

IL TRASPORTO MULTIMODALE

MONICA BRIGNARDELLO

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La Convenzione di Ginevra del 1980: un tentativo fallito di regime uniforme sul trasporto multimodale internazionale. – 3. La disciplina pattizia: le Regole Unctad/CCI del 1992. – 4. La regolamentazione sul trasporto multimodale adottata da alcuni gruppi di Stati e da alcuni singoli Stati. – 5. La mancanza di una regolamentazione del trasporto multimodale in Italia e gli orientamenti della giurisprudenza. – 6. Il *Draft Instrument on Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]* dell'Uncitral/CMI – 7. La posizione dell'Unione europea circa una possibile regolamentazione in ambito comunitario del trasporto multimodale. – 8. Le questioni aperte relative alla realizzazione di una regolamentazione normativa internazionale del trasporto multimodale. – 8.1. La scelta dello strumento a cui ispirarsi per regolare il trasporto multimodale. – 8.2. Il tipo di regime di responsabilità del vettore multimodale. – 8.3. La natura della responsabilità del vettore multimodale. – 8.4. L'ammontare del limite del debito. – 9. Considerazioni conclusive.

1. Premessa

L'avvento dei *containers* ed il loro agevole trasbordo da un mezzo di trasporto ad un altro hanno favorito, a partire dagli anni Sessanta del Novecento, lo sviluppo del trasporto *door to door*¹. Per gli aventi diritto al carico è apparso spesso più conveniente, piuttosto che stipulare singoli contratti con più vettori unimodali, rivolgersi ad un unico soggetto – il vettore multimodale – che, in virtù di un singolo contratto, si assume la responsabilità per il trasferimento del carico da un luogo ad un altro attraverso due o più modalità di trasporto².

A fronte del crescente rilievo che nella realtà operativa il trasporto multimodale ha assunto con il trascorrere degli anni non ha fatto seguito, sul piano normativo, un'uniforme regolamentazione di questo fenomeno. Infatti, mentre da un lato gli utenti appaiono sempre più indifferenti ai mezzi di trasporto utilizzati, essendo principalmente interessati al risultato del trasferimento *door to door* globalmente considerato, dall'altro la normativa, sia interna sia internazionalmente uniforme, risulta ancora improntata ad un principio di separatezza a seconda del

¹ Va peraltro segnalato che il trasporto multimodale non richiede necessariamente l'impiego di *containers* anche se nella pratica essi sono spesso utilizzati grazie al fatto di consentire un rapido trasbordo della merce da una modalità di trasporto ad un'altra senza rotture di carico: v. ORIONE M., *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in *Dir. Mar.*, 1996, pag. 656.

² Sugli elementi caratterizzanti il contratto di trasporto multimodale e sulle differenze rispetto a contratti simili o contermini (quali, tra gli altri, il contratto di trasporto cumulativo, combinato, successivo, sovrapposto, accessorio, con pre- o rispedizione) v. ARROYO I., *Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 533 ss.; CASANOVA M.–BRIGNARDELLO M., voce *Trasporto multimodale*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm., Agg.*, Torino, 2003, pag. 919 ss.; LA MATTINA A., *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de jure condendo*, in *Dir. Mar.*, 2005, pag. 1 ss.; MAPELLI E., *El transporte aereo multimodal*, in *Dir. aereo*, 1982, pag. 50 ss.; PIPPIA D., *Il trasporto multimodale*, in CENDON P. (a cura di), *Il diritto privato nella giurisprudenza. I nuovi contratti. Trasporto*, vol. XVII, Torino, 2004, pag. 713 ss.; SILINGARDI G., *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, pag. 746 ss.; SILINGARDI G.–LANA A.G., *Il trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, quaderno n. 22, 1994, pag. 11 ss.

mezzo impiegato. In effetti, se, come si vedrà³, si escludono alcuni Stati e gruppi di Stati, tanto in Italia quanto in sede internazionale manca ancor oggi una disciplina che regoli in modo specifico gli obblighi e le responsabilità del vettore multimodale.

La pluralità di convenzioni internazionali e di normative interne relative alle singole modalità di trasporto, unitamente alla presenza, in alcuni Stati e gruppi di Stati, di specifiche disposizioni sul trasporto multimodale non rendono sempre agevole l'individuazione della normativa che viene in rilievo nei singoli casi⁴. Il vettore multimodale, infatti, quando stipula il contratto, non è spesso in grado di prevedere anticipatamente in base a quale normativa sarà tenuto a rispondere di eventuali danni, il che è tutt'altro che indifferente solo che si consideri che le normative vigenti regolano, con diversità talvolta sostanziali, per esempio, la natura della responsabilità vettoriale, i limiti di debito, i documenti del trasporto, i termini di prescrizione.

In questo scenario appare interessante, fotografato il quadro esistente, illustrare i principali studi e progetti che nelle varie sedi internazionali sono stati (e continuano ad essere) portati avanti in questi ultimi anni, per indagare quali possano essere le migliori soluzioni per risolvere il problema della mancanza di una regolamentazione uniforme sul trasporto multimodale e quali gli ostacoli che si frappongono alla loro concreta realizzazione.

2. *La Convenzione di Ginevra del 1980: un tentativo fallito di regime uniforme sul trasporto multimodale internazionale*

Il primo tentativo di pervenire ad una regolamentazione internazionale del trasporto multimodale risale addirittura al 1930 ad opera dell'*International Institute for Unification of Private Law* (Unidroit).

Vi sono poi stati alcuni progetti di convenzione⁵ il più significativo dei quali è certamente quello che ha portato alla firma a Ginevra, il 23 maggio 1980, della Convenzione sul trasporto multimodale di merci⁶. Tale Convenzione, che avrebbe dovuto trovare applicazione allorquando il

³ V., *infra*, paragrafo 4.

⁴ In effetti, come posto in rilievo da una parte della dottrina (cfr. BARATTI S., *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 483), ci si trova di fronte "a una giungla di disposizioni tale da rendere talvolta difficile la ricerca della soluzione del caso concreto, vuoi per la sovrapposizione di norme applicabili, vuoi per la presenza di lacune nei diversi sistemi normativi che possono venire in considerazione".

⁵ Nel 1969 il *Comité Maritime International* (CMI) preparò un progetto di convenzione sul trasporto multimodale noto come *Tokio Rules*. Un anno più tardi il progetto dell'Unidroit del 1930 e quello del CMI del 1969 vennero uniti in un unico testo – *Draft Convention on the International Combined Transport of Goods (TMC Draft)* – che però non ebbe seguito.

⁶ Sulla Convenzione di Ginevra del 1980 v., tra gli altri, CASANOVA M.–BRIGNARDELLO M., *voce cit.* nella nota 2, pag. 923 ss.; DRISCOLL W.–LARSEN P.B., *The Convention on International Multimodal Transport of Goods*, in *Tulane law rev.*, 1982, vol. 57, pag. 193 ss.; D'ALESSIO W., *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, pag. 423 ss.; FARENGA L., *I tentativi di regolamentazione uniforme del trasporto multimodale e la Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980*, in *Trasp.*, 1982, n. 27, pag. 134 ss.; LA MATTINA A., *op. cit.* nella nota 2, pag. 29 ss.; MAPELLI E., *op. cit.* nella nota 2, pag. 59 ss.; RODIÈRE R., *La Convention de Genève du 24 mai 1980 sur les transports multimodaux*, in *Boll. transp.*,

luogo di presa in carico delle merci o quello di riconsegna fosse situato in uno Stato contraente (art. 2), in realtà non è operativa in quanto non ha raggiunto il richiesto numero di ratifiche per entrare in vigore. Ciò nonostante essa non è rimasta, di fatto, lettera morta in quanto, come si vedrà, ha rappresentato un modello a cui vari Stati si sono ispirati nell'emanare le proprie normative interne sul trasporto multimodale.

