

Anno XLIV - N. 4  
OTTOBRE\_DICEMBRE 2008

Poste italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DCB PADOVA - Pubbl. trim.

# **Rivista di diritto internazionale privato e processuale**

*fondata da* **MARIO GIULIANO**

*diretta da*

**FAUSTO POCAR** *responsabile*

**TULLIO TREVES**

**SERGIO M. CARBONE**

**ANDREA GIARDINA**

**RICCARDO LUZZATTO**

**FRANCO MOSCONI**

*estratto*



**EDIZIONI CEDAM - PADOVA**

## DOTTRINA

---

SERGIO M. CARBONE  
PROFESSORE ORDINARIO  
NELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA

ANDREA LA MATTINA  
PROFESSORE A CONTRATTO  
NELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA

### L'AMBITO DI APPLICAZIONE DEL DIRITTO UNIFORME DEI TRASPORTI MARITTIMI INTERNAZIONALI: DALLA CONVENZIONE DI BRUXELLES ALLA CONVENZIONE UNCITRAL

SOMMARIO: 1. I criteri di collegamento previsti dalle Regole dell'Aja. – 2. Il rilievo dell'autonomia privata nel determinare l'applicabilità della normativa di diritto uniforme a trasporti marittimi internazionali. – 3. *Segue*: gli effetti del rinvio alla normativa di diritto uniforme operato dalle parti direttamente o per il tramite di un ordinamento statale che ad essa abbia dato esecuzione. – 4. Le soluzioni adottate nelle Regole di Amburgo. – 5. Il coordinamento da parte dell'autonomia privata dei potenziali conflitti tra i differenti regimi di responsabilità del vettore marittimo di cose attualmente in vigore. – 6. Le soluzioni adottate nella UNCITRAL Convention. – 7. L'estensione ai trasporti multimodali dell'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi: le soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera. – 8. *Segue*: le soluzioni adottate dalla UNCITRAL Convention e i loro limiti.

1. Come noto, l'originaria formulazione dell'art. 10 della convenzione di Bruxelles del 1924 prevedeva l'applicazione di tale convenzione ai trasporti marittimi internazionali in relazione ai quali fosse stata emessa una polizza di carico nell'ambito di uno Stato contraente.<sup>1</sup>

A seguito dell'entrata in vigore del protocollo di Visby del 23 febbraio 1968 e del successivo protocollo di Bruxelles del 21 dicembre 1979 (introdotti anche nell'ordinamento italiano in virtù delle leggi 12 giugno 1984 n. 243 e n. 244)<sup>2</sup> – pur venendo sostanzialmente confermate alcune soluzioni

---

<sup>1</sup> Si veda al riguardo MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, Milano, 1955, *passim*; POURCELET, *Le transport maritime sous connaissance*, Montreal, 1972; MANCA, *Commentario alle Convenzioni marittime*, II, Milano, 1975, p. 189 ss.; PAVONE LA ROSA, *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXIV, Milano, 1985, spec. p. 211 ss.

<sup>2</sup> Cfr. in generale, nella letteratura italiana, in merito alle più significative innovazioni portate da tale normativa TULLIO, *Vigenza internazionale (ed adozione interna) delle «Regole di Visby»*, in *Trasporti*, 1978, p. 91 ss.; MANCA, *Le Regole di Visby*, in *Dir. mar.*, 1967, p. 108 ss.; MALTESE, *Il progetto di riforma dell'art. X della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 ed il suo attuale valore ermeneutico*, *ibidem*, 1965, p. 527 ss. Sull'introduzione nell'or-

già prospettate in occasione dell'applicazione del sistema previgente – si ampia in modo significativo l'area di operatività del diritto uniforme, in quanto si precisa come, in presenza dell'internazionalità «obiettiva» del trasporto marittimo,<sup>3</sup> sia sufficiente che esso abbia un sicuro collegamento oggettivo con almeno uno Stato contraente della convenzione di Bruxelles, o con quest'ultima direttamente, per legittimarne l'operatività.

Non si è esitato, infatti, a codificare che, oltre alla predetta circostanza che (i) il luogo di emissione della polizza si trovi in uno Stato contraente, altri due possibili criteri di collegamento rispettivamente rivolti ad uno Stato contraente o direttamente allo stesso sistema di diritto uniforme, di per sé, ne giustificano la concreta applicazione. E cioè, allorché (ii) il luogo di inizio del trasporto si trovi in uno Stato contraente oppure (iii) sia operato nel contratto di trasporto, e riportato in polizza di carico, un volontario rinvio diretto (oppure mediato attraverso l'individuazione dell'ordinamento di uno Stato contraente) al regime di diritto uniforme.

Pertanto, nessun residuo dubbio che, in presenza di *uno qualsiasi di questi criteri* di collegamento con il sistema di diritto uniforme e di un trasporto marittimo caratterizzato dalla c.d. «internazionalità obiettiva», a tale situazione dovrà estendersi necessariamente l'applicazione della disciplina di diritto uniforme. Inoltre, secondo quanto già previsto nell'originaria redazione del sistema normativo della convenzione di Bruxelles del 1924, resta salva la facoltà di ogni ordinamento statale di estenderne ulteriormente l'operatività sino a comprendervi anche trasporti esclusivamente nazionali.

È appena da accennare che la valutazione dei suddetti criteri di collegamento, rilevanti al fine di determinare l'ambito di applicazione della normativa di diritto uniforme, dovrà essere operata con riguardo alla c.d. «prospettazione soggettiva», ossia alle previsioni contrattuali volute dalle parti in occasione della conclusione del trasporto marittimo e/o dell'emissione della polizza di carico. E pertanto non solo l'internazionalità obiettiva del trasporto, ma anche il luogo di emissione della polizza di carico ed il luogo di caricazione della merce dovranno essere valutati facendo riferimento alle sole pattuizioni delle parti, non rilevando, invece, ciò che

---

dinamento italiano delle Regole di Visby cfr. per tutti CARBONE, *L'operatività nell'ordinamento italiano dei Protocolli di Visby e Bruxelles sulla polizza di carico*, in questa *Rivista*, 1986, p. 789 ss.; CLERICI, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico*, *ivi*, p. 21 ss.; EAD., *Effetti della denuncia della Convenzione e della ratifica dei Protocolli del 1968 e del 1979*, in *Dir. mar.*, 1986, p. 637 ss.; STARACE, *La ratifica italiana dei Protocolli di modifica della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1985, p. 839 ss.

<sup>3</sup> Sulla rilevanza dell'internazionalità «obiettiva» di un trasporto marittimo al fine di ricomprenderlo nell'ambito di applicazione della convenzione di Bruxelles cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in CICU, MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, continuato da MENGONI, XXVI, t. 2, sez. I, Milano, 1988, p. 53 ss.

effettivamente si verifica, nonostante tali intese, nell'esecuzione del trasporto a seguito di eventi estranei alle loro previsioni ed alle loro volontà originarie.<sup>4</sup> Così, ad esempio, l'interruzione del trasporto per cause accidentali, e la conseguente esecuzione solamente in ambito nazionale (e cioè tra porti dello stesso Stato), non ne elimina il carattere internazionale, effettivamente previsto e voluto dalle parti contraenti, ai fini dell'operatività delle norme di diritto uniforme. Ma non soltanto. Al riguardo, infatti, non rileva neppure dove la merce è stata effettivamente caricata o sbarcata, dovendo rilevare, invece, solamente il porto di caricazione e quello di scarica previsti e voluti dalle parti nel contratto di trasporto, ed indicati in polizza di carico.

Nel senso e significato ora indicati, la nuova redazione dell'art. 10, quale risulta dalla formulazione del protocollo di Visby, è sicuramente più precisa e completa della precedente versione delle Regole dell'Aja ed è in grado di risolverne definitivamente alcune divergenze interpretative. Ed in realtà, il riferimento al (e l'indicazione del) luogo in cui è avvenuta la caricazione è sicuramente molto più corretto e proprio, rispetto al solo richiamo del luogo di emissione della polizza di carico; infatti, nei casi in cui tali luoghi non coincidano, e pertanto il trasporto abbia in realtà inizio in un porto localizzato nell'ambito di uno Stato contraente, nonostante che l'emissione della polizza di carico sia avvenuta in un altro Stato, non appare in alcun modo giustificato negare rilevanza – ed anzi, ciò può condurre a strumentali elusioni della normativa uniforme<sup>5</sup> – ad un collegamento effettivo come il luogo di caricazione almeno nei casi in cui esso è anche voluto dalle parti (e non già dipendente da eventi accidentali, le cui conseguenze sono estranee al loro controllo ed alla loro previsione).<sup>6</sup>

Ma al tempo stesso, non si è voluto neppure escludere l'autonoma rilevanza del luogo di emissione della polizza di carico nel caso in cui esso sia localizzato in uno Stato contraente non coincidente con lo Stato (non contraente) in cui si trova il luogo di caricazione della merce. Con l'ulteriore precisazione che il luogo di effettiva caricazione della merce può, a volte, anche non coincidere con quello indicato come tale nel documento rappresentativo delle merci. Ed allora, al riguardo, secondo un importante caso deciso dalla Cassazione, ciò che risulta determinante dovrà essere, ancora una volta, la valutazione convenzionale, evidenziata ed incorporata nella

---

<sup>4</sup> Per più ampie considerazioni sul punto cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose* cit., p. 58 ss., *cui adde*, più in generale, DE NOVA, *Obbligazioni*, in *Enc. dir.*, XXIX, Milano, 1979, p. 456 ss.; *cui adde* IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, p. 112 ss.

<sup>5</sup> Sul punto v. per tutti TREITEL, REYNOLDS, *Carver on bills of lading*, London, 2001, p. 455.

<sup>6</sup> In applicazione di tale principio v. da ultimo Trib. Genova, 4 dicembre 2002, in *Dir. mar.*, 2004, p. 1473.

stessa polizza, della localizzazione dei criteri di collegamento in esame, piuttosto che il luogo della loro effettiva esecuzione.<sup>7</sup>

Peraltro, anche tale nuovo testo non ha soddisfatto tutte le attese; conseguentemente, proprio a causa di alcuni affidamenti andati delusi, la dottrina ha osservato che, in realtà, la nuova normativa di diritto uniforme non ha determinato un effettivo ampliamento del suo ambito di applicazione coerente con le aspettative della pratica e le indicazioni della dottrina, che pur avevano già trovato significativi riscontri già in alcune legislazioni statali.<sup>8</sup> Infatti, anche la nuova disciplina è, in linea di principio, destinata ad operare, essenzialmente, nei confronti dei soli trasporti in uscita da un Paese contraente e non già nei confronti di quelli in entrata. Il che era, appunto, quanto già sostanzialmente si verificava nel vigore, ed in virtù, dell'originaria disciplina della convenzione di Bruxelles.

Tuttavia, come già accennato, l'indicazione del luogo di caricazione della merce, in aggiunta rispetto al criterio di collegamento rappresentato dal luogo di emissione della polizza, ha assai poca rilevanza pratica perché normalmente tali luoghi non forniscono collegamenti alternativi del trasporto marittimo con ordinamenti diversi poiché le parti concludono il contratto di trasporto contestualmente sia con la caricazione della merce sia con l'emissione della polizza di carico che pertanto avvengono nello stesso Stato.

In breve, il luogo contrattualmente previsto per la caricazione della merce in occasione del perfezionamento del contratto di trasporto, il luogo di emissione della polizza di carico ed il luogo di effettiva caricazione della merce, pur essendo tre distinti criteri di collegamento, in realtà rinviano ad un unico Stato, in quanto la sede di effettuazione degli ora indicati eventi, normalmente coincide; e pertanto in pratica questi tre criteri di collegamento possono essere sostanzialmente unificati.

