danno non localizzato” RIGHETTI (*Trattato*, cit., pag. 186), il quale, peraltro, non pare suggerire alcuna soluzione al problema e si limita a raccomandare ai vettori multimodali “di effettuare o di far effettuare dai loro agenti o rappresentanti in loco, tempestivi accertamenti sullo stato e condizioni delle merci” ad ogni operazione di imbarco e sbarco.

Inoltre, analizzando le motivazioni espresse dalla giurisprudenza aderente a questo secondo orientamento, si coglie la scarsa portata teorica delle soluzioni proposte. In particolare, la Corte d'Appello di Milano²¹⁰, in una pronuncia risalente, all'inizio della motivazione afferma apoditticamente che un trasporto multimodale marittimo-terrestre è “*per tale sua natura*” soggetto a leggi diverse per ogni tratto del percorso stesso, mentre successivamente, quasi volendo trovare nella sfera soggettiva una motivazione di tale soluzione, insiste sul fatto che sia evidente che “se nell'esecuzione del trasporto sono indispensabili determinati mezzi che fanno capo a leggi diverse, le parti contraenti intendono, senza che per ciò occorra una clausola espressa, assoggettarsi, per ogni tratto e per ogni mezzo adoperato, alle disposizioni che lo regolano”: è del tutto evidente la contraddittorietà di tale motivazione, in quanto, dapprima, viene affermata l'applicazione di *default* del *network liability system*, inteso come dato certo e non contestabile, mentre poco dopo, viene invece compiuta una “problematizzazione” di tale applicazione e viene ricercato un fondamento giuridico individuabile in una sorta di “scelta implicita” compiuta dalle parti del contratto di trasporto multimodale.

L'orientamento di cui sopra *sub (iii)*, secondo cui il trasporto multimodale deve essere disciplinato secondo il regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. **teoria dell'assorbimento**), pur avendo il pregio di regolamentare in modo uniforme il trasporto multimodale, consentendo quindi il superamento delle incertezze concernenti i “danni non localizzati”, pone alcuni problemi, in quanto (a) pare rifiutare la natura di fenomeno *a sé stante* del trasporto *de quo*, assoggettandolo ad un regime di responsabilità proprio di un'altra modalità di trasporto, (b) lascia spazio a notevoli profili di incertezza con riferimento alla nozione di “tratta prevalente” (che pare essere concetto difforme da quello di “tratta maggiore” di cui all'art. 2.2. della CM-NI)²¹¹ ed, infine, (c) rappresenta una “forzatura” degli ambiti di applicabilità

²¹⁰ Cfr. App. Milano 7 novembre 1950, cit.

²¹¹ La giurisprudenza (Trib. Genova 12 marzo 1992, cit.) non sembra dare una chiara indicazione in proposito. In questo senso, invece, la Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri, in *GUCE*, L 368 del 17 dicembre 1992, pag. 38-42 (v. *retro sub* nota 11) fissa in modo dettagliato la proporzione tra trasporto stradale ed altre modalità ai fini tale concetto. Al contrario, tale precisione viene perduta nel successivo Regolamento CE 2196/98 del Consiglio del 1 ottobre 1998 relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato (c.d. programma PACT), in *GUCE*, L 277 del 14 ottobre 1998, pag. 1-6 (v. *retro sub* nota 12), ove l'art. 2 afferma laconicamente che “il percorso stradale è il più breve possibile”.

delle singole convenzioni unimodali²¹², le quali, salvo il caso della CMR e della CMNI, non estendono le proprie previsioni a tratte diverse da quelle oggetto della propria regolamentazione²¹³.

In conclusione, la breve rassegna sopra condotta evidenzia in modo palese l'incertezza con cui si trovano a confrontarsi gli operatori commerciali di fronte al problema del regime di responsabilità del vettore multimodale: la giurisprudenza italiana, oltre a non offrire un sicuro punto di riferimento di fronte all'inesistenza di un quadro normativo di riferimento, si presenta frammentata in molteplici e divergenti posizioni e non pare in ogni caso giungere a risultati convincenti in quanto nessuno degli orientamenti segnalati *(i)* compie alcun riferimento all'importanza dell'autonomia privata nel settore in esame, né *(ii)* sembra porsi il problema di individuare soluzioni applicative che tengano nel debito conto l'internazionalità del fenomeno in esame (ma, anzi, il primo orientamento esaminato propone una visione "legeforistica" del tutto antitetica rispetto a principi interpretativi non soltanto pacifici nella prassi operativa, ma "consacrati" dall'entrata in vigore della ormai non più recente legge 218 del 1995), né, infine, *(iii)* risulta attento alle imprescindibili esigenze degli operatori, esigenze sostanzianti, in particolare, nella certezza del diritto applicabile e nella conformità a prassi consolidate nel proprio ambito commerciale.