Venendo alle principali disposizioni in essa contenute, è appena il caso sinteticamente di ricordare che la Convenzione di Ginevra del 1980 prevede che il vettore multimodale sia responsabile per i danni risultanti da perdita, da avaria o da ritardo nella riconsegna delle merci (art. 16) dal momento della loro presa in consegna alla riconsegna (art. 14) a meno che non riesca a provare di aver adottato tutte le misure ragionevolmente richieste per evitare l'evento dannoso e le sue conseguenze (art. 16). Allorquando responsabile, il vettore multimodale può limitare il proprio debito ad un importo pari a 920 d.s.p. per collo o altra unità o a 2,75 d.s.p. per chilogrammo lordo di merce persa o avariata (a seconda di quale ammontare risulti più alto) nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta via mare ed a 8,33 d.s.p. di peso lordo della merce persa o danneggiata negli altri casi in cui, cioè, non sia previsto un trasferimento via mare. I danni derivanti dal ritardo nella riconsegna delle merci sono invece risarcibili fino ad un tetto massimo pari a due volte e mezzo il corrispettivo del trasporto pagato per le merci pervenute in ritardo se non eccedente il corrispettivo totale (art. 18). Va sottolineato che i limiti appena descritti valgono solo se non è stato possibile individuare in quale tratta del trasporto si sono verificati i danni. Nell'ipotesi, invece, di danni localizzati, se esiste una convenzione internazionale o una normativa nazionale che fissa limiti più alti, questi ultimi sostituiscono quelli più bassi della Convenzione di Ginevra (art. 19). In ogni caso il vettore multimodale decade dal beneficio del limite, con conseguente obbligo di risarcimento integrale dei danni al carico, se la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna della merce sono derivati da un suo atto o omissione compiuto con l'intento di causare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che tale danno si sarebbe potuto probabilmente verificare (art. 21).

Secondo uno studio dell'*United Nations Conference on Trade and Development* (Unctad)⁷, le ragioni dell'insuccesso della Convenzione di Ginevra del 1980 risiedono innanzitutto nel fatto che il regime di responsabilità del vettore multimodale è stato percepito come troppo complicato ed ha trovato resistenza da parte dei vettori e dell'industria marittima che hanno soprattutto criticato tre

1983, pag. 490 ss.; SANCHEZ GAMBORINO F.M., *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. 109 ss.; SILINGARDI G.–LANA A.G., *op cit.* nella nota 2, pag. 61 ss.; ZUNARELLI S., *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in AA.VV., *Il trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del Mediterraneo*, Messina, 1994, pag. 161 ss.

⁷ Sulle ragioni dell'insuccesso della Convenzione di Ginevra del 1980 vedasi il Rapporto dell'Unctad del 13 gennaio 2003, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, di cui *infra* al paragrafo 8.

aspetti ossia: la natura colposa della responsabilità del vettore multimodale modellata sulla base della Convenzione di Amburgo del 1978 con la conseguente mancanza di specifiche cause di esonero contemplate invece dalle Regole dell'Aja-Visby; la previsione di limiti del debito troppo alti e quindi svantaggiosi per i vettori; il principio di una responsabilità uniforme del vettore multimodale avente come conseguenza sia quella di rendere complesse eventuali azioni di rivalsa nei confronti di subvettori soggetti a diverse discipline relative ai trasporti unimodali, sia quella di introdurre un regime cogente nei riguardi di trasporti che potrebbero non avere i presupposti per ricadere sotto il regime di norme imperative (quali i trasporti internazionali non coperti dalla C.M.R. o dalla C.O.T.I.F. C.I.M.).

I caricatori, da parte loro, probabilmente per carenza di informazioni, non hanno percepito i benefici che avrebbero potuto trarre dalla nuova disciplina.

Va poi tenuto presente che l'elevato numero di ratifiche richiesto (trenta) non ha certamente agevolato la possibilità di una rapida entrata in vigore della Convenzione.

Non ultimo bisogna considerare che la Convenzione di Ginevra del 1980 è stata elaborata in un periodo storico in cui il trasporto multimodale aveva certamente minor rilevanza rispetto ai giorni nostri e ciò ha probabilmente contribuito, anche a causa di inadeguate consultazioni con le parti pubbliche e private, a non sollevare intorno al testo normativo quell'interesse necessario per sollecitare gli Stati a ratificarlo.

3. *La disciplina pattizia: le Regole Unctad/CCI del 1992*

Per sopperire alla mancanza di una convenzione internazionale in vigore dedicata al trasporto multimodale, l'Unctad e la Camera di Commercio internazionale hanno elaborato delle Regole aventi natura pattizia nel senso che esse non hanno efficacia normativa, ma sono vincolanti per le parti solo se espressamente richiamate in contratto.

L'ultima versione delle Regole Unctad/CCI⁸, operativa dal 1° gennaio 1992, si fonda su un regime di responsabilità del vettore multimodale che ricalca, peraltro con alcune differenze talvolta sostanziali, le disposizioni della Convenzione di Ginevra del 1980.

⁸ La Camera di Commercio internazionale aveva pubblicato nel 1973 un testo di Regole uniformi sul documento di trasporto combinato (v. ROMANELLI G., *Le Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla CCI*, in *Trasp.*, 1975, n. 5, pag. 57 ss.) superate dalle più recenti Regole Unctad/CCI del 1992. Su queste ultime v. CAPRIOLI E.A., *Considérations sur les nouvelles règles Cnuccd/CCI applicables aux documents de transport multimodale*, in *Droit mar. franç.*, 1993, pag. 204 ss.; CASANOVA M.-BRIGNARDELLO M., *voce cit.* nella nota 2, pag. 925 ss.; LANA A.G., *Le Regole Unctad/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, in AA.VV., *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997, pag. 677 ss.; LA MATTINA A., *op. cit.* nella nota 2, pag. 49 ss.; KINDRED H.M.-BROOKS M.R., *Multimodal Transport Rules*, The Hague-London-Boston, 1997, pag. 39 ss.; ORIONE M., *op. cit.* nella nota 1, pag. 661 ss.; PIPPIA D., *op. cit.* nella nota 2, pag. 725 ss.; RICCOMAGNO M., *The Liability Regime of the MTO under the*

Il vettore multimodale è anche in questo caso responsabile per i danni subiti alle merci nell'arco di tempo in cui esse sono sotto la sua custodia ossia dalla presa in consegna alla riconsegna (clausola 4.1). Egli è tenuto a risarcire i danni derivanti da perdita, da avaria e da ritardo nella riconsegna delle merci, con la differenza che i danni da ritardo vengono risarciti solo allorquando il mittente abbia effettuato un'apposita dichiarazione di interesse alla riconsegna del carico accettata dal vettore multimodale (clausola 5.1).

Le basi, su cui si fonda la responsabilità del vettore multimodale nelle Regole Unctad/CCI, appaiono un po' più complesse rispetto a quelle della Convenzione di Ginevra del 1980. Infatti, come principio generale, il vettore multimodale risponde dei danni al carico salvo nel caso in cui riesca a provare l'assenza di sua colpa o di sua negligenza (clausola 5.1). Riguardo invece alle merci trasportate via mare, o per acque interne, sono indicate specifiche cause di esonero consistenti nella colpa nautica e nell'incendio. Il vettore multimodale è inoltre esonerato, nell'evenienza in cui i danni siano derivati dall'innavigabilità della nave, se riesce a provare di aver esercitato la dovuta diligenza nel porre la nave in stato di navigabilità all'inizio del viaggio (clausola 5.4).

Quanto ai limiti del debito, pur prevedendo ammontari più bassi, le Regole Unctad/CCI ricalcano il sistema della Convenzione di Ginevra del 1980. Infatti per i danni non localizzati il tetto limite di risarcimento è pari a 666.67 d.s.p. per collo o unità ed a 2 d.s.p. per chilogrammo lordo di merce persa o danneggiata, quale che sia l'ammontare più alto (clausola 6.1). Se il trasporto multimodale non comprende una tratta per mare o per acque interne, il limite è pari a 8.33 d.s.p. per chilogrammo di merce persa o danneggiata (clausola 6.3). Tuttavia, se i danni vengono localizzati, i limiti, che trovano applicazione, sono quelli indicati nelle convenzioni internazionali o nelle leggi nazionali che regolano le specifiche tratte di trasporto (clausola 6.4). Resta invariato il principio che il vettore multimodale è tenuto a risarcire integralmente il danno al carico derivato da un suo atto o omissione compiuto con l'intento di cagionare il danno o temerariamente o con la consapevolezza che tale danno sarebbe probabilmente occorso (clausola 7).