2. Peraltro, se è vero che l'ulteriore indicazione del luogo di caricazione della merce non ha sostanzialmente innovato, ed ampliato, il previgente ambito di operatività della convenzione di Bruxelles, è altrettanto vero che un tale effetto è stato, invece, sicuramente prodotto dalla già indicata, ed ulteriore, previsione del nuovo testo dell'art. 10, allorché assegna rilievo diretto ed immediato al rinvio operato dall'autonomia privata allo stesso sistema normativo di diritto uniforme.<sup>9</sup> In questa prospettiva, infatti, è

---

<sup>7</sup> Cfr. Cass., 9 ottobre 1984 n. 5028, in questa *Rivista*, 1985, p. 685.

<sup>8</sup> In tale direzione, secondo valutazioni rivolte a garantire il più ampio possibile ambito di applicazione alla normativa di origine internazionale, sia il *COGSA* statunitense (art. 13; cfr. *infra*, par. 7) sia la legge francese del 18 giugno 1966 (art. 16) ne hanno prevista l'applicazione ai trasporti in entrata ed in uscita dal Paese. Al riguardo cfr. per tutti TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4<sup>th</sup> ed., Toronto, 2008, p. 1 ss.

<sup>9</sup> Cfr. su questo punto, nella letteratura italiana, BERLINGIERI, *Note sulla «paramount*

sufficiente tale rinvio per garantire l'applicazione e l'operatività della disciplina di diritto uniforme, in presenza di un trasporto marittimo oggettivamente internazionale (a prescindere da qualsiasi collegamento di tale rapporto con almeno uno Stato contraente e senza richiedere alcuna intermediazione da parte di qualsiasi ordinamento statale).

Come è noto, invece (anzi, al contrario), nel vigore dell'originario sistema normativo della convenzione di Bruxelles la volontà delle parti non poteva essere impiegata come autonomo momento, di per sé rilevante, al fine di legittimare direttamente l'applicazione della relativa disciplina. Tale volontà, infatti, allorché i caratteri del trasporto marittimo di per sé non consentivano di comprenderlo altrimenti, direttamente ed autonomamente nell'ambito di operatività del diritto uniforme, poteva operare soltanto con i limitati effetti che le sono riconosciuti dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento statale in cui doveva essere risolta la controversia;<sup>10</sup> oppure nel senso di recepire contrattualmente i contenuti normativi delle Regole dell'Aja nei circoscritti confini consentiti alla volontà privata

---

*clause*», nota a App. Trieste, 3 marzo 1978, in *Dir. mar.*, 1979, p. 216 ss.; ID., *Note sulla «paramount clause»*, nota a App. Trieste, 2 dicembre 1986, *ibidem*, 1987, p. 938 ss.; CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo*, Milano, 1984, p. 13 s.; ID., *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in questa *Rivista*, 2005, p. 899 ss.; ID., *Autonomia privata e forza «espansiva» del diritto uniforme dei trasporti*, relazione tenuta al convegno «Il trasporto marittimo di persone e di cose. Novità sulla unificazione della loro disciplina», Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2007, p. 1053 ss.; ID., *L'autonomia privata nei rapporti economici internazionali e i suoi limiti*, relazione tenuta al XII convegno della Società Italiana di Diritto Internazionale su «I rapporti economici internazionali e l'evoluzione del loro regime giuridico», Milano, 8-9 giugno 2007, in questa *Rivista*, 2007, p. 906 ss.; CELLE, *La Paramount Clause nell'evoluzione normativa internazionale in tema di polizza di carico*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 11 ss.; ID., *Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 - Polizza emessa in Stato non contraente - Legge applicabile - «Paramount clause»*, nota a Cass., 10 agosto 1988 n. 4905, in *Nuova Giur. Civ. Comm.*, 1989, I, p. 470 ss.; CLERICI, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico* cit., spec. p. 28 in nota; IVALDI, *La volontà delle parti nel contratto di trasporto marittimo: note sulla paramount clause*, in questa *Rivista*, 1985, p. 799 ss.; EAD., *Ancora sulla Paramount Clause*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 530 ss.; EAD., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato* cit., p. 70 ss.; LALLINI, *Paramount clause: la Cassazione muta orientamento*, nota a Cass., 10 agosto 1988 n. 4903, in *Dir. trasp.*, 1990, p. 143 ss., con postilla critica di TULLIO; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pp. 698-704. Nella letteratura straniera TETLEY, *op. loc. cit.*; MANKOWSKI, *Jurisdiction Clauses und Paramount Clauses nach dem Inkrafttreten der Hamburg Rules*, in *Transportrecht*, 1992, p. 301 ss.; e da ultimo ALVAREZ RUBIO, *Las cláusulas Paramount: Autonomía de la voluntad y selección del derecho aplicable en el transporte marítimo internacional*, Madrid, 1997, *passim* ed *ivi* ampi riferimenti in giurisprudenza e dottrina. Assai significativamente BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme?*, in *Dir. mar.*, 2001, p. 491, ha parlato di «ruolo centrale» dell'autonomia privata nell'ambito in esame.

<sup>10</sup> In questo senso si era infatti pronunciata sia la giurisprudenza ordinaria sia quella arbitrale: v. Trib. Genova, 14 maggio 1984, in questa *Rivista*, 1984, p. 829 ss.; il lodo arbitrale 1° marzo 1984, *ivi*, p. 827 ss., ed il relativo commento di IVALDI, *La volontà* cit., *loc. cit.*

dalla legge regolatrice del rapporto.<sup>11</sup> E per converso, allorché il trasporto marittimo era direttamente compreso nell'operatività del diritto uniforme, l'autonomia privata poteva validamente derogare a tale normativa solo in funzione di garantire ai soggetti interessati alla merce un trattamento privilegiato e non già peggiore rispetto ad essa.<sup>12</sup>

Nella prospettiva da ultimo indicata, pertanto, nessuno stupore se la giurisprudenza italiana, nel vigore dell'originario testo della convenzione di Bruxelles, ha largamente limitato gli effetti propri delle c.d. *paramount clauses* abitualmente inserite nelle polizze di carico.<sup>13</sup> Ed ha al riguardo, in particolare, precisato che tali clausole possono produrre l'effetto di rendere applicabile la disciplina delle Regole dell'Aja soltanto attraverso l'intermediazione e la legittimazione della legge statale applicabile al rapporto; e che pertanto esse potevano operare nel senso voluto dalle parti soltanto se la loro formulazione risultava idonea a localizzare il contratto di trasporto marittimo (o se comunque esso doveva essere localizzato in virtù dell'operare di autonomi e rilevanti criteri di collegamento) nell'ambito di uno specifico ordinamento statale, in cui tale normativa di diritto uniforme era stata recepita e/o poteva essere, in virtù del rinvio contrattuale delle parti, concretamente operante.<sup>14</sup>

Negli altri casi, che sono tutt'ora assai presenti nella pratica (e cioè nei casi in cui la *paramount clause* si limita ad indicare la «compulsory application to the contract of carriage» delle «rules relating to bills of lading contained in the international Convention dated Brussels 24<sup>th</sup> August 1924»), invece, gli effetti ora indicati non potevano essere realizzati, né sulla base dell'originario testo delle Regole dell'Aja, né sulla base dei principi normalmente ricorrenti a proposito della disciplina di diritto internazionale privato dei rapporti contrattuali. Infatti, la volontà privata, da un lato, non assumeva, in virtù dell'originario testo della convenzione di Bruxelles, autonomia rilevanza come criterio di collegamento del trasporto rispetto al sistema di diritto uniforme e, dall'altro, non poteva operare, secondo i normali principi di diritto internazionale privato, in modo tale da rendere diretta-

<sup>11</sup> Sul punto v. per tutti TULLIO, *La clausola paramount prima dell'entrata in vigore delle Regole di Visby*, in *Dir. trasp.*, 1992, p. 856 ss. In giurisprudenza v. Trib. Genova, 24 maggio 1989, in *Dir. mar.*, 1990, p. 385.

<sup>12</sup> Cfr. in generale, sul ruolo dell'autonomia privata rispetto alla disciplina di diritto uniforme, CARBONE, *La disciplina giuridica cit.*, pp. 63-67; GRIGOLI, *Rilevanza dell'autonomia privata nella normativa del trasporto marittimo internazionale di merci*, in *Giust. civ.*, 1996, I, p. 691; LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, pp. 7-24.

<sup>13</sup> Per un'analisi delle *paramount clauses* inserite nei formulari di polizza di carico maggiormente diffusi tra gli operatori marittimi internazionali cfr. per tutti GASKELL, ASARIOTIS, BAATZ, *Bills of Lading: Law and Contracts*, London, 2000, pp. 55-61.

<sup>14</sup> Cfr. le sentenze indicate alla precedente nota 10, *quibus adde* Cass., 28 dicembre 1990 n. 12191, in *Dir. Trasp.*, 1992, p. 853.

mente applicabili ad un rapporto contrattuale, con tutta la loro portata di disposizioni ad efficacia legislativa e cogente, norme appartenenti a sistemi normativi diversi da quelli a carattere statale.<sup>15</sup> Il che, come è noto, vale non solo con riguardo a singole disposizioni o a specifiche norme, ma anche nei casi in cui il richiamo è operato nei confronti di un insieme di disposizioni tendenzialmente coerente e completo per la disciplina di alcune categorie di rapporti. Pertanto, le indicate circostanze impedivano di realizzare, nel vigore dell'originario testo della convenzione di Bruxelles, lo scopo e la funzione che le parti e gli usi del commercio hanno da tempo assegnato alle *paramount clauses*, nell'ambito del contratto di trasporto, quanto meno nei casi in cui la loro formulazione non era tale da consentire di individuare uno specifico ordinamento statale, cui sottoporre l'intero trasporto, che recepisce al suo interno la normativa della convenzione di Bruxelles o quest'ultima non fosse per altre (ed autonome) circostanze direttamente ed autonomamente applicabile al rapporto.<sup>16</sup>

Attualmente, invece, attraverso l'art. 10 del protocollo di Visby, il ruolo e gli effetti assegnati alla volontà delle parti, quanto meno nell'ambito degli ordinamenti statali che ad esso hanno dato esecuzione, sono tali per cui si potrà autonomamente provvedere all'applicazione della normativa di diritto uniforme anche nei casi in cui le parti ad essa abbiano direttamente rinviato in presenza di un trasporto marittimo fornito di elementi di internazionalità oggettiva. E ciò, si noti bene, potrà avvenire anche allorché la concreta disciplina adottata dal sistema di diritto uniforme delle Regole dell'Asia, di fatto, non solo non coincidente, ma addirittura in contraddizione con quanto previsto dall'ordinamento statale competente a regolare il trasporto marittimo in virtù della normale operatività delle norme di diritto internazionale privato del foro.