In questo contesto, come già anticipato, risulta evidente la necessità di una regolamentazione uniforme del fenomeno che tenga conto non soltanto delle esigenze degli operatori, ma anche della pericolosità di lasciare aperti varchi interpretativi troppo ampi rimessi all'"arbitrio" di certa parte della giurisprudenza nazionale.

6. I LAVORI DEL CMI E DELL'UNCITRAL PER LA REGOLAMENTAZIONE DEL TRASPORTO "WHOLLY OR PARTLY BY SEA": UNA SINFONIA (GIÀ) INCOMPIUTA?

Il progressivo decremento del grado di uniformità del regime di responsabilità del vettore marittimo (cagionato dalla compresenza di almeno quattro diversi regimi di diritto materiale uniforme regolanti il fenomeno *de quo*²¹⁴), ha

²¹² Lo ammette implicitamente anche Trib. Genova 12 marzo 1992, cit.

²¹³ Si veda *retro* al paragrafo 3.B.

²¹⁴ Vale a dire: *(i)* la Convenzione di Bruxelles del 1924; *(ii)* la Convenzione di Bruxelles del 1924 come modificata dal Protocollo dell'Aja (1968); *(iii)* la Convenzione di Bruxelles del 1924 come modificata dal Protocollo di Visby (1979); *(iv)* le Regole di Amburgo (in vi-

condotto importanti organizzazioni internazionali non governative quali il Comité Maritime International (CMI) e l'UNCITRAL²¹⁵ a considerare la necessità di predisporre congiuntamente un nuovo strumento volto a disciplinare la materia *de qua*, sostituendo definitivamente i regimi attualmente in vigore: è in questo senso che l'Executive Council del CMI – dopo avere offerto la propria collaborazione all'UNCITRAL – ha costituito una Commissione Internazionale la quale ha elaborato un progetto (il “Draft Instrument”) originariamente destinato a disciplinare il solo trasporto marittimo. Successivamente, in considerazione della circostanza che nell'attuale contesto economico il trasporto marittimo si presenta con sempre maggiore frequenza quale fase di una più complessa operazione di trasporto multimodale²¹⁶, il Draft Instrument è stato esteso alla disciplina di tale tipologia di trasporto²¹⁷ (purché comprendente una

gore dal 1992). Per un sintetico quadro dei problemi derivanti dalla compresenza di tali differenti regimi di responsabilità sia consentito nuovamente rinviare a LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, cit., *passim* ed ivi riferimenti in giurisprudenza e dottrina.

²¹⁵ Sull'evoluzione dell'idea di elaborare una nuova convenzione sul trasporto marittimo da parte del CMI e dell'UNCITRAL cfr. BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 3-5. Nella dottrina straniera si veda da ultimo ASARIOTIS, *Important developments in transport law*, [2003] *Journal of International Maritime Law*, pag. 181 ss.; ID., *Draft Instrument on Transport Law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group*, *ibidem*, pag. 428 ss.

²¹⁶ Sul punto si vedano le precise osservazioni contenute nel documento A/CN.9/WG.III/WP.29, spec. paragrafi 12-26.

²¹⁷ L'articolo 7.1 (originariamente art. 4.1.1) del Draft Instrument prevede, infatti, che il periodo di responsabilità del vettore (o della *performing party*) sia compreso tra il momento della presa in consegna delle merci fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario e che, quindi, non sia limitato alla fase in cui le merci sono caricate sulla nave, ma si estenda anche alle (più o meno complesse) fasi che precedono e/o che succedono al trasporto marittimo.

Il tema dell'ambito applicativo del Draft Instrument è stato uno dei più discussi nelle *sessions* del *Working Group*: in particolare, dal *Report* sui lavori della 12ª sessione (documento A/CN.9/544, paragrafo 56) è agevole desumere che l'opinione dominante delle delegazioni, pur essendo favorevole all'estensione *door-to-door* del Draft Instrument, tende a voler evidenziare le differenze tra l'ambito applicativo del Draft e quello della Convenzione di Ginevra del 1980. Su quest'ultimo punto cfr. per tutti BERLINGIERI (*A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 267), il quale efficacemente afferma che “The difference between the Draft Instrument and the Multimodal Convention is that, while the latter aims at regulating multimodal transport of goods generally, the Draft Instrument seeks to regulate, in addition to the transport of goods by sea, transport by other modes which is complementary to transport by sea”. In generale, sull'ambito di applicazione del Draft Instrument al trasporto multimodale cfr. ALCANTARA, *The new regime and the multimodal transport*, [2002] LMCLQ, pag. 399 ss.; RÖSEGG, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, *ibidem*, pag. 316 ss.

tratta marittima²¹⁸, v. art. 1(a), già art. 1.5) ed è stato infine trasmesso all'UNCITRAL l'11 dicembre 2001 e successivamente sottoposto all'esame del *Working Group III*.