Le Regole Unctad/CCI sono state incorporate in vari documenti del trasporto, quali la FIATA *Bill of Lading* ed il Multidoc 1995, contribuendo così, di fatto, grazie alla diffusione di questi formulari, a favorire una certa uniformità di disciplina.

Esse, tuttavia, proprio per la loro natura pattizia, appaiono uno strumento meno efficace rispetto ad una convenzione internazionale per raggiungere lo scopo di un'effettiva regolamentazione uniforme del trasporto multimodale, senza considerare che alcune clausole in esse contenute – si pensi per tutte ai termini di prescrizione abbreviati dei diritti nascenti dal contratto di

Unctad/CCI Rules as influenced by the International Conventions on the Sea Carriage, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 69 ss.; SILINGARDI G.–LANA A.G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 43 ss.

trasporto multimodale⁹ – potrebbero contrastare con disposizioni imperative presenti in normative nazionali o internazionali.

4. *La regolamentazione sul trasporto multimodale adottata da alcuni gruppi di Stati e da alcuni singoli Stati*

Il 25 giugno 2001 l'Unctad ha pubblicato un Rapporto, intitolato “*Implementation of multimodal transport Rules*”¹⁰, che rappresenta il risultato di uno studio sulle normative esistenti in materia di trasporto multimodale.

Dalla lettura del Rapporto si può notare come negli anni Novanta del secolo scorso alcuni gruppi di Stati, ubicati in determinate aree geografiche, siano pervenuti, od abbiano tentato di pervenire, ad una regolamentazione multilaterale dei trasporti multimodali il cui luogo di partenza o di destino è situato in uno Stato membro. Ciò è quanto hanno fatto, ad esempio, gli Stati facenti parte dell'*Andean Community*¹¹, del *Mercado Común del Sur* (Mercosur)¹² e della *Asociación Latinoamericana de Integración* (Aladi)¹³. Gli accordi multilaterali, che ne sono derivati, ricalcano, pur con alcune differenze, il regime di responsabilità del vettore multimodale di cui alla Convenzione di Ginevra del 1980 e/o alle Regole Unctad/CCI del 1992.

Va poi tenuto presente che vari Stati – tra cui Argentina, Austria, Brasile, Cina, Germania, India, Messico, Paesi Bassi – si sono dotati di norme interne le quali, in linea generale, trovano applicazione non solo con riferimento ai trasporti multimodali nazionali, ma anche a quelli internazionali quando il luogo di consegna e/o di riconsegna del carico è situato sul loro territorio, con ciò intendendo estendere la disciplina interna anche a contratti di trasporto multimodale internazionale aventi un collegamento con lo Stato in questione.

Queste discipline interne presentano tra loro differenze anche notevoli. Alcune si ispirano alle disposizioni della Convenzione di Ginevra del 1980 o alle Regole Unctad/CCI, altre si caratterizzano per l'introduzione, nei codici di commercio, di specifiche regole sui trasporti (Austria), altre ancora (Cina) appaiono più complesse in quanto vedono la presenza di fonti normative a carattere generale in parte derogate da norme speciali.

Particolarmente significativa, per il suo approccio tendenzialmente unitario, è la regolamentazione di cui si è dotata la Germania. Il Codice di Commercio tedesco (*Handelsgesetzbuch*)¹⁴, come modificato nel 1998, contiene alcune disposizioni sui trasporti,

⁹ Sul punto si rinvia, per tutti, a SILINGARDI G.–LANA A.G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 57 ss.

¹⁰ UNCTAD/SDTE/TLB/2.

¹¹ Bolivia, Columbia, Ecuador, Peru, Venezuela.

¹² Argentina, Brasile, Paraguay, Uruguay.

¹³ Argentina, Bolivia, Brasile, Colombia, Cile, Ecuador, Paraguay, Perù, Uruguay, Venezuela.

¹⁴ V. HERBER R., *New Maritime and Transport Legislation in Germany*, in *Dir. Mar.*, 2000, pag. 1049 ss.

ispirate alla Convenzione C.M.R., che sono applicate sia a tutte le singole modalità con la sola eccezione di quella marittima (art. 407), sia ai trasporti multimodali comprendenti o meno una tratta via mare a condizione che i danni non siano stati localizzati (art. 452). In presenza, invece, di danni localizzati vengono in rilievo le norme che avrebbero trovato applicazione nel caso in cui fosse stato stipulato un contratto di trasporto unimodale relativo alla specifica tratta in cui si è verificato il danno¹⁵. Viene peraltro consentito alle parti, mediante pattuizioni contrattuali, di stabilire che, anche nel caso di danni localizzati, la responsabilità del vettore multimodale sia disciplinata dalle disposizioni del Codice di commercio che si applicano, come si è visto, a tutte le modalità di trasporto ad eccezione di quella marittima (art. 452d)).

In questo modo, cercando il più possibile di riportare il trasporto multimodale, anche comprendente una tratta via mare, nella disciplina generale che regola tutte le modalità unimodali ad esclusione di quella marittima, la Germania è riuscita a realizzare un buon livello di uniformità.

A conclusione dell'esame comparato delle varie normative sul trasporto multimodale¹⁶, appare evidente come allo stato attuale si sia in presenza di una pluralità di leggi interne e di accordi multilaterali tra gruppi di Stati determinante un quadro normativo frammentato e diversificato il quale finisce con il creare confusione ed incertezza. Basti considerare che alcuni Stati appartengono a più di un'organizzazione per cui, oltre ad essere dotati di una propria regolamentazione interna sul trasporto multimodale, aderiscono agli accordi della, o delle, organizzazioni di cui fanno parte per cui in certi casi può risultare alquanto complesso individuare la normativa che viene in rilievo per disciplinare la responsabilità del vettore multimodale.

5. *La mancanza di una regolamentazione del trasporto multimodale in Italia e gli orientamenti della giurisprudenza*

A differenza di altri paesi, in Italia manca una normativa interna volta a regolare specificatamente la responsabilità del vettore multimodale con la conseguenza che, di fronte al vuoto normativo, può porsi il problema della disciplina applicabile.

Sulla questione la nostra giurisprudenza appare divisa.

La giurisprudenza di merito ha seguito diverse soluzioni, alcune volte facendo riferimento alle norme che regolano le singole modalità di trasporto¹⁷, altre volte applicando la normativa inerente

¹⁵ Stante la presenza di un'unica disciplina interna relativa a tutte le modalità tranne quella marittima, le norme che possono venire in rilievo nel caso di danni localizzati sono le convenzioni internazionali (richiamate dall'art. 452 del *Handelsgesetzbuch*) o le speciali disposizioni interne sul trasporto marittimo.

¹⁶ V., la tavola comparata predisposta dall'Unctad (UNCTAD/SDTE/TLB/2/Add.1 del 9 ottobre 2001) che sintetizza le informazioni contenute nel rapporto del 25 giugno 2001 sull'*Implementation of Multimodal Transport Rules*.

¹⁷ Così App. Milano 7 novembre 1950, *Ditta F.lli Boselli c. Società Bistolfi e Ditta Macor*, in *Dir. Mar.*, 1952, 376 ss. ed in *Foro it.*, 1951, I, 76 ss. (con nota di FERRARINI S., *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto*

la tratta prevalente¹⁸, altre ancora le disposizioni del codice civile¹⁹, seguendo, in quest'ultimo caso, la posizione costantemente assunta dalla giurisprudenza di legittimità.