Si deve, infatti, ritenere che, quanto meno nell'ambito degli ordinamenti giuridici degli Stati contraenti del protocollo di Visby, il combinato effetto, da un lato, della prevalenza e della priorità di applicazione delle norme di diritto materiale uniforme sulle norme di diritto internazionale privato (e quindi sulla disciplina degli ordinamenti statali da esse richia-

---

<sup>15</sup> In questo senso, infatti, la convenzione di Bruxelles nel suo testo originario riconosceva uno specifico significato al rinvio operato dalla volontà delle parti soltanto se rivolto a fonti normative di origine statale. Il che necessariamente comportava il riconoscimento, da un lato, del monopolio statale del diritto e, dall'altro, della pubblicizzazione del diritto marittimo internazionale; e quindi necessariamente il riconoscimento della presenza di un sistema normativo rivolto a controllare, e garantire, lo svolgimento dei rapporti relativi al commercio marittimo internazionale esclusivamente nell'ambito degli ordinamenti statali. Per un'implicita critica di tale impostazione v. SINAGRA, *Natura e contenuto dell'internazionalità del contratto*, in *Studi in onore di R. Ago*, IV, Milano, 1987, p. 349, secondo cui, in relazione ai rapporti del commercio internazionale, si avverte l'esigenza di «operare una *choice of law* che non sia il diritto interno di nessuno Stato».

<sup>16</sup> Cfr. in questo senso IVALDI, *La volontà cit., loc. ult. cit.*



mati) e, dall'altro, della rilevanza assegnata (dalla nuova disposizione sull'ambito di operatività della convenzione di Bruxelles) al diretto rinvio ad essa effettuato dalle parti interessate ad un trasporto oggettivamente internazionale (a prescindere da qualsiasi altro collegamento con gli Stati contraenti), consenta a tali soggetti di incidere direttamente ed immediatamente sulla normativa applicabile al rapporto tra loro intercorrente senza la mediazione e/o il rinvio a qualsiasi ordinamento statale, ma soltanto con il supporto ed il consenso dell'ordinamento statale nel cui ambito gli effetti ora indicati sono concretamente invocati o fatti valere. Il che autorizza ad affermare, in deroga alla regola elaborata a proposito dei principi di diritto internazionale privato vigenti in materia contrattuale, che l'autonomia privata può legittimamente operare una «delocalizzazione» dei rapporti contrattuali relativi ai trasporti marittimi internazionali dalla disciplina di uno specifico ordinamento statale.<sup>17</sup> Infatti, essa riesce ad orientare la disciplina nel senso dell'applicazione di standard normativi internazionalmente accettati, anche in deroga alle normative statali altrimenti applicabili e pur in difetto di qualsiasi elemento oggettivo di collegamento che legittimi tale scelta, ma soltanto in virtù (e sulla base) della concorrente presenza di una c.d. «internazionalità oggettiva» del rapporto (sulla cui definizione già ci siamo soffermati nel precedente paragrafo) e di una clausola di rinvio alle regole uniformi rilevanti in materia.<sup>18</sup>

3. La ora indicata delocalizzazione (e deroga all'operatività delle normative statali) è talmente significativa, che è stata intesa in un senso e con un significato tale da comportare necessariamente la prevalenza della disciplina di diritto uniforme del sistema delle Regole dell'Aja, richiamato ed applicabile in virtù del rinvio operato dalla volontà delle parti,<sup>19</sup> non solo

<sup>17</sup> Sul punto sia consentito il rinvio a CARBONE, *L'autonomia privata nei rapporti economici internazionali* cit., p. 907. Nello stesso senso è stato correttamente affermato da una parte della dottrina spagnola che l'autonomia privata diventa «criterio sufficiente para determinar la aplicación de tal normativa queda expresamente consagrada, y sitúa a la autonomía privada como criterio autónomo delimitador del ámbito de aplicación de la normativa de Derecho uniforme, en una óptica distinta a la propias de las disposiciones tradicionales del Derecho Internacional Privado, al no subordinarse tal operatividad a ningún requisito de vinculación o proximidad entre la relación contractual y la elección o designación normativa realizada»: così ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado* cit., p. 184.

<sup>18</sup> Sul potere dell'autonomia privata in presenza di un rapporto fornito di elementi di «internazionalità» v. CARBONE, LUZZATTO, *I contratti del commercio internazionale*, in RE SCIGNO, *Trattato di diritto privato*, III, 2<sup>a</sup> ed., Torino, 2000, p. 339 ss.; EID., *Il contratto internazionale*, Torino, 1994, p. 2 ss.; DE NOVA, *Obbligazioni* cit., loc. cit.; GIULIANO, *La loi d'autonomie: le principe et sa justification théorique*, in questa Rivista, 1979, p. 217 ss.; e più in generale JACQUET, *Principe d'autonomie et contrats internationaux*, Paris, 1983, *passim*, ed *ivi* ampie indicazioni bibliografiche.

<sup>19</sup> In proposito, si deve ritenere che anche una *paramount clause* inserita in una polizza

rispetto all'ordinamento statale altrimenti applicabile alla disciplina sostanziale del rapporto, ma anche nei riguardi delle stesse norme procedurali dell'ordinamento statale in cui viene concretamente richiesta l'applicazione della disciplina di diritto uniforme.

Un esempio: nel caso inglese *The Antares*,<sup>20</sup> si era invocata l'applicazione della disciplina di diritto uniforme delle Regole dell'Aja, modificate dal protocollo di Visby, in virtù del solo operare di una *paramount clause* e nonostante sia la mancanza di ogni ulteriore collegamento del trasporto con uno Stato contraente, sia il difetto dell'adozione di tale disciplina nell'ambito dell'ordinamento statale altrimenti applicabile al rapporto. Nello stesso procedimento, d'altro canto, si invocava, comunque, l'esercizio da parte degli arbitri di un loro potere di derogare alcune disposizioni della normativa di diritto uniforme richiamata dalle parti, ed in particolare di quelle relative al termine annuale entro il quale devono essere iniziate le azioni per danni alle merci.

Tale potere di deroga a disposizione degli arbitri, in realtà, poteva essere esercitato solamente nei riguardi di disposizioni aventi per oggetto termini di prescrizione e/o decadenza relativi a diritti sorti in virtù di determinati rapporti contrattuali; e cioè, allorché tali termini fossero stati direttamente indicati dalle parti nell'ambito della disciplina convenzionale del loro rapporto. E nel caso di specie, essendo la normativa di diritto uniforme invocata e resa applicabile soltanto in virtù di una *paramount clause*, se ne affermava la natura contrattuale argomentando dalle caratteristiche del rinvio ad essa operato che ne rendeva soltanto possibile l'applicazione.

Tale impostazione, peraltro, non venne accolta pur essendo stato escluso che il rinvio delle parti alla disciplina delle Regole dell'Aja, rilevante ai fini di renderne possibile l'applicazione a sensi dell'art. 10 della nuova normativa del protocollo di Visby, non ne comporta un semplice rilievo contrattuale, ma un vero e proprio rilievo normativo del tutto assimilabile – e di fatto da assimilarsi negli effetti – a quello altrimenti risultante in virtù dell'applicazione della disciplina legislativa vigente nell'ambito della *lex fori* e/o dell'ordinamento statale indicato dalle norme di diritto internazionale privato quale competente a regolare il rapporto.<sup>21</sup> In realtà, non vi sono

---

di carico non sottoscritta – come abitualmente avviene – dal caricatore sia validamente operante. *Contra* si veda peraltro App. Aix-en-Provence, 10 gennaio 2001, in *Dr. mar. fr.*, 2001, p. 313, ove ne è stata invece affermata l'inopponibilità al caricatore in quanto «le connaissance ne se trouve pas signé par le chargeur et aucun autre élément ne démontre que celui-ci aurait consenti à soumettre le transport à la Convention de Bruxelles». In senso analogo si veda anche App. Paris, 26 novembre 2003, in *Bull. trans.*, 2004, p. 90, in tema di clausola di scelta di legge applicabile.

<sup>20</sup> Si tratta della decisione relativa al caso *Kenya Railways v. Antares Co. Pte. Ltd.* parzialmente riportata (e commentata da EAST, *The end of section 27*), in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quarterly*, 1986, p. 142 ss.

<sup>21</sup> In questo senso, nell'ambito dello stesso ordinamento inglese, si era già chiaramente

state incertezze nell'escludere anche il solo rilievo contrattuale del richiamo diretto (previsto in polizza di carico) alle Regole dell'Aja poiché la nuova disciplina dell'art. 10 valuta tale rinvio come un collegamento sufficiente a legittimarne l'applicazione con effetti del tutto identici a quelli legislativi. In questa prospettiva, così, è risultato evidente come la normativa di diritto uniforme, anche se collegata ad un trasporto marittimo internazionale dalla sola volontà delle parti, deve ricevere, e vedersi garantiti all'interno degli ordinamenti statali degli Stati contraenti, veri e propri effetti legislativi che non dovranno essere derogati, né dalla legge altrimenti applicabile al rapporto, né dalla stessa *lex fori*, né, a maggior ragione, dagli arbitri in virtù di un loro potere parzialmente derogatorio delle sole disposizioni contrattuali volute dalle parti.<sup>22</sup>

Non si può pertanto condividere la posizione espressa nel caso *Anna-Oden* da una parte della giurisprudenza francese, la quale – ai fini dell'applicazione dell'art. 2 comma 1 della CMR – ha negato il «carattere imperativo» della disciplina delle Regole dell'Aja, laddove questa sia richiamata per opera di una *paramount clause*.<sup>23</sup> Come è stato correttamente chiarito dalla stessa dottrina francese che ha definito «véritablement surprenant» la sentenza richiamata, non vi è alcun dubbio che l'effetto del richiamo operato alle Regole dell'Aja per mezzo di una *paramount clause* non ha una mera valenza «contrattuale», ma che, in tale caso, la normativa uniforme «s'impose alors "ex proprio vigore" aux parties qui ont décidé lors de la conclusion du contrat de s'y soumettre».<sup>24</sup>

In quest'ultimo senso, si è invece correttamente espressa una successiva decisione della Cassazione francese, la quale – confermando l'effetto «imperativo» del richiamo alla normativa internazionale uniforme compiuto da una *paramount clause* – ha affermato che «les parties qui conviennent de soumettre le contrat qu'elles concluent à une convention international ne peuvent écarter celles de ses prescriptions auxquelles, si la convention

---

espresso SCRUTTON, *On Charter-parties*, 19<sup>th</sup> ed., London, 1984, p. 418, alla cui autorità la giurisprudenza si è da tempo rifatta per concludere nel senso indicato nel testo (ad esempio, in occasione del caso *Morviken*, in *Lloyd's Report*, 1983, 1, p. 5, le cui conclusioni sono state recentemente confermate nel caso *Akai Pty Ltd v. People's Insurance Co. Ltd*, in *Commonwealth Law Report*, 1996, p. 418. Nello stesso senso v., nella giurisprudenza francese, Cass., Ch. Comm., 4 febbraio 1992, in *Dr. mar. fr.*, 1992, p. 289 con nota di LEMAITRE; e, nella giurisprudenza italiana, Trib. Napoli, 11 marzo 1997, in *Dir. mar.*, 1998, p. 720.

<sup>22</sup> Per simili conclusioni cfr. altresì, nella giurisprudenza italiana, Cass., 28 ottobre 1994 n. 8922, in *Dir. mar.*, 1996, p. 353.

<sup>23</sup> V. Cass., Ch. Comm., 5 luglio 1988, in *Dr. mar. fr.*, 1989, p. 227; la quale ha riformato App. Paris, 13 ottobre 1986, *ibidem*, 1988, p. 101 con note di ACHARD e BONASSIES. In senso analogo a tale sentenza, in dottrina, in posizione del tutto isolata, v. CADWALLADER, *COGSA* 1971, in *Modern Law Rev.*, 1972, p. 69.