Proprio in conseguenza dell'estensione dell'ambito di applicazione del Draft Instrument al c.d. trasporto *door-to-door*²¹⁹ si è sollevato un ampio dibattito in seno al *Working Group* circa il sistema di responsabilità (*uniform o network*) da adottare con riferimento alle operazioni di trasporto multimodale.

La bozza originaria del Draft Instrument prevedeva all'art. 4.2.1²²⁰ un regime di responsabilità *network* applicabile soltanto qualora: (i) venisse fornita la prova che la perdita o il danno alla merce ovvero il ritardo nella consegna della stessa fossero avvenute durante una tratta non marittima: in altri termini, il Draft Instrument verrebbe applicato non soltanto allorché si verta in un'ipotesi di danno avvenuto durante la tratta marittima, ma anche qualora ci si trovi in presenza di un "danno non localizzato"²²¹; (ii) vi fosse una convenzione inter-

²¹⁸ È stato correttamente evidenziato che quelle contemplate dal Draft Instrument sono operazioni "multimodales transmaritimes", in quanto "la présence d'un segment maritime est donc un critère d'application du texte" (così DELEBECQUE, *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer*, in *D.M.F.*, 2003, pag. 937).

²¹⁹ L'accezione che viene data dal Draft Instrument al trasporto *door-to-door* coincide con la definizione di trasporto multimodale di cui sopra *sub* paragrafo 1 ed è quindi diversa da quella data al trasporto *door-to-door* nella nota 25; in virtù di ciò, nella presente analisi si farà riferimento al trasporto multimodale anziché al trasporto *door-to-door*.

²²⁰ Successivamente alla 12ª sessione del *Working Group III*, l'art. 4.2.1 è stato rinumerato come art. 8.

²²¹ Occorre peraltro evidenziare che nel corso della 12ª sessione del *Working Group III* all'art. 18 (anteriormente art. 6.7.1) rubricato "*Limits of liability*" è stato aggiunto in forma ipotetica un secondo comma, il quale, tra l'altro, dispone "if the carrier cannot establish whether the goods were lost or damaged during the sea carriage or during the carriage preceding or subsequent to the sea carriage, the highest limit of liability in the international and national mandatory provisions that govern the different parts of the transport shall apply" (v. documento A/CN.9/WG.III/WP.32). Tale norma – pur non essendo di per sé incompatibile con l'art. 8 – pare compromettere in modo rilevante l'applicabilità del Draft Instrument ai danni non localizzati. In questo senso è stata da più parti evidenziata la necessità di eliminare tale previsione in quanto "the greater the number of exceptions that were created to the broad application of the draft instrument, the more it could undermine the goals of predictability and uniformity"; tale riflessione appare vieppiù rilevante in considerazione del fatto che, come già evidenziato, la maggior parte dei danni relativi a trasporti multimodali non sono localizzabili e, pertanto, quella che dovrebbe essere un'eccezione all'applicazione del Draft Instrument diverrebbe una regola.

nazionale (non anche una disciplina nazionale²²²) non derogabile dalla volontà delle parti, la quale disciplini specificamente i profili inerenti la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione²²³.

Nel corso dell'11^a sessione del *Working Group III*, la delegazione italiana²²⁴ ha avanzato una proposta²²⁵ volta a eliminare l'art. 4.2.1 e ad ampliare l'ambito di applicazione del Draft Instrument – secondo un criterio di *uniform liability* – a tutte le tratte anteriori o successive al trasporto marittimo, non soltanto nei rapporti tra interessato al carico e vettore multimodale, ma anche con riferimento alle *recourse actions* del vettore multimodale nei confronti del *performing carrier*; tale regime sarebbe inoltre esteso anche alle azioni (di natura contrattuale) dell'interessato al carico (*shipper* o *consignee*) nei confronti del *performing carrier*. Il fondamento della tesi italiana riposa nella circostanza che lo *uniform liability system* non soltanto consente di superare i problemi legati all'*uncertainty* tipica della *network liability*, ma non pare contrastare (in modo significativo) con gli ambiti applicativi delle singole convenzioni unimodali attualmente in vigore²²⁶ o con “*any future regional multimodal convention*”²²⁷.

²²² È stato correttamente evidenziato da parte della dottrina (BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., pag. 11) che il riferimento alle norme nazionali è stato escluso perché “avrebbe praticamente distrutto l'uniformità in quanto gli Stati avrebbero potuto a loro arbitrio escludere in qualsiasi momento l'applicazione del regime uniforme adottando una normativa interna”.

Per contro il Canada, nella propria proposta di discussione presentata in sede UNCTRAL (documento A/CN.9/WG.III/WP.23, paragrafo 9), ha richiesto che il regime *network* fosse reso applicabile anche quando fosse in vigore una legge nazionale inderogabile. Nello stesso senso (ancorché implicitamente) si veda anche la proposta di discussione presentata dalla Svezia (documento A/CN.9/WG.III/WP.26).