In effetti la Corte di Cassazione²⁰ è apparsa fino ad oggi coerente nel suo orientamento. Pronunciandosi in particolar modo sull'individuazione dei termini di prescrizione dei diritti nascenti da un contratto di trasporto multimodale, ha fatto riferimento all'art. 1698 ss. cod. civ. in quanto ha ritenuto applicabili alla fattispecie le disposizioni del codice civile relative in generale al contratto di trasporto, disposizioni che, in virtù dell'art. 1680 cod. civ., trovano applicazione nei casi in cui non siano derogate da norme speciali, ipotesi questa non sussistente nella fattispecie.

Se il ragionamento della Corte di Cassazione appare formalmente corretto sul piano giuridico²¹, esso non ha tardato a sollevare accese reazioni da parte della dottrina per le sue conseguenze pratiche²². Invero, è stato da più parti posto in rilievo che, applicando le disposizioni del codice civile con riguardo al regime di responsabilità del vettore multimodale, si finiva, tra l'altro, con il privare quest'ultimo del beneficio del limite del debito (accordato ai vettori unimodali da tutte le normative relative alle singole modalità di trasporto di merci, ma all'epoca non contemplato dal codice civile) e con l'impedirgli una completa azione di rivalsa nei confronti dei subvettori tenuti ad un risarcimento limitato a seconda delle specifiche normative.

Questa critica appare oggi in buona parte superata in virtù del fatto che il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante "disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore" ha integrato l'art. 1696 cod. civ., inerente il "calcolo del danno in caso di perdita o di avaria", introducendo un limite di debito pari, nei trasporti

terrestre e marittimo); Trib. Genova 15 aprile 1950, *Ditta V. Vanetti c. Ente Gestione Imbarchi e Sbarchi*, in *Dir. Mar.*, 1950, 576 ss.

¹⁸ Così Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in *Dir. Mar.*, 1993, 430 ss. In senso contrario v. Trib. Gorizia 28 maggio 2003, *Elifrutia S.r.l. c. Italia di Navigazione S.p.a. e Automarocchi S.p.a.*, in *Dir. Mar.*, 2005, 212 ss.; App. Torino 5 giugno 2002, *Chinese Polish Joint Stock Shipping Co. c. Zust Ambrosetti A.p.a. e Ecsel S.p.a.*, *ibidem*, 2003, 1402 ss.

¹⁹ Così App. Genova, Sez. I, 8 marzo 2002, *Segatel Piergiorgio c. Comesmar S.p.a.*, in *Dir. Mar.*, 2004, 182 ss. ed in *Contr.*, 2002, 907 ss. (con nota RUGGERI M., *La disciplina applicabile al contratto di trasporto multimodale*); Trib. Milano 10 dicembre 1992, *Odino Valpefa Italeuropa S.p.a. c. Intertraffic S.r.l. e Transatlantica S.p.a.*, in *Dir. Mar.*, 1994, 817 ss.; App. Genova 31 marzo 1990, *O.T.T. Oceanic Transport Trailers c. Niver Lines*, *ibidem*, 1991, 119 ss.; App. Cagliari 22 settembre 1969, *Società di navigazione Tirrenia c. Amministrazione della difesa aeronautica*, *ibidem*, 1969, 300 ss.; Trib. Genova 25 luglio 1966, *Ditta Ital Campania Derrate c. Avigdor & Co S.p.a.*, *ibidem*, 1966, 586 ss.

²⁰ Cfr. Cass., Sez. III, 2 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario S.p.a. c. Vismara Associate S.p.a. e altri*, in *Dir. Mar.*, 2000, 1349 ss. (con nota di RAVERA L., *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*); Cass., Sez. I, 8 luglio 1993, n. 7504, *Agenzia marittima Fremura c. Soc. Beroy*, in *Rep. foro it.*, 1993, [6750], *Trasporto (contratto di)*, n. 18; Cass. 14 febbraio 1986, n. 887, *Kuhne & Nagel S.r.l. c. Ditta Ompel*, in *Dir. Mar.*, 1987, 290 ss. (con nota di AGRAGNA N., *Qualificazione del trasporto ed individuazione del termine di prescrizione applicabile*); Cass., Sez. II, 17 novembre 1979, n. 5363, *Stimar c. Pellegrineschi*, in *Porti, mare, terr.*, 1979, fasc. 5, 90 ss. (con nota di TURCO BULGHERINI E., *Trasporto combinato delle merci*); Cass. 6 marzo 1956, n. 656, *Ditta F.M. & L. Ghigliotti c. Foggianini ed altri*, in *Dir. Mar.*, 1956, 197 ss. (con nota di FERRARINI S., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*).

²¹ V. CASANOVA M.-BRIGNARDELLO M., voce *cit.* nella nota 2, pag. 922.

²² V., tra gli altri, LA MATTINA A., *op. cit.* nella nota 2, pag. 60 ss.; RICCOMAGNO M., *La risoluzione delle controversie nel trasporto multimodale*, in *Trasp.*, 1998, n. 75, pag. 46; SILINGARDI G., *op. cit.* nella nota e, pag. 756 ss.

nazionali, ad un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata e, nei trasporti internazionali, all'importo di cui all'art. 23.3 della Convenzione C.M.R. del 1956 (come modificata dal Protocollo del 1978) ossia 8.33 d.s.p. per chilogrammo di peso lordo di merce mancante²³.

Va peraltro notato che il limite del debito per i trasporti nazionali non disciplinati da leggi speciali (sostanzialmente trasporti stradali, ferroviari e, se si volesse aderire all'orientamento della Corte di Cassazione, multimodali) appare alquanto irrisorio²⁴ ed inoltre si riferisce ai soli danni da perdita ed avaria del carico, nulla disponendosi circa i danni da ritardo²⁵. L'avente diritto al carico finirebbe allora con il conseguire un risarcimento alquanto inferiore nel caso in cui decidesse di stipulare un contratto di trasporto multimodale piuttosto che singoli contratti di trasporto unimodale. Ciò potrebbe addirittura profilare, di fronte a mittenti particolarmente avveduti, un calo della domanda di trasporto per i vettori multimodali stante la maggiore convenienza alla stipulazione di singoli contratti unimodali tra loro funzionalmente collegati che, nel rispetto della normativa ad essa applicabile, prevedono limiti di debito più favorevoli per gli aventi diritto al carico. Resta poi irrisolto il problema delle azioni di rivalsa del vettore multimodale nei confronti dei subvettori unimodali che potrebbero essere assoggettati a diverse regole a seconda della normativa sulla specifica modalità di trasporto che viene in rilievo nel singolo caso.

Inoltre occorre considerare che la previsione dell'integrato art. 1696 cod. civ. secondo cui nei trasporti internazionali trova applicazione il limite della C.M.R. riguarda solamente i trasporti internazionali per i quali, sulla base delle regole di diritto internazionale privato, viene in rilievo la legge italiana (segnatamente il codice civile)²⁶. Dunque, l'ambito di applicabilità della norma in esame ai trasporti internazionali appare alquanto ristretto poiché non vi rientrano ad esempio: i trasporti internazionali unimodali disciplinati da apposite convenzioni; i trasporti internazionali multimodali soggetti alle normative specifiche emanate da Stati o da gruppi di Stati; i trasporti internazionali che non ricadono nelle ipotesi di cui sopra, ma che, in virtù dei principi della

²³ Il limite del debito è inderogabile a favore del vettore. Quest'ultimo decade dal beneficio del limite nel caso di dolo o di colpa grave propria, dei suoi dipendenti e preposti e di ogni altro soggetto di cui si avvale per l'esecuzione del trasporto.

²⁴ Le ragioni di un limite così basso sembrano risiedere nel fatto che, venute meno le tariffe a forcella e continuando il vettore stradale a trovarsi normalmente esposto al maggior potere negoziale del committente, si è voluto contenere il suo rischio d'impresa (cfr. PERRELLA C., *Prime riflessioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e sulla novella dell'art. 1696 cod. civ.*, in *Dir. Mar.*, 2006, pag. 31). Questa motivazione non sembra peraltro ragion d'essere nel trasporto multimodale dove, diversamente dall'autotrasporto, il vettore non versa in una posizione di debolezza contrattuale.