<sup>24</sup> Così ACHARD, *Transport en pontée, «Paramount clause» et article 2 para. 1 de la CMR à propos de l'arrêt de cassation «Anna-Oden»*, in *Dr. mar. fr.*, 1989, p. 225.

internationale était applicable de plein droit, il ne saurait être dérogé à peine de nullité».<sup>25</sup>

D'altro canto, il significato ed il rilievo del rinvio operato dalla volontà delle parti al fine di rendere direttamente applicabile la normativa di diritto uniforme emerge anche nei casi in cui esse hanno manifestato tale volontà attraverso il rinvio alla «legislation of any State giving effect to the rules of the Convention». Anche in tal caso, infatti, pur avendo le parti operato solo per il tramite di una specifica legislazione statale, sarà comunque la normativa di diritto uniforme a rilevare direttamente ed a trovare anzitutto applicazione (come recentemente affermato nei casi *Atlantic Corona*<sup>26</sup> e *Foster Wheeler*),<sup>27</sup> mentre la disciplina dello Stato alla quale le parti hanno fatto riferimento potrà intervenire solo: (i) in quanto compatibile con (e nei limiti consentiti dal) la stessa normativa uniforme e (ii) in quanto tale effetto integrativo della normativa statale rispetto alla disciplina uniforme sia consentito ed ammesso dallo Stato contraente nel cui ambito se ne invoca l'applicazione.<sup>28</sup> In questa situazione, quindi nell'ambito dei diversi Stati contraenti del sistema di diritto uniforme, si dovrà, in virtù dell'operare della nuova disciplina introdotta a seguito del protocollo di Visby, dare, anzitutto e prioritariamente, diretta ed immediata applicazione alla normativa uniforme e non già all'eventuale legge di esecuzione adottata al ri-

<sup>25</sup> Così Cass., Ch. Comm., 4 febbraio 1992 cit. Nello stesso senso, nella giurisprudenza italiana, cfr. App. Genova, 17 novembre 1990, in *Dir. mar.*, 1991, p. 1027. In proposito, la giurisprudenza inglese ha chiarito che, nel diverso caso di recepimento meramente «contrattuale», le parti hanno la possibilità di procedere ad una sorta di *depeçage* della disciplina applicabile al contratto di trasporto, potendo effettuare un recepimento anche solo parziale della disciplina internazionale uniforme: in questo senso v. per tutti il caso *The European Enterprise*, in *Lloyd's Report*, 1989, 2, p. 185.

<sup>26</sup> *INA v. The Atlantic Corona*, in *Ann. Mar. Cases*, 1989, p. 875, a p. 878 (SD NY 1989).

<sup>27</sup> *Foster Wheeler Energy Corp. v. An Ning Jiang MV and Industrial Maritime Carriers*, in *Ann. Mar. Cases*, 2004, p. 2409 (App. 5<sup>th</sup> Cir. 2004).

<sup>28</sup> Nel senso di cui al testo, la giurisprudenza statunitense ha affermato che non sussiste contrasto tra una *paramount clause* richiamante la convenzione di Bruxelles del 1924 e una clausola di scelta della legge applicabile richiamante la legge canadese, in quanto quest'ultima troverà applicazione con riferimento agli aspetti del rapporto non regolati dalla convenzione di Bruxelles: v. il caso *Association Technique Internationale de Compagnies d'Assurances Maritimes et Transport v. Cast Europe Ltd.*, U.S. District Court – Northern District of Illinois (Eastern Division), 17 giugno 1987, in *Dir. mar.*, 1988, p. 1247. Nel senso, invece, della prevalenza in ogni caso della disciplina dello Stato nel cui ambito il diritto uniforme è stato adottato v. BERLINGIERI, *Territorial scope (of application)*, in *Dir. mar.*, 1983, pp. 175-176, con argomenti specificamente invocati con riguardo all'art. 2 comma 1 lett. e delle Regole di Amburgo, non ugualmente utilizzabili con riferimento all'identica disposizione in esame delle Regole di Visby. In proposito v., da ultimo, TREITEL, REYNOLDS, *Carver on bills of lading* cit., p. 456, i quali evidenziano che «the words "legislation of any State giving effect to them" may... raise difficulties, in as much as some States have enacted the rules more or less verbatim in their domestic law without adhering to the Convention».

guardo nell'ambito dell'ordinamento statale richiamato dalle parti, la quale potrà conseguentemente rilevare solo nei limiti ed alle condizioni ora indicati. Il che è particolarmente importante, ed assume una rilevanza pratica assai significativa, nei casi in cui la legislazione nazionale richiamata ha introdotto alcune varianti, nel suo ambito statale di operatività alla normativa di diritto uniforme. In questo senso si è correttamente espressa la giurisprudenza italiana, laddove ha affermato che «con l'introduzione dell'art. 10 [lett. c] della convenzione è stato subito chiaro che l'espressa previsione nella polizza di carico della *paramount clause* rendesse applicabili (*ex proprio vigore*) le norme uniformi prima di ogni altra normativa, la cui operatività può al più ammettersi in via del tutto residuale e limitatamente a quegli aspetti non espressamente regolati dalla convenzione o dalla legge nazionale che a questa ha dato esecuzione».<sup>29</sup>

Occorre peraltro evidenziare che – come si desume implicitamente dal caso inglese *The Komninos S*<sup>30</sup> – particolare attenzione dovrà essere riservata alla formulazione della *paramount clause* in quanto, ad esempio, una clausola che si limiti ad affermare la competenza giurisdizionale delle corti inglesi – pur rappresentando una forte presunzione in merito alla scelta della legge inglese quale legge applicabile al contratto di trasporto<sup>31</sup> – non comporta il richiamo delle Regole dell'Aja. In proposito, la dottrina e la giurisprudenza hanno altresì precisato che «a mere incorporation of, for example, English law would not be sufficient [a garantire l'applicazione delle Regole dell'Aja, in quanto] English law only applies the Rules in certain situations and the technique is therefore circular».<sup>32</sup> Alla luce di tali considerazioni, pertanto, pare maggiormente raccomandabile agli operatori l'utilizzo di *paramount clauses* che richiamino direttamente e in modo specifico le Regole dell'Aja e non si limitino ad indicare genericamente – come una qualsiasi altra «choice of law provision» – la legge nazionale applicabile al contratto di trasporto marittimo, ciò anche al fine di fugare dubbi interpretativi riguardanti l'attuale compresenza di più regimi internazionali uniformi riguardanti il trasporto marittimo di cose.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Così Trib. Napoli, 11 marzo 1997 cit., p. 724.

<sup>30</sup> *The Komninos S*, in *Lloyd's Report*, 1991, 1, p. 370.

<sup>31</sup> In senso analogo – anche con riferimento alle clausole arbitrali – si vedano i casi *Morviken* cit., p. 5; *Tzortzis v. Monark Line A/B*, in *Weekly Law Reports*, 1968, 1, p. 406; *Hamlyn & Co. v. Talisker Distillery*, in *Law Reports Appeal Cases*, 1894, p. 202.

<sup>32</sup> Così TREITEL, REYNOLDS, *Carver on bills of lading* cit., loc. cit. Nello stesso senso *The Happy Ranger*, in *Lloyd's Report*, 2002, 2, p. 359; *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. Ltd.*, in *Law Reports Appeal Cases*, 1939, p. 277; cui adde LUDDECKE, JOHNSON, *The Hamburg Rules*, 2<sup>nd</sup> ed., London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995, p. 7, secondo cui «a statement in a bill of lading that the contract of carriage is subject to English law will not mean the automatic application of the Carriage of Goods by Sea Act 1971 and accordingly the Hague-Visby Rules».

<sup>33</sup> Per conclusioni analoghe a quelle di cui al testo si veda BERLINGIERI, *Paramount clau-*

In ogni caso, le conclusioni sopra esposte evidenziano di per sé, ed al di là della specificità del rapporto cui si riferiscono, caratteristiche della disciplina dei rapporti economici internazionali da essere attentamente valutate, in un'ottica riduttiva dell'assolutezza dell'impiego degli schemi concettuali propri delle tradizionali impostazioni del diritto internazionale privato dei contratti e delle tecniche, in tale sede impiegate, per dare rilievo all'autonomia privata.<sup>34</sup>

4. Tale esigenza di valutare l'autonomia privata, ai fini della determinazione dell'ambito di applicazione della normativa di diritto uniforme, in un'ottica diversa da quella propria delle tradizionali impostazioni di diritto internazionale privato, è stata ulteriormente confermata dai risultati normativi adottati in occasione della convenzione di Amburgo (entrata in vigore il 1° novembre 1992, ma non ratificata dall'Italia).<sup>35</sup>

Infatti, anche in tale sede, pur essendo state opportunamente valutate le esigenze statocentriche dei Paesi in via di sviluppo (che per molti versi sono state anche largamente accolte) non si è avuta incertezza nel riconoscere, soprattutto all'art. 2 comma 1 lett. e, da un lato, la diretta ed immediata rilevanza del rinvio operato dall'autonomia privata alla disciplina di diritto uniforme prevista nella stessa convenzione di Amburgo e, dall'altro, l'idoneità di tale rinvio a garantire, di per sé, l'operatività della normativa uniforme in presenza di un trasporto oggettivamente internazionale anche a prescindere da qualsiasi suo collegamento con almeno uno Stato contraente.

Il che comporta la possibilità di garantire la concreta applicazione della normativa di diritto uniforme pur in difetto di qualsiasi elemento oggettivo che ne legittimi il collegamento con uno Stato contraente. E pertanto la conferma del potere dell'autonomia privata di «delocalizzare» i rapporti contrattuali relativi al trasporto marittimo internazionale dalla disciplina degli specifici ordinamenti statali, con i quali pur presentano effettivi elementi oggettivi di collegamento, a favore dell'operatività di standard normativi internazionalmente accettati nell'ambito della convenzione di Amburgo.<sup>36</sup>

---

*ses e limite del debito del vettore*, in *Dir. mar.*, 2004, p. 637, cui adde le considerazioni svolte *infra*, par. 5.

<sup>34</sup> In generale, sull'autonomia della volontà quale criterio di collegamento nel diritto internazionale privato cfr. da ultimo CARELLA, *Autonomia della volontà e scelta di legge nel diritto internazionale privato*, Bari, 1999, *passim*; PICONE, *La riforma italiana del diritto internazionale privato*, Padova, 1998, pp. 137 ss., 154 e 515 ss.

<sup>35</sup> L'elenco degli Stati ove sono in vigore le Regole di Amburgo è costantemente aggiornato sul sito Internet dell'Uncitral ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)). Attualmente tali Stati sono i seguenti: Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Cile, Repubblica Ceca, Egitto, Gambia, Georgia, Giordania, Guinea, Kenya, Libano, Lesotho, Malawi, Marocco, Nigeria, Romania, Saint Vincent e Grenadine, Senegal, Sierra Leone, Siria, Tanzania, Tunisia, Uganda, Ungheria, Zambia.