²²³ È infatti da condividere l'opinione di attenta dottrina (BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., pag. 11; DELEBECQUE, *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer*, cit., pag. 937), la quale ha sottolineato che sono soggetti al *network liability system* soltanto i profili inerenti la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione, mentre restano disciplinati dalle previsioni del Draft Instrument tutti gli altri aspetti del contratto di trasporto.

²²⁴ La delegazione italiana è composta dal Prof. Francesco Berlingieri e dal Prof. Stefano Zunarelli.

²²⁵ Cfr. documento A/CN.9/WG.III/WP.25. Per un commento della proposta italiana cfr. STURLEY, *The treatment of performing parties*, in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 240 ss.

²²⁶ Sul punto cfr. la lucida analisi di BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 269 ss.

²²⁷ Si veda il documento A/CN.9/526, paragrafo 246.

È stato peraltro evidenziato in sede di discussione²²⁸ che, benché lo *uniform liability system* sia certamente il miglior sistema di regolamentazione del trasporto multimodale (v. *retro* al paragrafo 2), non si può prescindere dall'adozione di un *network liability system* "because it was impossible to derogate by contract from the mandatory rules applicable to the different modes of transport, whether they were uniform rules or national rules". La delegazione italiana ha comunque sottolineato che l'anomalia delle conseguenze di questo approccio, derivanti dal fatto che l'eventuale subvettore (*performing carrier* o *performing party*) del vettore multimodale sarebbe sottoposto a due differenti regimi a seconda che l'azione di risarcimento del danno o della perdita della merce fosse esperita (i) dal vettore multimodale (nel quale caso troverebbe applicazione la convenzione unimodale regolante la tratta di trasporto eseguita dal *performing carrier*) ovvero (ii) dallo *shipper* o dal *consignee* (nel quale caso troverebbe applicazione il Draft Instrument, con il temperamento di cui all'art. 4.2.1). Onde superare (almeno parzialmente) questa anomalia la delegazione italiana ha suggerito di estendere l'applicazione del Draft Instrument alle azioni contro il *performing carrier* qualora questi sia un vettore marittimo, modificando conseguentemente la formulazione dell'art. 4.2.1; al contrario, qualora il *performing carrier* non sia un vettore marittimo, le azioni promosse nei suoi confronti sarebbero regolate dalla convenzione unimodale o dalla legge nazionale applicabile al contratto di trasporto, così come le previsioni di tale contratto.

Successivamente, nel corso della 12^a sessione del *Working Group III*, sono state avanzate due significative proposte da parte (i) della delegazione olandese e (ii) della delegazione statunitense.

La delegazione olandese, partendo dal presupposto che non è possibile escludere il verificarsi di conflitti tra le convenzioni unimodali e la disciplina del trasporto multimodale e che, pertanto, non è allo stato concepibile l'utilizzo della *uniform liability*²²⁹, pur ritenendo "acceptable" la soluzione *network* di cui all'art. 4.2.1 del Draft Instrument, ha avanzato una proposta²³⁰ di lungo perio-

²²⁸ Si veda il documento A/CN.9/526, paragrafo 220.

²²⁹ La posizione dell'Olanda circa l'infattibilità allo stato attuale dell'applicazione al trasporto multimodale dello *uniform liability system* è stata recentemente ribadita dal delegato olandese, Prof. Van der Ziel, nella relazione presentata al Convegno *Verso una nuova disciplina internazionale del trasporto multimodale? La proposta UNCITRAL – CMI*, svoltosi presso la Facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Genova il 22 maggio 2004 nell'ambito delle giornate di studio riguardanti *Le tradizioni e le prospettive di un sistema giuridico europeo* in occasione di Genova 2004 – Capitale Europea della Cultura, in questa *Rivista*, 2004, pag. 907.

²³⁰ Cfr. documento A/CN.9/WG.III/WP.33.

do avente ad oggetto l'utilizzo di un sistema di responsabilità vettoriale detto "unimodal plus". Tale sistema consiste nel prevedere che ciascuna delle singole convenzioni unimodali sia dotata di una norma in base alla quale i trasporti precedenti o successivi allo specifico modo di trasporto dalle stesse contemplate siano assoggettati alla disciplina di tali convenzioni (ad esempio, nel caso di un trasporto aereo dovrebbe essere esteso alle tratte precedenti o successive alla tratta aerea il regime della Convenzione di Montreal, ovvero, nel caso di un trasporto su strada dovrebbe essere estesa alle tratte precedenti o successive alla tratta stradale il regime della CMR); in tal modo, onde prevenire conflitti tra convenzioni (che, in virtù di tale ricostruzione, si verificherebbero inevitabilmente in modo sistematico), da un lato, verrebbe stabilito che le parti debbano indicare contrattualmente in base a quale regime uniforme assoggettare la disciplina del trasporto e, dall'altro lato, sarebbe prevista una *conflict of convention provision* identica in ciascuna convenzione.