²⁵ V. PERRELLA C., *op. cit.* nella nota precedente, pag. 24 ss. V. altresì LOPEZ DE GONZALO M., *La liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcella alla liberalizzazione regolata*, in *Dir. Mar.*, 2006, pag. 599 ss.; RIGUZZI M., *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal D.lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, pag. 414 ss.

²⁶ Sul punto v. LA MATTINA A., *op. cit.* nella nota 2, pag. 60 ss.; SILINGARDI G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 757.

Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali²⁷, sono regolati dalla legge scelta dalle parti – o, in caso contrario, dalla legge del paese con il quale il contratto presenta il più stretto collegamento sulla base delle presunzioni speciali previste dalla stessa Convenzione²⁸ – allorquando tale legge sia diversa da quella italiana. Appare dunque evidente come le ipotesi di concreta applicazione del codice civile ai trasporti multimodali internazionali siano, di fatto, alquanto improbabili.

6. Il *Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Party] [by Sea]* dell'Uncitral/CMI.

Già da alcuni anni l'*United Nations Commission on International Trade Law* (Uncitral), con il supporto del *Comité Maritime International* (CMI), sta portando avanti un progetto di nuova convenzione che originariamente si era ritenuto dovesse disciplinare solo il trasporto marittimo. Si è però poi avvertita la necessità di considerare anche eventuali tratte diverse da quella marittima in modo da coprire la responsabilità del vettore per un trasferimento del carico *door to door*. Non a caso attualmente il progetto presenta l'emblematico titolo "*Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or Party] [by Sea]*"²⁹.

Per evitare eventuali conflitti con le convenzioni esistenti, si è pensato che allorquando i danni siano localizzati in tratte dove esistono norme cogenti contenute in convenzioni internazionali che regolano le varie modalità di trasporto, queste ultime debbano prevalere sulla futura disciplina internazionale³⁰.

Senza procedere ad esaminare il contenuto del *Draft Instrument*³¹ – del resto ancora in fase di discussione – basti notare che si tratta di un progetto articolato che mira a disciplinare molteplici aspetti, alcuni dei quali appena accennati o ignorati dalle convenzioni esistenti. Invero, accanto alle "classiche" disposizioni sul regime di responsabilità del vettore³², se ne rinvergono altre dirette a regolare in dettaglio, tra l'altro, le comunicazioni elettroniche, la responsabilità del vettore di fatto,

²⁷ Sulla Convenzione di Roma del 1980, con particolare riguardo ai criteri di individuazione della legge applicabile ai contratti di trasporto, v. ESPINOSA CALABUIG R., *La regulación de los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías en el Convenio de Roma de 1980*, in *Dir. Mar.*, 2000, pag. 64 ss.; TONOLO S., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994, pag. 825 ss.

²⁸ Secondo l'art. 4.4 della Convenzione di Roma del 1980 si presume che il contratto di trasporto di merci "presenti il collegamento più stretto col paese in cui il vettore ha la sua sede principale al momento della conclusione del contratto, se detto paese coincide con quello in cui si trova il luogo di carico o di scarico o la sede principale del mittente".

²⁹ Il progetto è pubblicato in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 127 ss.

³⁰ Cfr. DELEBECQUE P., *The Uncitral Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*, in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 208 ss.

³¹ *Ibidem*

³² V. BERLINGIERI F., *Basis of liability and exclusions of liability*, in *Lloyd's mar. comm. law. quat.*, 2002, pag. 336 ss.; HUYBRECHTS M., *Limitation of liability and of actions*, *ibidem*, pag. 370 ss.

gli obblighi e le responsabilità del caricatore, gli “*electronic record*”, il nolo, la riconsegna delle merci a destino, il diritto di controllo sulla merce, il trasferimento dei diritti incorporati nel documento del trasporto, la giurisdizione, l’arbitrato, le avarie comuni, i limiti alla libertà contrattuale³³.

Il principale limite del progetto, per quanto qui rileva, consiste nel fatto che esso non copre qualsiasi tipo di trasporto multimodale, ma solo quello che comprende necessariamente una tratta marittima ossia le c.d. “*transmaritime multimodal operations*”³⁴. Rimangono dunque esclusi i casi in cui un carico venga trasferito da un luogo ad un altro attraverso una pluralità di tratte senza che tra queste vi sia il trasporto via mare³⁵.

7. *La posizione dell’Unione europea circa una possibile regolamentazione in ambito comunitario del trasporto multimodale.*

³³ Sui vari aspetti oggetto di discussione v. BERLINGIERI F., *Background Paper on Basis of the Carrier’s Liability*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 140 ss.; BERLINGIERI F.–ZUNARELLI S., *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. Mar.*, 2002, pag. 3 ss. e pag. 817 ss.; CASANOVA M., *Il regime della responsabilità del mittente*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 562 ss.; CLARKE M., *Transport documents: their transferability as documents of title; electronic documents*, in *Lloyd’s mar. comm. law. quat.*, 2002, pag. 356 ss.; COVA ARRIA L., *Report on Implementation of Electronic Commerce and Transport Documents in Ibero-American Countries*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 175 ss.; GOMBRII K.J., *Background Paper on Right of Control*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 147 ss.; HERBER R., *Jurisdiction and arbitration – should the new Convention contain rules on these subjects?*, in *Lloyd’s mar. comm. law quat.*, 2002, pag. 405 ss.; HETHERINGTON H., *Jurisdiction and Arbitration*, in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 245 ss.; PHILIP A., *Background Paper on Jurisdiction and Arbitration*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 157 ss.; STURLEY M.F., *The Treatment of Performing Parties*, in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 230 ss.; VAN DER ZIEL G., *The Legal Underpinning of e-commerce in maritime transport by the Uncitral Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*, in *CMI Yearbook*, 2003, pag. 260 ss. ed in *Journ. int. mar. law*, 2003, pag. 461 ss.; ID., *Background Paper on Delivery to the Consignee (Chapter 10)*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 166 ss.; ZUNARELLI S., *The liability of the shipper*, in *Lloyd’s mar. comm. law quat.*, 2002, pag. 350 ss.

Per ulteriori approfondimenti vedasi altresì ASARIOTIS R., *Allocation of liability and burden of proof in the Draft instrument on transport law*, in *Lloyd’s mar. comm. law quat.*, 2002, pag. 382 ss.; BEARE S., *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, in *Lloyd’s mar. comm. law quat.*, 2002, pag. 306 ss.; BERLINGIERI F., *Ambito di applicazione del progetto Uncitral sul trasporto door to door e libertà contrattuale*, in *Dir. Mar.*, 2005, pag. 768 ss.; ID., *Door-to-door Transport of Goods: can Uniformity be achieved?*, in AA.VV., *Roger Roland. Liber Amicorum*, Bruxelles, 2003, pag. 37 ss.; CLARKE M., *A conflict of conventions: the Uncitral/CMI Draft transport instrument on your doorstep*, in *Journ. int. mar. law*, 2003, pag. 28 ss.; GASKELL N., *Transport Documents and the CMI Draft Outline Instrument 2000*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 573 ss.; HONKA H., *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea: could it not be the Uncitral Draft?*, in *Scandinavia Studies in Law*, vol. 46, *Maritime & Transport Law*, Stockholm, 2004, pag. 93 ss.; LA MATTINA A., *op. cit.*, pag. 64 ss.; RØSÆG E., *The Applicability of Conventions for the Carriage of Goods and for Multimodal Transport*, in *Lloyd’s mar. comm. law quat.*, 2002, pag. 316 ss.; STURLEY M., *Solving the scope of application puzzle: contracts, trades and documents in the Uncitral Transport Law Project*, in *Journ. int. mar. law*, 2005, pag. 22 ss.

³⁴ Cfr. DELEBECQUE P., *op. cit.* nella nota 30, pag. 227.

³⁵ Ne consegue che l’estensione della futura convenzione al solo trasporto multimodale comprendente una tratta marittima “*is not suitable to a project of uniformity in the international legislation on multimodal transportation*”; così ALCÁNTARA J.M., *The new regime and multimodal transport*, in *Lloyd’s mar. comm. law. quat.*, 2002, pag. 404 il quale, pur manifestando il proprio apprezzamento per il progetto dell’Uncitral/CMI, dubita che esso possa costituire la soluzione per realizzare una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale.