<sup>36</sup> V., in generale, sul c.d. fenomeno della «delocalizzazione» del contratto, nella lette-

Anzi, il rilievo della volontà delle parti è ulteriormente precisato (secondo una formulazione sostanzialmente analoga a quella adottata nel protocollo di Visby), nel senso che essa rileva, ai fini di garantire l'applicazione della normativa di diritto uniforme, sia nel caso in cui le parti hanno direttamente richiamato tale disciplina, sia nel caso in cui esse hanno operato un rinvio ad un ordinamento giuridico statale che, a sua volta, comprende nel suo ambito di operatività la normativa di diritto uniforme. In tal modo, pertanto, si deve ritenere che – fermi i problemi interpretativi cui si farà riferimento *infra*, par. 5 – qualsiasi formulazione adottata dalle parti nella redazione (o attraverso i richiami operati in virtù di *paramount clauses* consentirà senz'altro l'applicazione della normativa di diritto uniforme.<sup>37</sup> Ma non soltanto. Infatti, l'espressa indicazione della rilevanza dell'autonomia privata a fini di garantire la diretta ed immediata applicazione della convenzione di Amburgo, anche nei casi in cui, in realtà, il rinvio operato dalle parti riguarda il provvedimento relativo alla sua esecuzione nell'ambito di un ordinamento di uno Stato contraente conferma che, in ogni caso, ciò che interessa è la diretta applicazione del sistema di diritto uniforme potendo intervenire l'operatività dell'ordinamento statale, per il tramite del quale il rinvio alla disciplina di diritto uniforme è stato effettuato, solamente nei limiti in cui ciò sia consentito da tale normativa e dall'ordinamento statale del foro (in cui se ne invoca l'applicazione).<sup>38</sup>

Per quanto riguarda, invece, gli altri criteri di collegamento che rilevano, in alternativa rispetto al rinvio delle parti alla normativa di diritto uniforme, ai fini di determinare l'ambito di operatività di tale disciplina, la convenzione di Amburgo sostanzialmente precisa, e porta a compimento, il lavoro di revisione operato in occasione dell'approvazione del protocollo di Visby. Infatti, non solamente sono confermati tutti i criteri di collegamento già previsti nel protocollo di Visby secondo una formulazione sostanzialmente identica a quella in tale sede adottata, ma rispetto ad essi se ne opera

---

ratura italiana, CARBONE, *Il contratto senza legge e la Convenzione di Roma del 1980*, in questa *Rivista*, 1983, p. 279 ss.; e CARBONE, LUZZATTO, *I contratti del commercio internazionale* cit., p. 337 ss. ed *ivi* ampie indicazioni bibliografiche.

<sup>37</sup> In questo senso v. LUDDECKE, JOHNSON, *The Hamburg Rules* cit., p. 7.

<sup>38</sup> In senso contrario, in quanto favorevole all'applicazione della normativa dello Stato cui le parti hanno operato il rinvio, v., nella letteratura italiana, BERLINGIERI, *Territorial scope* cit., p. 175 s. In termini più generali, sulla disposizione in esame delle Regole di Amburgo, v. AUCHTER, *La Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978*, in *Eur. Transp. Law*, 1978, spec. pp. 118-119. Non sembrano, invece, da condividere le osservazioni di MANKABADY, *Comments on the Hamburg Rules*, in MANKABADY (ed.), *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Leyden-Boston, 1978, spec. pp. 44-45, a giudizio del quale, a sensi della disposizione in esame, «the Rules apply as a matter of contract» e, pertanto, devono essere «treated as other terms». In realtà, come indicato nel testo, il rinvio delle parti alla convenzione di Amburgo ne legittima la diretta applicazione alla stessa stregua di qualsiasi altro criterio di collegamento.

il completamento da piú parti auspicato nel senso di estendere l'operatività della normativa di diritto uniforme anche ai trasporti in entrata in uno Stato contraente, come d'altronde già avviene pur nel vigore delle Regole dell'Aja per scelta autonomamente operata da parte di alcuni Stati (come ad esempio gli Stati Uniti d'America).<sup>39</sup> Nessuno stupore, pertanto, se l'art. 2 delle Regole di Amburgo prevede l'assoggettamento alla disciplina convenzionale di tutti i trasporti marittimi che, in presenza di un elemento di internazionalità obiettiva, hanno, in entrata o in uscita, un qualche collegamento con il territorio di uno Stato contraente, essendo rilevante a tal fine anche la sola emissione della polizza di carico in uno Stato contraente. Ed altrettanto naturale pare la conferma in tale sede operata dell'irrelevanza dei c.d. criteri di collegamento soggettivi del trasporto marittimo.

Particolarmente significativa risulta, inoltre, l'indicazione, espressa nelle Regole di Amburgo, secondo termini assolutamente inequivoci, del rinvio alle «previsioni» del contratto di trasporto marittimo per determinare l'esistenza dei criteri di collegamento oggettivi che rilevano ai fini sia della valutazione dell'internazionalità del trasporto sia del suo collegamento con almeno uno Stato contraente della convenzione.<sup>40</sup> Il che precisa e sancisce definitivamente la rilevanza della prospettazione soggettiva di tali circostanze in un'ottica del tutto coerente con la facoltà riconosciuta alle parti di determinare, anche su base solamente volontaria, l'operatività della disciplina di diritto uniforme. E pertanto, sotto questo profilo, l'eventuale interruzione del trasporto marittimo per eventi accidentali, e la sua conseguente esecuzione solamente in un ambito nazionale (anche di uno Stato non contraente), oppure in un ambito spaziale non caratterizzato da effettivi collegamenti (alla partenza ed alla effettiva scarica della merce) con almeno uno Stato contraente, non elimina la rilevanza del collegamento con il luogo di caricazione e/o di destinazione del trasporto marittimo voluto e/o previsto dalle parti nell'ambito di uno Stato contraente.<sup>41</sup>

Quindi può accadere che un trasporto con destinazione prevista dalle

---

<sup>39</sup> V., per tutti, al riguardo, MANKABADY, *Comments on the Hamburg Rules* cit., spec. p. 44; e, con riferimento anche ai lavori preparatori, AUCHTER, *La Convention des Nations Unies* cit., p. 117. Nella letteratura italiana cfr. BERLINGIERI, *Territorial scope* cit., pp. 176-177.

<sup>40</sup> Quanto indicato nel testo trova la totalità dei consensi della dottrina che ne ha commentato i contenuti: per tutti, comunque, cfr. BERLINGIERI, *Territorial scope* cit., p. 175 ss.

<sup>41</sup> Cfr. AUCHTER, *La Convention des Nations-Unies* cit., p. 117. In senso difforme – sia pure con riferimento a quanto previsto dall'art. 21 comma 1 lett. c – si veda peraltro il caso *Best Cheese Corporation v. All-Ways Forwarding International Inc. and Hapag Lloyd Container Linie GmbH*, deciso dalla Corte Suprema dello Stato di New York il 6 ottobre 2004 e riportato in COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, *Jurisprudence on Interpretation of Maritime Conventions, 2000-2006*, Antwerp, 2006, p. 133, ove è stato affermato il principio secondo cui «The port of discharge... is the actual port of discharge and not the port listed in the transport document».



parti in un porto di uno Stato contraente, e in partenza da uno Stato non contraente, sia assoggettato, comunque, alla disciplina di diritto uniforme. E ciò anche se di fatto il trasporto si è esaurito completamente al di fuori di spazi marittimi sottoposti alla sovranità di Stati contraenti. D'altro canto, a conferma di quanto osservato e nonostante l'apparente contraddizione di cui alla situazione da ultimo esposta, è appena da rilevare che se si dovesse prendere in considerazione il trasporto effettivo (e non già quello convenzionalmente pattuito tra le parti) si avrebbe la grave conseguenza che l'operatività della normativa di diritto uniforme resterebbe dubbia anche all'interno di tale sistema per tutta la durata del trasporto. Il che, ovviamente, non è accettabile quanto meno in via di principio e salvo il caso di cui in appresso.

E in realtà, nonostante quanto ora indicato, almeno in un caso il momento dell'«effettività» e dell'attualità della esecuzione del trasporto marittimo non sono irrilevanti ai fini della determinazione dell'ambito di applicazione delle Regole di Amburgo. Si tratta del caso previsto dall'art. 2 comma 1 *sub* lett. c: e cioè, del caso in cui in polizza sono indicati più porti di sbarco a scelta del vettore e/o dello stesso caricatore. In tale ipotesi, infatti, a sensi dell'art. 2 comma 1 delle Regole di Amburgo ciò che deve essere preso in considerazione ai fini della valutazione della «internazionalità» oggettiva del trasporto è (e non può che essere) l'effettivo porto di sbarco della merce tra quelli, alternativamente e/o a scelta del vettore (e/o del caricatore) indicati dalle parti.<sup>42</sup>

Il che si giustifica, ed appare coerente, sia con la pratica dei traffici marittimi, sia con le aspettative delle parti, soprattutto nei casi in cui si tratti di trasporti marittimi che si inseriscono nell'ambito di un trasporto multimodale,<sup>43</sup> in quanto spesso, in tale tipo di trasporto, il porto di sbarco della merce non è neppure indicato in polizza e concordato tra le parti, essendo volontariamente lasciato alla libera determinazione del vettore, in funzione di sue scelte contingenti (e dell'ultimo momento). In questi casi, infatti, non essendo ragionevole considerare del tutto irrilevante il porto di destinazione della merce, ai fini dell'applicazione delle Regole di Amburgo, ed essendo voluta tale localizzazione del trasporto marittimo secondo modalità tali da renderne possibile l'individuazione solamente nel corso della sua esecuzione, sarà il «porto di sbarco effettivo» (perché dalle parti previsto come determinabile soltanto in coincidenza della scelta del porto di sbarco) che necessariamente preciserà quello convenzionale.<sup>44</sup>

Infine, sempre con riferimento alle circostanze ed alle previsioni relative

---

<sup>42</sup> Cfr. nello stesso senso del testo BERLINGIERI, *Territorial scope* cit., p. 175.

<sup>43</sup> Sull'estensione della normativa uniforme in tema di trasporto marittimo ai trasporti multimodali comprendenti una tratta marittima, v. *infra*, par. 7 e 8.

<sup>44</sup> Cfr. ancora BERLINGIERI, *Territorial scope* cit., *loc. ult. cit.*

alle modalità di esecuzione del trasporto marittimo (rilevanti per la determinazione della localizzazione del porto di partenza e/o destinazione del trasporto marittimo), non resta che precisare quanto siano decisive al riguardo le indicazioni previste in polizza di carico, anche se è ovvio che in caso di difformità tra accordo reale concluso dalle parti e accordo contenuto nella polizza di carico debba essere il primo a prevalere quanto meno nei rapporti tra i contraenti originari.<sup>45</sup> Per quanto riguarda, invece, i titolari della polizza di carico diversi dai soggetti vincolati *ab origine* dal contratto di trasporto marittimo, mentre sembra logico che i primi possano far valere l'accordo reale nei confronti dei secondi, tale accordo, per converso, non potrà essere invocato nei confronti dei primi se portatori in buona fede della polizza di carico. Ed analoghe osservazioni valgono anche con riferimento alle indicazioni di polizza relative al luogo di caricazione della merce (in uno Stato contraente), soprattutto nei casi in cui sia questa l'unica circostanza determinante ai fini della applicazione della disciplina di diritto uniforme.<sup>46</sup>

5. La compresenza di differenti regimi uniformi di responsabilità del vettore marittimo (vale a dire, la compresenza della convenzione di Bruxelles nella sua originaria formulazione del 1924, dei suoi protocolli modificativi e delle Regole di Amburgo, in vigore dal 1992, sia pure in un limitato numero di Stati) ha determinato l'insorgere di problemi con riferimento a trasporti marittimi che per loro caratteristiche presentano criteri di collegamento che giustificano l'applicazione nei loro confronti sia della normativa della convenzione di Amburgo sia della disciplina del sistema relativo alla convenzione di Bruxelles.<sup>47</sup> Si pensi, ad esempio, al caso di un tra-

---

<sup>45</sup> Ciò appare corretto in quanto – come esattamente rileva una parte della dottrina – la polizza di carico «is not “the contract”, but only the best evidence of the contract»: così TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law* cit., p. 70, il quale richiama il caso *The Ardenne*, in *Lloyd's Report*, 1950, 84, p. 340.