La delegazione statunitense²³¹, accogliendo la *network liability provision* di cui all'originario art. 4.2.1 del Draft Instrument, in primo luogo ha precisato che al fine di garantire il raggiungimento di un regime uniforme di responsabilità, "we would keep the network exception as narrow as possible" e in secondo luogo ha proposto di distinguere tra i soggetti ausiliari del vettore (i) le *maritime performing parties*, le cui prestazioni dovranno essere assoggettate al regime di responsabilità previsto dal Draft Instrument, e (ii) le *non maritime performing parties*, le cui prestazioni dovranno essere assoggettate agli attuali regimi di responsabilità previsti dalle singole convenzioni unimodali (o alle leggi nazionali) applicabili. Le osservazioni e la proposta degli Stati Uniti hanno ricevuto ampio consenso anche da parte delle delegazioni italiana (che ha proposto la definizione delle *performing parties* di cui sopra, poi accolta dal *Working Group*) e olandese²³².

Allo stato attuale, quindi, il Draft Instrument prevede uno *uniform liability system*²³³, "temperato" dall'introduzione di principi *network* applicabili ove

²³¹ Cfr. documento A/CN.9/WG.III/WP.34. Per un commento della posizione statunitense cfr. STURLEY, *The treatment of performing parties*, cit., pag. 241 ss.

²³² Cfr. documento A/CN.9/544, paragrafo 21.

²³³ Non pare opportuno procedere ad un commento del regime di responsabilità *uniform* previsto dal Draft Instrument in quanto esso è ancora in corso di discussione, come risulta evidente dal fatto che il testo dell'art. 14 del Draft Instrument di cui al documento A/CN.9/WG.III/WP.36 paragrafo 7 è soltanto una "provisional revised version" delle bozze precedentemente discusse in seno al *Working Group*. Per un commento al regime di responsabilità prefigurato nelle prime *sessions* del *Working Group III* cfr., tra i contributi più rilevanti, ASARIOTIS, *Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law*, [2002] LMCLQ, pag. 382 ss.; BEARE, *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, *ibidem*, pag. 306 ss.; BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instru-*

l'estensione del regime *uniform* (concepito essenzialmente sulla falsariga delle convenzioni esistenti sul trasporto marittimo²³⁴) risulta stridente con la regolamentazione del fenomeno con cui gli operatori delle tratte *inland* sono abituati a confrontarsi²³⁵.

Tale regolamentazione – la cui *ratio* deriva dal fatto che il punto di partenza del Draft Instrument è il trasporto marittimo e che soltanto in una seconda fase si sia deciso di regolamentare un “sottotipo” del trasporto multimodale – rende pertanto evidente che il Draft Instrument rappresenta, allo stato attuale, un'occasione perduta per la regolamentazione uniforme del trasporto multimodale, in quanto, benché da più parti (e, in modo particolarmente significativo, dalla delegazione italiana) si sia evidenziata la necessità di superare una visione “*network*”, lo spettro dell'insuccesso di un sistema prevalentemen-

ment on Transport Law del CMI, cit., pag. 25 ss.; BERLINGIERI, *Basis of liability and exclusions of liability*, [2002] LMCLQ, pag. 336 ss.; HUYBRECHTS, *Limitation of liability and of actions*, *ibidem*, pag. 370 ss.

Occorre evidenziare che una parte della dottrina ha sottolineato che l'elaborazione delle regole di dettaglio inerenti ciascuno dei temi sottoposti all'attenzione del *Working Group* è ostacolata dalla mancanza di principi comuni chiari ai redattori e dall'atteggiamento eccessivamente “temporeggiatore” dei redattori nel compiere delle “scelte” (cfr. TETLEY, *The UNCITRAL Draft Convention – Governing means choosing. Can one draft details, without first agreeing on the principles?*, in *Fairplay Magazine*, 20 marzo 2003, pag. 28 e reperibile anche sul sito Internet <http://tetley.law.mcgill.ca/publications/fairplay.htm>); altri autori hanno invece criticato il fatto che il Draft Instrument pare redatto tenendo conto delle esistenti convenzioni sui trasporti unimodali piuttosto che del dibattito teorico in materia (cfr. TASSEL, *Project CNUDCI: une double critique du fond*, in *D.M.F.*, 2004, pag. 3 ss.).

²³⁴ In questo senso si vedano i commenti di cui alla precedente nota 233.