Tra le misure, finalizzate a migliorare il sistema dei trasporti, che la Commissione europea ha individuato nel suo Libro bianco del 2001³⁶, dal titolo emblematico “la politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, è indicata la necessità di “legare il destino dei tipi di trasporto”, favorendo così l’intermodalità. Ciò dovrebbe comportare, secondo la Commissione, l’emergere di una nuova figura professionale – il c.d. “integratore di trasporto” – il cui compito è quello di occuparsi “del trasporto integrato di merci nell’ambito di spedizioni complete”. Sebbene dalle concise espressioni utilizzate nel Libro Bianco non sia dato comprendere se questa figura corrisponda ad uno spedizioniere o ad un vettore multimodale, viene chiaramente precisato che il suo sviluppo “deve avvenire in un quadro giuridico unico, trasparente e facile da applicare”.

La disciplina della responsabilità del vettore multimodale è stata oggetto di vari studi precedenti e successivi al Libro bianco del 2001³⁷. Di recente la Commissione ha pubblicato un documento di consultazione, “*Logistics for Promoting Freight Intermodality*”, nel quale ha individuato alcune possibili opzioni che potrebbero essere seguite di fronte dell’attuale assenza di una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale³⁸. Le principali scelte indicate sono le seguenti:

- i) non fare nulla;
- ii) seguire i lavori dell’Uncitral/CMI relativi al *Draft Instrument on Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]* anche se tale progetto è avvertito dall’Unione europea come particolarmente complesso;
- iii) introdurre, attraverso un regolamento o una direttiva, un regime di responsabilità del vettore multimodale non vincolante, come proposto nel progetto *Integrated Services in the Intermodal Chain: Intermodal liability and documentation*. Tale regime dovrebbe trovare applicazione nel caso di trasporti multimodali internazionali allorquando le merci venissero prese in consegna o riconsegnate in uno Stato membro. La peculiarità consiste nel fatto che esso diventerebbe vincolante non se le parti contrattuali lo richiameranno espressamente in contratto (come accade per le Regole Unctad/CCI), ma se non preciseranno di non volerlo applicare nella sua interezza³⁹.

³⁶ In COM (2001) 370 def. del 12 settembre 2001. Per una presentazione del contenuto del Libro Bianco v. DENTATO A., *Strategia dei trasporti in Europa*, in *Amm. ferr.*, novembre 2001, pag. 17 ss.; ID., *Strategie dei trasporti nelle grandi metropoli europee*, *ibidem*, gennaio 2002, pag. 21 ss.; ZUNARELLI S., *Il Libro Bianco sui trasporti: elementi di novità e di continuità della politica dell’Unione europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. traspt.*, 2002, pag. 463 ss.

³⁷ Trattasi in particolare dei seguenti studi: a) *Intermodal Transport and Carrier Liability*, Università di Southampton, giugno 1999; b) *The Economic Impact of Carrier Liability in Intermodal Freight Transport*, IM Technologies Limited, gennaio 2001; *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), task B: Intermodal Liability and Documentation*, ad opera di M.A. CLARKE-R. HERBER-F. LORENZON-J. RAMBERG, Southampton, 28 novembre 2005.

³⁸ V. sito della Commissione CE: http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/index_en.htm

³⁹ È comunque fatta salva la possibilità di pattuire limiti di debito superiori.

iv) stabilire che, se non trova applicazione un diverso regime di responsabilità, il contratto di trasporto multimodale sia soggetto o ad un sistema uniforme, che potrebbe ottenersi introducendo nel diritto comunitario la Convenzione di Ginevra del 1980 (c.d. *fall back system*), o ad un sistema a rete basato sulle convenzioni internazionali unimodali attualmente in vigore.

Appare quindi come la Comunità europea, pur avendo preso coscienza dell'importanza di pervenire ad una regolamentazione della responsabilità del vettore multimodale, sia ancora incerta circa lo strumento da adottare o addirittura se adottare un qualche strumento.

8. *Le questioni aperte relative alla realizzazione di una regolamentazione normativa internazionale del trasporto multimodale*

Constatata la mancanza di un'uniforme regolamentazione del trasporto multimodale, viene spontaneo domandarsi se possa ritenersi soddisfacente l'attuale situazione oppure se sia auspicabile individuare una diversa soluzione ed, in caso affermativo, quale possa essere la migliore.

Va poi considerato che, allorquando si decidesse di intervenire per realizzare una disciplina uniforme sul trasporto multimodale, qualsiasi sia lo strumento utilizzato, ci si troverebbe inevitabilmente di fronte a varie questioni difficilmente risolvibili tra cui le più rilevanti appaiono essere – come si vedrà di seguito – quelle inerenti i principi fondamentali su cui fondare il regime di responsabilità del vettore multimodale.

8.1. *La scelta dello strumento internazionale a cui ispirarsi per regolare il trasporto multimodale*

L'Unctad ha effettuato uno studio sulla fattibilità di un nuovo strumento normativo internazionale per regolare il trasporto multimodale, prendendo in considerazione le risposte che le parti interessate, tanto pubbliche quanto private, hanno fornito alle domande contenute in un questionario divulgato dalla stessa organizzazione. I risultati di questo studio sono stati raccolti in un Rapporto, datato 13 gennaio 2003, dal titolo *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*⁴⁰.

Secondo la maggior parte degli intervistati (92%) uno strumento internazionale, volto a disciplinare la responsabilità del vettore multimodale, appare auspicabile al fine di superare le attuali incertezze circa la disciplina applicabile in presenza di una pluralità di convenzioni sulle singole modalità di trasporto⁴¹.

⁴⁰ UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1.

⁴¹ L'opportunità di pervenire ad una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale è stata, del resto, posta in rilievo anche da più parti della dottrina. Vedasi, tra gli altri, LA MATTINA A., *op. cit.* nella nota 2, pag. 74; MANCA P.,

Nel momento in cui, tuttavia, gli intervistati sono stati chiamati ad esprimersi circa lo strumento ritenuto più appropriato, hanno manifestato opinioni alquanto differenziate e precisamente: il 39% ha dichiarato la propria preferenza per una nuova specifica convenzione internazionale sul trasporto multimodale; il 26% ha affermato che i principi contenuti nella Convenzione di Ginevra del 1980, in parte rivisitati, appaiono ancora validi; il 13%, soprattutto rappresentanti dello *shipping*, si è dimostrato favorevole ad estendere, così come proposto nel *Draft Instrument* dell'Uncitral/CCI, il regime sul trasporto marittimo internazionale ai contratti di trasporto multimodale che comprendono una tratta marittima; il 13% ha ritenuto opportuno estendere il regime proprio del trasporto stradale internazionale a tutti i contratti di trasporto multimodali comprendenti una tratta stradale e la restante parte degli intervistati ha seguito diversi approcci quali: riproporre la Convenzione di Ginevra del 1980 senza modifiche; raggruppare la Convenzione di Amburgo del 1978 e quella di Ginevra del 1980 in un unico testo normativo; realizzare una convenzione internazionale che prenda spunto dalle Regole Unctad/CCI.

La quasi totalità degli intervistati (98%) ha peraltro manifestato la propria disponibilità, qualsiasi sia l'approccio seguito, a fornire il proprio supporto per favorire la realizzazione di uno strumento internazionale volto a disciplinare il trasporto multimodale.

8.2. *Il tipo di regime di responsabilità del vettore multimodale*

Come accennato, la regolamentazione del trasporto multimodale appare opera complessa in quanto necessita di ottenere un generalizzato consenso su vari aspetti caratterizzanti il regime di responsabilità del vettore multimodale.