<sup>46</sup> Per analoghe osservazioni, con riferimento alle indicazioni in polizza di carico delle clausole attributive della giurisdizione e di quelle arbitrali, cfr., *ex multis*, IMPRODA, *Osservazioni in tema di clausola compromissoria per arbitrato estero su polizza di carico*, in *Dir. trasp.*, 1992, p. 875; LA MATTINA, *Clausole di deroga alla giurisdizione in polizza di carico e usi del commercio internazionale tra normativa interna e disciplina comunitaria*, in *Dir. mar.*, 2002, p. 467 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *Giurisdizione civile e trasporto marittimo*, Milano, 2005, p. 250 ss.; QUEIROLO, *Gli accordi sulla competenza giurisdizionale. Tra diritto comunitario e diritto interno*, Padova, 2000, p. 313 ss.

<sup>47</sup> Sui problemi derivanti dalla coesistenza di tali regimi cfr., *ex multis*, BERLINGIERI, *Coesistenza entre la Convention de Bruxelles et la Convention de Hambourg*, in *Dir. mar.*, 1993, p. 354 ss.; DIALLO, *Conflicts de lois et conflicts de conventions dans le transport international de marchandises par mer*, in *Dr. mar. fr.*, 1988, p. 643 ss.; STURLEY, *Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 1995, p. 553 ss.; VIALARD, *Sisyphé et l'uniformation internationale du droit maritime*, in *Dr. mar. fr.*, 2000, p. 55 ss. Per un rapido schema riepilogativo riguardante l'adesione dei vari Stati membri dell'Unione

sporto con emissione di polizza di carico in uno Stato contraente del sistema di Bruxelles e con destinazione in uno Stato contraente della convenzione di Amburgo. In tale situazione, la soluzione piú ragionevole è quella per cui ogni ordinamento applica a tali trasporti la normativa uniforme alla quale ha aderito. In entrambi gli ordinamenti, infatti, la normativa uniforme di cui ognuno di essi non è Stato contraente deve essere valutata nel loro ambito alla stregua di una fonte normativa estranea rispetto alla quale prevale necessariamente la disciplina di diritto uniforme vigente nella *lex fori*, a prescindere dai collegamenti internazionali privatistici del rapporto con l'ordinamento in cui opera tale fonte normativa estranea.<sup>48</sup>

Per converso, nella stessa prospettiva ora indicata, le Regole di Amburgo risultano sicuramente applicabili anche in quegli ordinamenti che non le hanno ratificate allorché (a) non ricorra alcuno dei criteri che giustificano l'applicazione della normativa della convenzione di Bruxelles ed al tempo stesso (b) le Regole di Amburgo risultino applicabili sulla scorta dei criteri da esse previsti e siano parte dell'ordinamento giuridico indicato come competente a regolare il trasporto marittimo in virtù delle norme di diritto internazionale privato della *lex fori*.

Maggiori incertezze, invece, si pongono al riguardo allorché le Regole di Amburgo sono in vigore nell'ordinamento giuridico dello Stato di imbarco o di destinazione del trasporto marittimo mentre non sono adottate né dalla *lex fori* né dalla legge applicabile al rapporto. In tal caso, secondo la convenzione di Roma del 1980, la loro applicazione può essere sicuramente giustificata quanto meno con specifico riferimento a quelle disposizioni dotate del particolare carattere di imperatività di cui all'art. 7 comma 1 di tale convenzione. Esse, infatti, in quanto vigenti nell'ordinamento dello Stato di partenza o di destinazione del trasporto, sicuramente presentano uno stretto legame con il rapporto e hanno caratteristiche tali da risultare applicabili quale che sia la sua legge regolatrice. Peraltro, come è noto, la portata di tale disposizione deve essere adeguata alla nuova formulazione che di essa ha accolto l'art. 9 del regolamento c.d. Roma I, in virtù del quale la disciplina (anche di diritto uniforme) vigente negli ordinamenti ora indicati potrà essere applicata nella misura in cui renda «illecito l'adempimento del contratto».

Anche alla luce di quanto sopra, risulta evidente l'urgenza di predisporre particolari *paramount clauses*, che tengano conto della necessità di

---

Europea alle differenti convenzioni sulla responsabilità del vettore marittimo attualmente in vigore cfr. per tutti KATSIVELA, *International Carriage of Goods: Ocean Carrier liability and the European Union*, in *Eur. Transp. Law*, 2008, p. 3 ss. e *ivi*, in particolare, la tabella riassuntiva a p. 8.

<sup>48</sup> Sul punto sia consentito rinviare a quanto osservato in CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose cit.*, p. 4 ss.

dirimere gli eventuali conflitti tra la disciplina di cui alla convenzione di Bruxelles e quella delle Regole di Amburgo, di colmare le «lacune» determinate dalla presenza di Paesi non contraenti rispetto alle suddette convenzioni, nonché di soddisfare le disposizioni imperative delle stesse convenzioni in esame (in particolare, l'art. 3 comma 8 della convenzione di Bruxelles e l'art. 23 delle regole di Amburgo).<sup>49</sup> In quest'ultimo senso, occorre sottolineare l'importanza del *wording* di tali clausole, atteso che la giurisprudenza si è spesso trovata di fronte a *paramount clauses* di contenuto estremamente generico, in presenza delle quali non era in alcun modo agevole comprendere quale fra i vari regimi di diritto internazionale uniforme regolanti il trasporto marittimo di cose in vigore le parti volessero effettivamente richiamare a titolo di legge regolatrice del loro rapporto.<sup>50</sup>

L'autonomia privata viene allora ad assumere un ruolo ulteriore rispetto a quanto già evidenziato nei precedenti paragrafi. In questo senso, la BIMCO, all'indomani dell'entrata in vigore delle Regole di Amburgo, ha diffuso una circolare nella quale veniva suggerito l'impiego di due modelli – «Form A» e «Form B» – di *paramount clause*.

In particolare, il *Form A* prevede la prevalenza del sistema dell'Aja/Visby su quello delle Regole di Amburgo.<sup>51</sup> Nel caso in cui nessuno dei due regimi uniformi sia «compulsory applicable», il *Form A* dispone un appo-

<sup>49</sup> Per analoghe considerazioni si veda per tutti GASKELL, ASARIOTIS, BAATZ, *Bills of Lading: Law and Contracts* cit., p. 60 s.

<sup>50</sup> V., *ex multis*, *The MSC Amsterdam*, in *Lloyd's Report*, 2007, 2, p. 622; *Seabridge Shipping S.A. v. A.C. Orsleff's EFTF's A/S*, *ibidem*, 1999, 2, p. 685; *INA v. The Atlantic Corona* cit.; U.S. District Court, S.D.N.Y., 13 aprile 1988, *The Acadia Forest*, in *Dir. mar.*, 1989, p. 1194; *Associated Metals & Minerals Corp. v. The Arktis Sky*, in *Ann. Mar. Cases*, 1991, p. 1499, spec. p. 1506 (SD NY 1991); *Itel Container Corp. v. M/V Titan Scan*, in *Ann. Mar. Cases*, 1998, p. 1965, spec. p. 1970 (11 Cir. 1998), tutte riguardanti *paramount clauses* dalle quali non era agevolmente desumibile se il richiamo dalle stesse operato fosse diretto alla convenzione di Bruxelles nella sua formulazione originaria ovvero al testo della stessa quale emendato dai successivi protocolli del 1968 e del 1979.

<sup>51</sup> Il testo del *Form A* recita: «(1) This bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to signed at Brussels on 25 August 1924 (The Hague Rules) or the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsorily applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent such term shall be void to that extent but no further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on deck and is so carried. (2) Save where the Hague or Hague/Visby Rules apply by reason of (1) above, this bill of lading shall take effect subject to any national law in force at the port of shipment or place of issue of the bill of lading making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading in which case this bill of lading shall have effect subject to the Hamburg Rules which shall nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. (3) Where the Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsorily applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefits of all privileges, rights and

sito regime di limitazione del debito vettoriale. Le Regole di Amburgo, peraltro, verranno in rilievo qualora le norme dell'Aja/Visby non siano applicabili *ex proprio vigore* o in base ai limiti di operatività di tecniche di diritto internazionale privato, sempre che le stesse Regole di Amburgo siano disposizioni imperative del paese di imbarco o di emissione della polizza di carico.

Il *Form B* – raccomandato per i traffici tra Paesi contraenti le Regole di Amburgo – prevede, invece, la prevalenza delle Regole di Amburgo sul sistema dell'Aja/Visby (il cui ambito residuale di operatività è limitato ai casi in cui manchino i requisiti di applicabilità delle Regole di Amburgo) e un apposito regime di limitazione del debito vettoriale, nei medesimi casi previsti dal *Form A* (vale a dire mancanza di un regime uniforme inderogabile).<sup>52</sup>

Comunque, in difetto di indicazioni contrattuali, le problematiche relative al conflitto/coordinamento tra il «sistema di Bruxelles» e le Regole di Amburgo sono state affrontate con particolare attenzione dalla giurisprudenza francese con esiti condivisibili e confermativi di alcune soluzioni innanzi indicate.<sup>53</sup> Si è, infatti, chiaramente affermato che l'applicazione delle Regole di Amburgo «ne peut recevoir application directe en France au motif que ce pays ne l'a pas ratifiée» allorché il giudice si trova di fronte all'alternativa se applicare le Regole dell'Aja-Visby (in vigore nel proprio Paese) ovvero le Regole di Amburgo (non in vigore nel proprio Paese).<sup>54</sup> Si

---

immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be £100 sterling».

<sup>52</sup> Il testo del *Form B* recita: «(1) This bill of lading shall have effect subject to any legislation making the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) compulsorily applicable to this bill of lading and in such circumstances the said Rules nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or consignee. If any term of this bill of lading be repugnant to the legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further. (2) Save where the Hamburg Rules apply by reason of (1) above, this bill of lading shall have effect subject to any national law making the International Convention for the Unification of certain rules of law relating to signed at Brussels on 25 August 1924 (the Hague Rules) or the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (the Hague/Visby Rules) compulsorily applicable to this bill of lading. If any term of this bill of lading be repugnant to that legislation to any extent, such term shall be void to that extent but no further. Neither the Hague Rules nor the Hague/Visby Rules shall apply to this contract where the goods carried hereunder consist of live animals or cargo which by this contract is stated as being carried on deck and is so carried. (3) Where the Hague, Hague/Visby or Hamburg Rules are not compulsorily applicable to this bill of lading, the carrier shall be entitled to the benefits of all privileges, rights and immunities contained in Articles I to VIII of the Hague Rules, save that the limitation sum for the purposes of Article IV Rule 5 of the Hague Rules shall be £100 sterling».

<sup>53</sup> Per un'analisi della giurisprudenza francese in materia v. per tutti LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in questa *Rivista*, 2004, p. 597 ss., spec. pp. 613-617.

<sup>54</sup> Così App. Paris, 3 dicembre 1997, in *Dr. mar. fr.*, 1998, p. 588, con nota di BONAS-

è ritenuto, pertanto, che in tal caso il conflitto tra la convenzione di Bruxelles e le Regole di Amburgo da parte di un giudice di uno Stato ove non sono in vigore le Regole di Amburgo, ed è in vigore la convenzione di Bruxelles, debba essere risolto non come un «conflict de conventions internationales», ma come «un conflict entre, d'une part, une convention internationale (les Règles de La Haye) et, d'autre part, un texte normatif étranger (les Règles de Hambourg)»,<sup>55</sup> con conseguente «prevalenza» della disciplina dettata dalla convenzione internazionale.