²³⁵ In proposito occorre evidenziare che la delegazione svedese – nell'ottica di giungere in futuro ad un regime di responsabilità realmente “uniforme” – ha evidenziato l'importanza “*to adapt the liability regime of Draft Instrument to the existing regimes for carriage of goods by road and rail in order to create a true multimodal convention*” (così documento A/CN.9/WG.III/WP.29, paragrafo 153). In questo senso cfr. anche documento A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, paragrafo II.2, oltre a UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafo 101, ove nelle risposte ai quesiti proposti dall'UNCTAD è stato evidenziato che solo una minoranza degli operatori intervistati proponeva l'estensione del regime marittimo a tratte di trasporto non marittime di un trasporto multimodale (o l'estensione del regime stradale a tratte non stradali di un trasporto multimodale); tale critica è stata evidenziata, tra l'altro, anche dall'Ibero-American Maritime Law Institute (cfr. documento A/CN.9/WG.III/WP.28/Add.1, paragrafo I).

Sul fatto che una delle principali cause dell'insuccesso della Convenzione di Ginevra del 1980 sia riconducibile all'utilizzo di soluzioni tratte dalle coeve Regole di Amburgo si vedano i significativi spunti presenti in HERBER, *Towards the Harmonization of Carrier's Liability Regimes?*, in questa *Rivista*, 1992, pag. 945 ss.

te “uniform”, quale quello delineato dalla Convenzione di Ginevra del 1980, ha condotto il *Working Group III* verso soluzioni meno ambiziose e poco attente all’evoluzione del diritto dei trasporti. Soluzioni che, sulla base delle risposte ai questionari diffusi dall’UNCITRAL e dall’UNCTAD, non appaiono conformi alle esigenze degli operatori commerciali²³⁶.

7. CONCLUSIONI. IL TRASPORTO MULTIMODALE COME CHIAVE DI VOLTA DEL “SISTEMA DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI”

Quasi trent’anni fa, attenta dottrina evidenziava come la disciplina propria di ciascun tipo di trasporto potesse essere ricondotta nell’alveo di un vero e proprio “*sistema dei trasporti internazionali*”²³⁷, ove, al di là della diversità con cui sono caratterizzate le singole regole inerenti ciascuna modalità, esiste un

²³⁶ Cfr. UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l’utilizzo dello *uniform system of liability*.

²³⁷ Cfr. CARBONE, *Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, pag. 119; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., pag. 61 ss. I risultati cui giungono tali lavori, tra l’altro, sono stati condivisi ed accolti anche da una dottrina tradizionalmente contraria ad una ricostruzione del fenomeno trasportistico in termini divergenti rispetto alle soluzioni elaborate in seno alla teoria dell’autonomia del diritto della navigazione di derivazione scialojana: in tale senso cfr. per tutti GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 1 ss.. Nel senso della necessità di un’analisi (e di una disciplina) del diritto dei trasporti che prescindano dalle singole ripartizioni modali cfr. in particolare gli importanti lavori di ROMANELLI (*Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., pag. 243 ss.; ID., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, pag. 1343 ss.; ID., *Il trasporto*, in questa *Rivista*, 1983, pag. 120 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, pag. 295 ss.; ID., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in questa *Rivista*, 1999, pag. 197 ss.), cui adde, senza pretesa di completezza, BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi dei diversi tipi di trasporto*, in *Trasporti*, 1976, n. 9, pag. 39 ss.; CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell’unitarietà del trasporto*, cit., pag. 59 ss.; ID., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO, *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 170; GIANNINI, *Uniformità e difformità nel regime giuridico dei trasporti*, in *Studi sulle convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Roma, 1935, pag. 177 ss.; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, cit., pag. 409 (il quale peraltro evidenzia esplicitamente l’assenza di principi comuni ai vari modi di trasporto regolati dalle convenzioni di diritto uniforme, sottolineando che l’utilizzo di regole comuni è determinato esclusivamente da “*drafting reasons*”); MENGOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, pag. 225 ss.; RAMBERG, *The law of carriage of goods – attempts to harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974, pag.

corpus di principi comuni ai vari tipi di trasporto unimodale²³⁸. Tale prospettiva è stata recentemente accolta con successo dal legislatore tedesco con la *Transportrechtsreformgesetz* del 25 giugno 1998²³⁹.

Nel senso da ultimo indicato la dottrina ha quindi evidenziato il superamento della tradizionale distinzione modale²⁴⁰, anche in considerazione del fat-

2 ss.; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", cit., pag. 643 ss.; RIGHETTI, *Trattato*, cit., II, pag. 533 ss.; SPASIANO, *Uso del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, I, pag. 471 ss. Nello stesso senso, già ASCARELLI (*Recensione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, pag. 157) rilevava l'estensione ai trasporti terrestri di principi elaborati nell'ambito dei trasporti marittimi. Particolarmente significativo è infine il punto di vista di G. FERRARINI (*La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, I, Genova, 1979, *passim*) ove il trasporto inteso in modo unitario è la base di partenza per un'analisi economica del fenomeno.

Del successo di tale concezione è oggi testimone l'autonomia didattica di cui beneficia il diritto dei trasporti e la sempre crescente diffusione dei relativi manuali (nel panorama italiano si vedano in particolare i recenti contributi di ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2004; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003; RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, cit.).