Una prima rilevante questione consiste nel decidere se il futuro testo normativo debba contenere una disciplina uniforme applicabile all'intero trasferimento *door to door* della merce senza tener conto delle specificità delle singole modalità di cui è composto il trasporto multimodale oppure se debba prevedere regole particolari per le diverse tratte. In altri termini la questione si sostanzia nella necessità di stabilire se il regime di responsabilità del vettore multimodale debba fondarsi sul sistema a rete, sul sistema uniforme o sul sistema a rete modificato⁴².

Opportunità di un regolamento internazionale dei trasporti combinati, in *Dir. Mar.*, 1972, pag. 258 ss.; SILINGARDI G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 764 ss.

In particolare secondo LANA A.G. (*I contratti di trasporto multimodale: alcuni profili*, in AA.VV., *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Milano, 1996, pag. 347) appare "urgente un organico intervento legislativo volto a disciplinare la materia *de qua* ed in particolare diretto a delineare un autonomo contratto di trasporto multimodale con una propria ed unitaria disciplina della responsabilità che tenga conto dello specifico dato tecnico caratterizzante questa nuova e complessa modalità di trasporto".

⁴² Va incidentalmente segnalato che questi sistemi sono stati utilizzati dalla dottrina in una diversa prospettiva ossia per cercare di risolvere il problema della mancanza di una regolamentazione specifica sul trasporto multimodale. I pregi ed i difetti di suddetti sistemi, che gli Autori hanno posto in risalto (v. ARROYO I., *op. cit.* nella nota 2, pag. 544 ss.;

a) Sistema a rete (*network liability system*)

Secondo il sistema a rete, un testo normativo, volto a regolare la responsabilità del vettore multimodale, dovrebbe prevedere regole diverse a seconda della tratta di trasporto in cui si è verificato il danno.

Un inconveniente di questo sistema – oltre al fatto di “smembrare” sul piano normativo il trasporto multimodale in aperto contrasto con l’unitarietà che lo caratterizza sotto il profilo tecnico-economico – è dato dalla circostanza che esso presuppone che i danni possano essere sempre localizzati, mentre in realtà non è detto che ciò avvenga soprattutto se le merci sono stivate, come frequentemente accade, in *containers* sigillati. Difficoltà circa l’individuazione delle regole applicabili possono poi sorgere nel caso di danni occorsi nelle fasi di trasbordo tra un mezzo di trasporto ed un altro o in presenza di danni da ritardo che generalmente si manifestano nel luogo di riconsegna del carico, ma che possono essere frutto di ritardi che si assommano in quanto maturati in una o più tratte precedenti.

Inoltre il sistema a rete non rende agevole per il vettore provvedere alla copertura assicurativa in considerazione del fatto che, finché i danni non sono stati localizzati (pur ipotizzando che essi riescano ad esserlo), egli non può conoscere in base a quali regole sarà tenuto a rispondere. Ne deriva che i premi assicurativi rischiano di essere rapportati alle disposizioni più severe e quindi di risultare piuttosto elevati con prevedibili effetti di traslazione sul corrispettivo del trasporto, destinato, a sua volta, ad aumentare.

b) Sistema uniforme (*uniform liability system*)

Il sistema uniforme si fonda sull’applicazione al contratto di trasporto multimodale di regole identiche indipendentemente dalla tratta in cui si è verificato il danno.

Questo sistema, più semplice e trasparente rispetto al precedente, presenta il vantaggio, da un lato, di superare il problema legato alla difficoltà di localizzare i danni e, dall’altro, di agevolare le coperture assicurative.

Tuttavia anch’esso non è scevro di inconvenienti.

Innanzitutto la disciplina, che ne deriva, rischia di risultare svantaggiosa per il vettore multimodale – e quindi incontrare la resistenza dell’industria del trasporto – in quanto presumibilmente modellata sul regime di responsabilità più gravoso tra quelli che attualmente disciplinano le singole modalità di trasporto. Infatti, se si applicano regole uniformi per i danni occorsi durante tutto il trasferimento *door to door*, il vettore non potrà probabilmente beneficiare

CASANOVA M.–BRIGNARDELLO M., *voce cit.* nella nota 2, pag. 923; LA MATTINA A., *op. cit.*, pag. 24 ss.; RACINE J., *International Multimodal Transport – A Legal Labyrinth*, in *Dir. aereo*, 1982, pag. 129 ss.; SILINGARDI G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 758 ss.; SILINGARDI G.–LANA A.G., *op. cit.* nella nota 2, pag. 27 ss.), valgono anche sotto il diverso punto di vista – che qui rileva – volto a stabilire se un futuro testo normativo sul trasporto multimodale debba o meno prevedere regole differenti nel caso di danni localizzati.

delle particolari cause di esonero o dei limiti di debito meno elevati che oggi caratterizzano, ad esempio, la disciplina della tratta marittima.

Va poi tenuta in considerazione l'ipotesi, tutt'altro che infrequente, in cui il vettore multimodale si avvalga, per il trasferimento del carico in una o più tratte, di subvettori i quali sono tenuti a rispondere degli eventuali danni nel rispetto della normativa, che disciplina le singole modalità, la quale potrebbe basarsi su principi diversi rispetto alla normativa destinata a regolare la responsabilità del vettore multimodale. L'applicazione di norme differenti potrebbe finire con il rendere impossibile un'integrale azione di rivalsa del vettore multimodale nei confronti del subvettore allorquando, ad esempio, quest'ultimo riesca ad invocare cause di esonero della responsabilità di cui il vettore multimodale non può avvalersi oppure possa beneficiare di un limite del debito inferiore rispetto a quello che è tenuto a corrispondere il vettore multimodale.

c) Sistema a rete modificato (*modified liability system*)

Una soluzione di compromesso, che intende ovviare agli svantaggi del sistema a rete e di quello uniforme, è data dal sistema a rete modificato in base al quale il trasporto multimodale è, come principio generale, regolato da regole uniformi. Tuttavia, nell'eventualità in cui venga accertato che il danno si è verificato in una determinata tratta, trovano applicazione, limitatamente peraltro ad alcuni aspetti, le regole specifiche che la governano.

Questo sistema consente, da un lato, di superare il problema della mancata localizzazione dei danni, ma, dall'altro, rischia di lasciare parzialmente irrisolte le difficoltà derivanti da eventuali azioni di rivalsa del vettore multimodale nei confronti dei subvettori. A ciò si aggiunga che non esiste allo stato attuale una posizione unanime sulla questione se le regole specifiche, destinate a venire in rilievo nel caso di danni localizzati, debbano essere solo quelle inerenti l'ammontare del debito del vettore (come ritiene il 59% degli intervistati dall'Unctad) o quelle relative ad altri aspetti come la natura della responsabilità ed i termini di prescrizione (come sostiene la restante percentuale degli intervistati).

In conclusione, nonostante la maggior parte dei soggetti (48%)⁴³, che hanno risposto al questionario dell'Unctad, abbia manifestato il proprio favore per il sistema unificato in quanto meno complesso rispetto a quello a rete modificato, occorre tener presente che quest'ultimo è stato adottato tanto nella Convenzione di Ginevra del 1980, quanto nelle Regole Unctad/CCI ed in molte normative emanate da singoli Stati o gruppi di Stati, il che fa pensare che, sul piano pratico, esso riesca, meglio degli altri due sistemi, ad armonizzare i diversi interessi dei vettori multimodali e degli utenti.

8.3. *La natura della responsabilità del vettore multimodale e l'ammontare del limite del debito*

Altra questione su cui le posizioni appaiono radicalmente divise concerne la scelta tra un regime di responsabilità colposa (53% degli intervistati dall'Unctad) o oggettiva (47%) a carico del vettore multimodale. Sembra peraltro che vi sia un largo consenso (85%) a che, in ogni caso, vengano elencate alcune cause di esonero tra cui si ritiene che non debba più essere prevista la colpa nautica – del resto tipica del solo trasporto marittimo – considerata ormai un fatto esimente superato.