6. Il testo finale della nuova convenzione sul trasporto marittimo di cose in corso di elaborazione nell'ambito dell'UNCITRAL, sulla base di un progetto originariamente redatto dal CMI (di seguito, la «UNCITRAL Convention»)<sup>56</sup> – pur confermando diverse soluzioni adottate dalle Regole dell'Aja e dalla convenzione di Amburgo in tema di ambito applicativo – presenta alcuni elementi di discontinuità rispetto a tali normative.

Se, infatti, l'art. 5 della UNCITRAL Convention, da un lato, conferma i criteri di collegamento (*i*) del porto di caricazione (non previsto nella formulazione originaria della convenzione di Bruxelles, ma presente sia nel protocollo di Visby sia nelle Regole di Amburgo) e (*ii*) del porto di sbarco (previsto – come già evidenziato – soltando dalle Regole di Amburgo e dalle legislazioni attuative delle Regole dell'Aja di alcuni Stati, come, ad esempio gli Stati Uniti d'America), ribadendo inoltre la rilevanza dell'internazionalità oggettiva (si veda il comma 2 di tale disposizione), dall'altro lato, conferisce rilevanza ad ulteriori criteri di collegamento non previsti dalle suddette normative uniformi sui trasporti marittimi attualmente in vigore, eli-

---

SIES. Nello stesso senso cfr. Cass., Ch. Comm., 28 marzo 2000, *ibidem*, 2000, p. 920, con nota di BONASSIES; App. Rouen, 26 giugno 1997, in *Dir. mar.*, 1998, p. 871; App. Paris, 2 dicembre 1998, in *Dr. mar. fr.*, 1999, p. 732; App. Aix-en-Provence, 14 dicembre 2004, *ibidem*, 2005, p. 293; Trib. Comm. Marseille, 15 febbraio 1994, in *Revue Dr. Comm., Mar., Aérien et des Transports (Scapel)*, 1994, p. 105.

<sup>55</sup> Così NICOLAS, in nota a App. Aix-en-Provence, 2 dicembre 1999, in *Dr. mar. fr.*, 2001, p. 312.

<sup>56</sup> Il testo della Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, approvato dalla Commissione in data 3 luglio 2008, è contenuto nel documento A/CN.9/645, reperibile sul sito Internet dell'UNCITRAL ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)). Sull'evoluzione dell'idea di elaborare una nuova convenzione sul trasporto marittimo di cose da parte del CMI e dell'UNCITRAL cfr. per tutti BERLINGIERI, ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002, pp. 3-5; *cui adde*, nella dottrina straniera, ASARIOTIS, *Important developments in transport law*, in *Jour. Int. Mar. Law*, 2003, p. 181 ss.; Id., *Draft Instrument on Transport Law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group*, *ivi*, p. 428 ss.; STURLEY, *The United Nations Commission on International Trade Law's Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, in *Texas Int. Law Jour.*, 2003, pp. 76-79. Per una recente critica a tale progetto cfr. per tutti HONKA, *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea: Could it not be the UNCITRAL Draft?*, in *Scandinavian Studies in Law*, 2004, p. 93 ss.

minando peraltro il riferimento a due importanti criteri menzionati dalle stesse e circoscrivendo la rilevanza della c.d. «prospettazione soggettiva».

In particolare, la nuova normativa predisposta dall'UNCITRAL, nell'ottica di estendere il proprio ambito di applicazione anche ai trasporti multimodali comprendenti una tratta marittima,<sup>57</sup> introduce quali ulteriori criteri di collegamento il «place of receipt» e il «place of delivery» delle merci: in altri termini, ai fini dell'applicazione della UNCITRAL Convention è sufficiente che il trasporto abbia inizio con la ricezione (ovvero, alternativamente, abbia termine con la consegna) della merce da parte del vettore (o di soggetto dallo stesso incaricato) in un luogo – diverso dal porto di caricazione (o, a seconda dei casi, di scaricazione) – localizzato in un «Contracting State» della suddetta normativa; in questo caso, inoltre, è del tutto indifferente che la tratta marittima di tale trasporto multimodale sia effettuata tra porti localizzati in uno Stato contraente. Occorre peraltro evidenziare che, in tale ipotesi, – ai fini dell'applicazione della UNCITRAL Convention – l'art. 5 dispone che deve essere «internazionale» non soltanto il trasporto multimodale unitariamente considerato (nel senso che il luogo di ricezione della merce e quello di riconsegna devono essere localizzati «in different States»), ma anche la tratta marittima dello stesso (nel senso che, parimenti, devono essere localizzati «in different States» anche il porto di caricazione e quello di sbarco).<sup>58</sup>

Come sopra anticipato, peraltro, la norma in commento sembrerebbe circoscrivere la rilevanza della c.d. «prospettazione soggettiva», in quanto – alla luce del tenore letterale del predetto art. 5 – parrebbe che soltanto la localizzazione all'interno di un «Contracting State» dei luoghi di caricazione/scaricazione e/o di presa in consegna/riconsegna a destino della merce debbano essere valutati «according to the contract of carriage», non anche la loro internazionalità. In altri termini, a differenza di quanto previsto dalle convenzioni sul trasporto marittimo attualmente in vigore, la circostanza che, nonostante le pattuizioni contrattuali, il trasporto abbia accidentalmente esecuzione soltanto in ambito nazionale parrebbe determinare la non operatività della UNCITRAL Convention. In realtà, tale con-

<sup>57</sup> Sull'estensione dell'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention ai trasporti multimodali comprendenti una tratta marittima, v. *infra*, par. 8.

<sup>58</sup> In questo senso si veda STURLEY, *Solving the Scope-of-Application Puzzle: Contracts, Trades, and Documents in the UNCITRAL Transport Law Project*, in *Jour. Int. Mar. Law*, 2005, pp. 25-28, il quale afferma che all'«internationality requirement for the sea leg» si affianca un secondo requisito di internazionalità, che riguarda «the overall contract of carriage, with the result that a shipment that starts and ends in the same country would not be covered by the [UNCITRAL Convention] even if the sea leg is international». In altra sede tale A. ha inoltre evidenziato che la versione originaria della UNCITRAL Convention riteneva invece sufficiente l'internazionalità dell'intero trasporto unitariamente considerato, pure in assenza di tratta marittima compresa tra porti di Stati differenti: cfr. STURLEY, *Scope of coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, *ibidem*, 2004, p. 153 s.

clusione – oltre a non essere del tutto pacifica, stante l'ambiguità del testo normativo in esame – non pare accettabile tenuto conto della *ratio* dell'art. 5 della UNCITRAL Convention che, sul solco delle convenzioni attualmente in vigore, è evidentemente quella di estendere il piú possibile l'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi internazionali.

La prospettazione soggettiva torna invece senza alcun dubbio in rilievo con riferimento ai trasporti comunque internazionali, originariamente (e contrattualmente) previsti con partenza o arrivo in uno Stato contraente, ma con effettiva esecuzione tra Stati non contraenti: in tale caso, infatti, il trasporto sarà sicuramente ricompreso nell'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention, pur non avendo avuto – in concreto – alcun legame con almeno uno Stato contraente.

È poi da notare che l'art. 5 ha eliminato il criterio di collegamento – presente sia nelle Regole dell'Aja (art. 10 comma 1 lett. *a*) sia in quelle di Amburgo (art. 2 comma 1 lett. *d*) – del luogo di emissione della polizza di carico o (nel caso delle Regole di Amburgo) di altro documento probatorio del contratto di trasporto. Tale eliminazione si giustifica con la circostanza che la UNCITRAL Convention – a differenza delle Regole dell'Aja e similmente alle Regole di Amburgo – delimita il proprio ambito applicativo facendo riferimento ad un preciso rapporto del commercio internazionale (ossia il «contract of carriage», comprendente almeno una «sea leg»: v. artt. 5 comma 1 e 1 comma 1 della UNCITRAL Convention) e non all'emissione di un documento di trasporto, adottando così quello che è stato definito «contractual approach» (in contrapposizione al c.d. «documentary approach»);<sup>59</sup> inoltre, l'evoluzione dei traffici marittimi internazionali e l'affermarsi delle polizze di carico elettroniche e del sistema EDI (*Electronic Data Interchange*)<sup>60</sup> ha reso evidente che il luogo di emissione del documento di trasporto e/o di conclusione del relativo contratto – nella maggior

<sup>59</sup> Cfr. BERLINGIERI, *The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly) by Sea*, in *Zbornik PFZ*, 2008, 1-2, p. 47 ss., spec. pp. 51-52.

<sup>60</sup> Sui nuovi documenti di trasporto sostitutivi della polizza di carico si vedano, *ex multis*, BOI, *La lettera di trasporto marittimo. Studi per una disciplina uniforme*, Milano, 1995, *passim*; BOSCHIERO, *Documenti di trasporto e vendita internazionale: problemi e soluzioni*, in *La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*, Atti della tavola rotonda, Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2002, p. 509 ss.; BUSTI, *Nuovi documenti del contratto di trasporto di cose*, Padova, 1983, *passim*; CARBONE, CELLE, LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, 3ª ed., Torino, 2006, p. 184; DEVESCOVI, *La polizza di carico e gli svantaggi della materializzazione*, in *Studi in onore di Volli*, Trieste, 1993, p. 127 ss.; GROENFORS, *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement*, Goeteborg, 1982, *passim*; LLOYD, *The bill of lading: do we really need it?*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quarterly*, 1989, p. 47 ss.; LOPEZ DE GONZALO, *L'obbligazione di consegna nella vendita marittima*, Milano, 1997, p. 106 ss.; MEDINA, *Il terzo "Stockholm Colloquium"*, in *Dir. mar.*, 1973, p. 660; RAMBERG, *Documents other than bills of lading*, *ibidem*, 1983, p. 537; SILINGARDI, *Titoli di trasporto non negoziabili, operazioni di credito e vendita su documenti*, in *Studi marittimi*, 1981, 11, p. 21 ss.; XERRI, *Le tradi-*



parte dei casi – non ha più un'effettiva connessione con l'esecuzione del trasporto né, conseguentemente, con la disciplina ad esso applicabile.<sup>61</sup> Del resto – anche in generale – il luogo di conclusione del contratto ha perduto la rilevanza che aveva nel vigore dell'art. 25 delle disposizioni preliminari al codice civile quale criterio di collegamento volto a determinare la legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, non essendo stato utilizzato né dalla convenzione di Roma del 1980 né dal regolamento Roma I.<sup>62</sup>

Infine, del tutto inaspettatamente, l'art. 5 della UNCITRAL Convention non assegna più alcun rilievo all'autonomia delle parti nella determinazione dell'applicabilità della stessa UNCITRAL Convention a trasporti marittimi internazionali che non sarebbero di per sé disciplinati da tale normativa uniforme.<sup>63</sup> In sede di lavori preparatori tale eliminazione è stata oggetto di un ampio dibattito,<sup>64</sup> ove è stato tra l'altro rilevato che l'ampiezza dell'ambito di applicazione della normativa uniforme in discussione renderebbe meno urgente il ricorso all'autonomia privata in un senso «espansivo» di tale ambito<sup>65</sup> e, inoltre, che il mantenimento di una norma

---

*zionali funzioni della polizza di carico e le nuove forme di documentazione del trasporto nella dottrina italiana e straniera, in Trasporti, 1981, p. 120.*

<sup>61</sup> In questo senso si veda BERLINGIERI, *The UNCITRAL Draft Convention* cit., p. 50, il quale osserva che nell'art. 5 della UNCITRAL Convention «no reference is made to the place where the transport document is issued or the contract is made, because such places may have not direct connection with the carriage».