²³⁸ IVALDI (*Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, pag. 43-44) ha correttamente esemplificato i principi comuni ai vari tipi di trasporto unimodale, consistenti nella circostanza che la responsabilità è: (i) imputata al vettore per colpa presunta (o, in rare ipotesi, a titolo oggettivo); (ii) imputata al vettore a meno che questi non dimostri la riconducibilità causale del danno ad un pericolo eccettuato (ovvero la non riconducibilità causale del danno al fatto proprio o dei propri ausiliari, in costanza di un comportamento diligente proprio o dei propri ausiliari); (iii) inderogabile (generalmente in senso favorevole all'interessato al carico); (iv) imputata al vettore qualora il danno si sia verificato entro limiti temporali ben determinati; (v) opponibile al vettore in ragione della difformità quantitativa/qualitativa tra la merce consegnata e quella descritta nel documento di trasporto; (vi) limitata sotto il profilo quantitativo (limite del debito) e temporale (termini brevi di prescrizione/decadenza delle azioni dell'avente diritto al carico).

Più di recente, ROMANELLI (*Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., pag. 207-208 e 212-215) ha evidenziato come "principi comuni" il fatto che nei testi di diritto uniforme (i) siano assoggettate allo stesso regime la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, (ii) il regime di responsabilità del vettore sia esteso ai propri ausiliari o preposti o ad eventuali subvettori e (iii) i documenti di trasporto relativi ai vari modi presentano notevoli affinità e denotano caratteri evolutivi comuni.

²³⁹ Su tale normativa cfr. per tutti HERBER, *The New German Transport Legislation*, in *Eur. Transp. Law*, 1998, pag. 591 ss.; ID., *New Maritime and Transport Legislation in Germany*, in questa *Rivista*, 2000, pag. 1049 ss.

²⁴⁰ In questo senso ROMANELLI, *da un lato* (in *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., pag. 303), ha evidenziato la "tendenza dei testi di diritto uniforme relativi ad un singolo tipo di trasporto ad accogliere istituti sorti nell'ambito della disciplina di altro tipo di trasporto", dall'altro (in *Diritto aereo*, diritto della navigazione e diritto dei trasporti, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, cit., pag. 1342), ha affermato che il "trasporto ten-

La responsabilità del vettore multimodale

to che “con i moderni sistemi di trasporto i rischi tendono ad equivalersi”²⁴¹ e non è, dunque, necessaria una differenziazione delle regole di responsabilità²⁴². Tale circostanza pare trovare pacifica conferma nei principi di diritto comunitario in materia di trasporto²⁴³.

Il trasporto multimodale pare allora porsi come la sintesi dei risultati del superamento della visione unimodale²⁴⁴: in questo senso risulta evidente la necessità di una regolamentazione del trasporto multimodale che possa rappre-

de a presentarsi, indipendentemente dal veicolo utilizzato, un fenomeno economico unitario”, precisando, infine che si deve osservare un “insieme di eguali ed analoghe regole che consentono, a mio parere, di affermare che vi è ormai un diritto uniforme che, pur tuttora contenuto in testi relativi ai singoli trasporti unimodali, ha caratteri comuni ed omogenei e si pone come diritto uniforme in materia di trasporto e, in specie, di responsabilità del vettore e dei documenti del vettore” (in Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto, cit., pag. 217). Nello stesso senso GAETA (*Del trasporto in generale*, cit., pag. 7), ancorché le singole modalità di trasporto siano riconducibili a tipi contrattuali distinti, non pare “*sia compromesso il carattere unitario del contratto di trasporto*”. Per la dottrina straniera, da ultimo, cfr. per tutti RAMBERG, *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, cit., pag. 649.

²⁴¹ Così CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, cit., pag. 59.

²⁴² In questo senso RICHTER-HANNES (Possibility and necessity of the unification of international transports law, cit., pag. 504) ha affermato che “an objective reason for justifying differences in regulation may only consist in a specific peculiarity ensuing from the medium of transport or from the technological or commercial conditions of transport, and only on cases where these specific features cannot be compensated by the high degree of abstraction immanent in every civil law provision” ed ha altresì evidenziato (pag. 505) la iato tra le condizioni tecniche volte all'unità ed alla “combinazione” dei differenti modi di trasporto e la “realtà” della disciplina giuridica del fenomeno, costituita da una totale frammentazione normativa volta ad impedire l'uniformità.

²⁴³ In questo senso è stato correttamente affermato che “si è superata in sede comunitaria quella distinzione tra trasporti terrestri (stradali, ferroviari e su vie navigabili) da un lato e trasporti marittimi ed aerei dall'altro che sembrava derivare dall'art. 84 del Trattato istitutivo della C.E.E.” (così ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., pag. 303-304. Nello stesso senso cfr. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, pag. 160 ss.; ID., *Il diritto comunitario dei trasporti*, cit., pag. 121 ss. Da ultimo, SCHIANO DI PEPE, *Commento agli artt. 70-80 TCE, Sub art. 80*, cit., pag. 499-500).