Molto dibattuta è poi l'individuazione degli ammontari dei limiti di debito su cui si è ancora distanti da un accordo. Infatti mentre alcuni vorrebbero estendere i limiti delle Regole dell'Aja-Visby, altri preferirebbero quelli della C.M.R. o della Convenzione di Ginevra del 1980. Appare, in ogni caso, evidente che la fissazione dei limiti di debito dipende sia dal sistema di responsabilità colposa o oggettiva che si intende adottare, sia dalla scelta o meno di introdurre una disciplina totalmente inderogabile, totalmente derogabile o parzialmente derogabile a solo favore dell'avente diritto al carico.

9. *Considerazioni conclusive*

Per realizzare un'effettiva uniformità di regolamentazione nel settore dei trasporti, la soluzione ideale, in linea teorica, appare, a mio avviso, l'elaborazione di un'unica convenzione internazionale volta a regolare tutti i trasporti unimodali ed il trasporto multimodale, vendendo così a superare l'attuale segmentazione di disciplina fondata sui diversi mezzi di trasporto e risolvendo in via definitiva i problemi di parziali sovrapposizioni tra i testi normativi di diritto internazionale uniforme attualmente esistenti. Del resto, se si considera che i diversi rischi, che in passato caratterizzavano le varie modalità portando ad una loro diversa regolamentazione, sono andati via via affievolendosi grazie al progresso tecnico⁴⁴ e che le convenzioni internazionali attualmente in vigore si fondano, pur con diversità sostanziali, su un insieme di principi comuni⁴⁵, appare auspicabile pervenire ad una soluzione che superi l'attuale frammentazione normativa creando un'effettiva uniformità nelle regole applicate al settore dei trasporti. Tuttavia, la presenza di convenzioni internazionali unimodali applicate con successo da decenni non pare certo agevolare un

⁴³ A favore del sistema a rete si è pronunciato il 28% degli intervistati ed a favore del sistema a rete modificato il restante 24%.

⁴⁴ Cfr. CASANOVA M., *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in AA.VV., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994, pag. 59 ss.

⁴⁵ V. IVALDI P., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, pag. 43 ss.; ROMANELLI G., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. Mar.*, 1999, pag. 197 ss.

loro superamento a favore di un unico testo normativo di diritto internazionale uniforme valevole per tutte le modalità⁴⁶.

In concreto, quindi, una simile proposta risulta, allo stato attuale, utopistica⁴⁷ in quanto non sembrano ancora maturi i tempi per superare una visione storicamente legata alle singole modalità⁴⁸.

Si potrebbe allora più verosimilmente pensare alla stesura di una nuova convenzione internazionale che, sulla falsariga della Convenzione di Ginevra del 1980 o delle Regole Unctad/CCI, regolasse il trasporto multimodale, senza incidere sulle attuali convenzioni relative alle singole modalità di trasporto, ma affiancandosi ad esse. Tuttavia, a parte i problemi di conflitto tra le varie normative, l'elaborazione in un nuovo testo di diritto internazionale uniforme sul trasporto multimodale può rappresentare, in concreto, un'opera tutt'altro che agevole se solo si considera che, come si è visto, manca un accordo su quasi tutti i fondamentali aspetti (natura della responsabilità, limiti di debito, cogenza delle disposizioni e così via) che caratterizzano un qualsivoglia regime di responsabilità del vettore⁴⁹. Allo stato attuale appare quindi improbabile che si possa pervenire in breve tempo ad un regime uniforme della responsabilità del vettore multimodale poiché i tempi per la stesura e per l'entrata in vigore di una nuova convenzione si prospettano lunghi⁵⁰ per la difficoltà sia di realizzare un testo normativo che incontri il consenso di una pluralità di Stati (sia industrializzati che in via di sviluppo)⁵¹ portatori di interessi non sempre facilmente armonizzabili,

⁴⁶ Sul punto v. BARATTI S., *op. cit.* nella nota 4, pag. 490.

⁴⁷ Nel rapporto dell'*Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) in tema di "Cargo Liability Regimes" del gennaio 2001, di fronte alla proposta di introdurre un singolo regime per tutte le modalità di trasporto che vada a sostituire quelli unimodali esistenti, si è posto in risalto come la "difficulty of gaining wide acceptance for even unambitious charges in the present modal regime for sea transport" rende la possibilità di realizzare la proposta di cui sopra "very remote indeed".

Nello stesso senso cfr. HONKA H., *op. cit.* nella nota 33, pag. 111, secondo cui "the optimal solution is not to extend a sea carriage convention to multimodal transport, but to have an independent convention relating to multimodal transport, and even more, to also cover under the same roof all modes of transport. Such hopes are unrealistic, even if basically sound".

⁴⁸ La difficoltà di pervenire ad un'unica regolamentazione uniforme delle varie modalità di trasporto sembra principalmente dovuta, come posto in rilievo da RAMBERG J. (*Is Multimodal Transport a contract sui generis also within the Field or EU Competition?*, in *Dir. trasp.*, 1996, 689), dal fatto che "... we do not seem capable to liberate ourselves from tradition and achieve a shift of the basis paradigm to maintain separate rules for different mode" anche perché "... the separatism of maritime law is clearly noticeable in the desire to maintain the old concept of the so-called marine adventures".

⁴⁹ Parte della dottrina appare scettica sulla possibilità che si possa in concreto pervenire non solo ad una convenzione che regoli tutte le modalità, ma anche ad una convenzione relativa al trasporto multimodale da affiancare a quelle unimodali già esistenti; cfr. HONKA H., *op. cit.* nella nota 33, pag. 111.

⁵⁰ In effetti, uno dei principali ostacoli alla uniformità è stato proprio ravvisato nella lunghezza dell'*iter* di formazione di una convenzione internazionale con la conseguenza che, prima che essa venga redatta ed entri in vigore, gli Stati possono essere spinti ad emanare leggi interne contribuendo così ad una stratificazione normativa. A ciò si aggiunga che alcuni aspetti del futuro testo normativo (si pensi soprattutto agli ammontari dei limiti di debito) rischiano, con il trascorrere del tempo, di non essere più adeguati alle nuove esigenze del settore. Cfr. GRIGGS P., *Obstacles to uniformity of maritime law*, in AA.VV., *The Healy Lectures 1992-2002*, London-Singapore, 2005, pag. 169.

⁵¹ Così ha posto in rilievo VOLLI E. in un suo intervento durante l'incontro di studi sul trasporto multimodale svoltosi a Ispica-Ragusa dal 30 agosto al 3 settembre 1993 (in AA.VV., *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del Mediterraneo*, Messina, 2004, pag. 203 ss.).

sia probabilmente anche per una certa resistenza al cambiamento, di fronte a prassi ormai consolidate, da parte degli operatori del settore⁵².

Al di là di queste inevitabili difficoltà, risulta comunque positivo che le varie organizzazioni internazionali si stiano da alcuni anni preoccupando di analizzare i diversi punti di vista e di studiare possibili soluzioni per pervenire ad una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale, regolamentazione che, ponendo i vettori multimodali in grado di operare sulla base di regole certe, costituisce un presupposto essenziale per favorire lo sviluppo di questo fenomeno. È quindi auspicabile che le organizzazioni internazionali, grazie anche al supporto del CMI, continuino il proprio lavoro cercando di collaborare il più possibile tra loro al fine di valutare insieme i vantaggi e gli svantaggi delle varie proposte di regolamentazione in modo che, qualsiasi sia lo strumento che verrà alla fine adottato, anche se probabilmente non rappresenterà la soluzione ottimale, sia comunque il frutto di un consenso il più possibile generalizzato. Solo così, a mio avviso, si potrà evitare il rischio di emanare un testo normativo che, se non ampiamente recepito, finirebbe in concreto con avere scarsa applicazione con la conseguenza che, lungi dal creare uniformità di diritto, contribuirebbe alla stratificazione normativa già esistente con tutti i connessi problemi che ne derivano.

⁵² In tal senso si è espresso ZUNARELLI S. in un suo intervento durante un incontro di studi (citato nella nota precedente), sostenendo che, a suo avviso, si è in presenza di “un sentimento di panico degli operatori, soprattutto marittimi, ma anche in larga misura degli operatori del settore assicurativo ... laddove si tratta di mettere in discussione prassi consolidate” (pag. 202).