²⁴⁴ Secondo ROMANELLI (*Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., pag. 1343) il trasporto multimodale “è fenomeno che mette in risalto la sostanziale unitarietà del fatto pratico ed economico del trasporto”. Nello stesso senso FERRARINI-RIGHETTI (*Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo)*, cit., pag. 99-100), riferendosi alla Convenzione di Ginevra del 1980, hanno affermato che essa “costituisce un passo avanti verso la completa unificazione del diritto dei trasporti in genere e tende a superare l'attuale differenziazione tra i vari regimi di responsabilità previsti per i singoli “modi”, e per il “modo” marittimo tra le varie Regole (L'Aja e Visby; Amburgo) finora in concorrenza”.

²⁴⁵ Ancorché da più parti l'adozione di una nuova convenzione sul trasporto multimodale sia stata guardata con scetticismo (cfr. GRIGGS, *Obstacles to uniformity of Maritime Law*

sentare una “codificazione” di quei principi comuni al diritto dei trasporti cui facevamo riferimento sopra, regolamentazione che non soltanto consentirà di fugare l’inaccettabile situazione di incertezza in cui si trovano gli operatori commerciali (situazione che abbiamo cercato di evidenziare nei precedenti paragrafi 3, 4 e 5), ma che, soprattutto, si porrà come solida base per una vera e propria “unificazione” del diritto dei trasporti.

Ecco, allora, che la disciplina della responsabilità del vettore multimodale, attuata da una convenzione di diritto materiale uniforme²⁴⁵ in termini di *uniform liability*, non appare un mero auspicio, ma è una precisa esigenza del sistema dei trasporti internazionali²⁴⁶.

– The Nicholas J. Healy Lecture, [2003] JMLC, pag. 204, secondo cui “we should not forget that there are also codes, model laws, guidelines and rules, which, under the circumstances, may be more appropriate than a convention for harmonization of law”. Nello stesso senso HERBER, *Towards the Harmonization of Carrier's Liability Regimes?*, cit., pag. 956 e 959, il quale, partendo dalla premessa che “even where the principles are the same, they often are expressed in a different manner”, ritiene peraltro che “greater harmonization of transport law would be a great advantage for the clarity and reliability in this field of law which is one of the most complicated at all” e suggerisce l’adozione di una *Model Law*), si condivide l’idea di chi ha evidenziato che “*se l’obiettivo è l’uniformità e non l’armonizzazione debbono essere scartati gli strumenti non vincolanti, quali gli standard contracts o le clausole-tipo elaborate da organismi specializzati od organizzazioni degli ambienti professionali e destinati ad essere inseriti in via volontaristica dai contraenti nelle loro transazioni commerciali*” (in quanto, pur rappresentando il primo passo verso l’unificazione, “*non hanno effetti diretti negli ordinamenti nazionali*”), ed ha quindi volto lo sguardo verso “*lo strumento pattizio, che presenta rigidità maggiori al momento dell’inserimento nell’ordinamento interno (...) e maggiori garanzie di controllo*” (così BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, cit., pag. 484. Nello stesso senso DE WIT, *Multimodal transport*, cit., pag. 194-195; ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, cit., pag. 160), precisando, naturalmente, che “motore fondamentale per garantire il successo di qualsiasi disciplina internazionale (...) è che le disposizioni adottate siano bene accette negli ambienti professionali al fine di corrispondere alle loro necessità concrete non solo in senso astratto” (così BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, loc. ult. cit.).

In generale, per una completa analisi degli strumenti volti a garantire l’uniformità del diritto dei commerci internazionali si veda, da ultimo, DE LY, *Uniform Commercial Law and International Self-Regulation*, in *Dir. comm. int.*, 1997, pag. 519 ss..

²⁴⁶ Cfr. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., pag. 246, secondo cui: “la tendenza verso l’elaborazione di una disciplina comune non solo significa ritenere quanto meno solo provvisoria l’accettazione in materia di trasporto combinato del c.d. principio del sistema “network”; ma significa altresì, più in profondità, accettarsi da parte degli operatori nei singoli settori di trasporto il principio dell’applicazione di una disciplina sostanzialmente unitaria. E significa soprattutto che gli Stati, i quali spesso nelle Convenzioni in materia di trasporto sono stati più sensibili alle esigenze singole, anche se importanti e meritorie, delle categorie di operatori (vettori, assicuratori...) che non a quelle della massa degli utenti che non sono organizzati in categorie altrettanto potenti, debbano tendere a imporre un regime unitario ed uniforme in materia di responsabilità del vettore in vista dell’interesse collettivo allo sviluppo dei trasporti”.