<sup>62</sup> Sui motivi che hanno condotto il superamento della rilevanza della *lex loci contractus* nell'ambito della convenzione di Roma del 1980 si veda in particolare MAGAGNI, *La prestazione caratteristica nella convenzione di Roma del 19 giugno 1980*, Milano, 1989, p. 34 ss.

<sup>63</sup> In proposito occorre osservare che l'art. 3 comma 1 lett. e del CMI Draft Instrument on Transport Law (su cui la UNCITRAL Convention è basata) prevedeva l'applicazione di tale convenzione ai trasporti internazionali nel caso in cui «the contract of carriage provides that the provisions of this Instrument, or the law of any State giving effect to them, are to govern the contract». Su tale disposizione si veda il commento di BERLINGIERI, ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI* cit., p. 7.

<sup>64</sup> Si vedano, in particolare, i seguenti documenti del Working Group III, tutti reperibili sul sito Internet [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org): (i) A/CN.9/576, par. 61 (relativo alla 15ª sessione, New York, 18-28 aprile 2005); (ii) A/CN.9/WG.III/WP.61, par. 22 (relativo alla 17ª sessione, New York, 3-13 aprile 2006); (iii) A/CN.9/WG.III/WP.65 (relativo alla 17ª sessione, New York, 3-13 aprile 2006); (iv) A/CN.9/594, par. 124-128 (relativo alla 17ª sessione, New York, 3-13 aprile 2006).

<sup>65</sup> V. doc. A/CN.9/594 cit., par. 126: «current broad scope of application of the draft convention did not require a provision [like articles 10.3.d of the Hague-Visby Rules or article 2.1.e of the Hamburg Rules] to further broaden it, particularly when the problems that such an inclusion could create might outweigh the benefits of the slightly expanded scope of application». In favore del mantenimento nella UNCITRAL Convention di una norma analoga agli artt. 10 comma 1 lett. d delle Regole dell'Aja e 2 comma 1 lett. e delle Regole di Amburgo è stato invece affermato che «failure to include the provision could result in the somewhat complicated situation for the carrier where a single voyage with ports of call in different contracting and non-contracting States could result in subjecting only some of the cargo on board to coverage by the draft convention. Further advantages of retaining draft paragraph 8 (1)(c) [vale a dire la norma dove era contenuta tale previsione fino alla 17ª ses-

analoga agli artt. 10 comma 1 lett. *d* delle Regole dell'Aja e 2 comma 1 lett. *e* delle Regole di Amburgo, nel contesto della UNCITRAL Convention, potrebbe generare: (i) incertezza circa il fatto che le *paramount clauses* rappresentino una clausola di scelta di legge applicabile, piuttosto che uno strumento per una mera ricezione contrattuale della normativa uniforme;<sup>66</sup> in proposito, è stato altresì evidenziato che le corrispondenti previsioni delle Regole dell'Aja e di Amburgo hanno fatto emergere «different interpretations in various jurisdictions»<sup>67</sup> circa la applicazione delle disposizioni di tali convenzioni ovvero della corrispondente normativa statale di attuazione, nel caso di difformità tra le stesse;<sup>68</sup> (ii) la possibilità di conflitto tra le disposizioni della UNCITRAL Convention in materia di giurisdizione e arbitrato e le corrispondenti discipline della *lex fori*, nel caso in cui quest'ultima sia un ordinamento giuridico non contraente la stessa UNCITRAL Convention;<sup>69</sup> (iii) la elusione delle norme di applicazione necessaria e/o di ordine pubblico di uno Stato contraente, nel caso in cui un rapporto – in assenza della *paramount clause* – sia regolato da tale ordinamento e non dalla normativa uniforme.<sup>70</sup>

Tali argomentazioni, peraltro, non appaiono convincenti.

---

sione del *Working Group III*] were said to be greater clarity that the parties could apply the draft convention by virtue of a choice of law, and further, that in those jurisdictions that had a court of cassation, the application of the draft convention by virtue of choice of law would enable it to review the case under the draft convention as a matter of law».

<sup>66</sup> *Ibidem*: «Perpetuating the differences in the interpretation of the text that have arisen with respect to the Hague-Visby Rules, particularly regarding whether the provision was intended as a choice of law rule, or whether it simply referred to the substantive incorporation of the provisions of the draft convention by the parties to the contract of carriage». In questo senso – con riferimento alle *paramount clauses* emesse nell'ambito dell'art. 10 comma 1 lett. *c* delle Regole dell'Aja cfr. BERLINGIERI, *Codice della navigazione e convenzioni internazionali*, Milano, 2008, in corso di pubblicazione, p. 8 del dattiloscritto cortesemente messi a disposizione dall'Autore.

<sup>67</sup> V. doc. A/CN.9/576 cit., par. 61. Sul punto v. altresì le considerazioni svolte *supra*, par. 5.

<sup>68</sup> V. doc. A/CN.9/594 cit., par. 126: «The law giving effect to the draft convention... could differ from the provisions of the draft convention, thus creating further potential conflicts». In proposito BERLINGIERI, *The UNCITRAL Draft Convention* cit., p. 50, ha affermato che «it is [not] provided any longer for the agreement of the parties to be a connecting factor, as in the Hague-Visby Rules and in the Hamburg Rules, since that could give rise to uncertainty as to the regime actually applicable, whether it be the Convention itself or the text implemented by the relevant Contracting State».

<sup>69</sup> V. doc. A/CN.9/594 cit., par. 126, nel quale viene evidenziato che il mantenimento dell'autonomia privata come criterio di collegamento potrebbe determinare: «a possible conflict in regard to the many procedural rules in the draft convention's chapters on jurisdiction and arbitration, which would normally be governed by the *lex fori* rather than by the law of the State chosen in the contract of carriage», ciò in quanto «[it] would be to allow parties a choice of procedural rules and this choice would conflict with mandatory provisions of private international law»: così doc. A/CN.9/576 cit., par. 61.

<sup>70</sup> V. doc. A/CN.9/594 cit., par. 126: «parties could use [such agreement] as an oppor-

In primo luogo, se, certamente, le incertezze interpretative riguardanti le *paramount clauses* hanno costituito oggetto di un ampio dibattito giurisprudenziale, si è visto come proprio l'autonomia privata, mediante il ricorso a tecniche redazionali delle suddette clausole piú «evolute», possa rappresentare lo strumento piú efficace per superare tali incertezze.<sup>71</sup>

In secondo luogo, onde evitare possibili conflitti tra la *lex fori* e le disposizioni della UNCITRAL Convention in tema di giurisdizione e arbitrato, parrebbe sufficiente prevedere nella disposizione della UNCITRAL Convention corrispondente agli artt. 10 comma 1 lett. *d* delle Regole dell'Aja e 2 comma 1 lett. *e* delle Regole di Amburgo che il richiamo alla stessa UNCITRAL Convention non comprende le disposizioni in tema di giurisdizione e arbitrato in quei casi in cui la controversia venga radicata di fronte ad un giudice di uno Stato non contraente.<sup>72</sup>

In terzo luogo, non appare verosimile che l'applicazione della normativa uniforme di cui alla UNCITRAL Convention ad opera delle parti possa determinare l'elusione di norme di applicazione necessaria o di principi di ordine pubblico di Stati contraenti; ciò appare infatti assai improbabile, sia dal punto di vista sostanziale, tenuto conto del contenuto della UNCITRAL Convention, sia dal punto di vista dei meccanismi di diritto internazionale privato. A quest'ultimo riguardo, delle due l'una: (*i*) o la legge dello Stato contraente è anche la *lex fori*, nel qual caso le norme di applicazione necessaria e i principi di ordine pubblico di tale ordinamento troveranno applicazione per il tramite delle disposizioni di diritto internazionale privato di quest'ultimo, indipendentemente dal richiamo alla UNCITRAL Convention, oppure, (*ii*) nel caso in cui la stessa legge dello Stato contraente non coincida con la *lex fori* (e, ovviamente, non sia altrimenti applicabile al rapporto), tale legge non potrà venire in rilievo, salvo qualora la stessa *lex fori* contenga disposizioni in base alle quali le norme di applicazione necessaria e/o i principi di ordine pubblico di un Paese terzo possano comunque trovare applicazione al rapporto (ad esempio, in forza di norme quali l'art. 9 comma 1 del regolamento Roma I o l'art. 7 comma 1 della convenzione di Roma del 1980).

Infine, in generale, non pare possibile non evidenziare in questa sede come la scelta operata dalla UNCITRAL Convention di eliminare l'autonomia privata quale criterio di collegamento volto ad estendere l'applicazione di

---

tunity to avoid having a contract of carriage be governed by the mandatory law or public order rules of the contracting State».

<sup>71</sup> Si veda in particolare l'analisi svolta *supra*, par. 5.

<sup>72</sup> Ciò era stato peraltro ipotizzato in sede di lavori preparatori: si veda il doc. A/CN.9/576 cit., par. 61, ove è stato evidenziato che, in sede di discussione, «it was suggested that further consideration should be given to the possibility of redrafting the proposed bracketed text for draft article 8 (1)(c), so as to limit its effect to contractual matters, such as, for instance, the contractual election of applicable law».

tale strumento di diritto internazionale uniforme appare fortemente criticabile in quanto del tutto in controtendenza rispetto all'evoluzione del diritto del commercio internazionale: come si è visto, infatti, la volontà delle parti rappresenta sempre di più uno strumento di diritto «sostanziale» volto a disegnare i contorni giuridici di una determinata operazione economica «de-localizzandola», anche a prescindere dai limiti alla stessa assegnati da parte delle norme di diritto internazionale privato.<sup>73</sup> Inoltre, a fronte di un consolidato utilizzo delle *paramount clauses* nella prassi degli operatori, appare difficile ritenere che le stesse possano essere tutt'a un tratto abbandonate per effetto della suddetta UNCITRAL Convention, con la prevedibile conseguenza che tali clausole continueranno ad essere impiegate, generando – nella situazione di «vuoto normativo» che si verrà a creare – non pochi problemi interpretativi; tali problemi, peraltro, paiono forse superabili, almeno in ambito europeo, a seguito dell'entrata in vigore del regolamento Roma I, il cui considerando n. 13 pare consentire una scelta della legge applicabile diversa da quella statale e, pertanto, sembra permettere un rinvio diretto alle previsioni della UNCITRAL Convention.<sup>74</sup>

7. Nell'attuale contesto economico, il trasporto marittimo si presenta con sempre maggiore frequenza quale fase di una più complessa operazione di trasporto multimodale.<sup>75</sup> Come noto, peraltro, tale modalità di trasporto

<sup>73</sup> Si veda *supra*, spec. par. 2 e 3.

<sup>74</sup> Già il par. 3.23 del c.d. Libro verde «sulla trasformazione in strumento comunitario della convenzione di Roma del 1980 applicabile alle obbligazioni contrattuali e sul rinnovamento della medesima», COM(2002) 654 def., affrontava il problema della libertà delle parti di un determinato contratto internazionale di scegliere quale legge applicabile un sistema non statale (convenzione internazionale oppure *lex mercatoria*), richiamando in proposito due precedenti olandesi (Hoge Raad, 26 maggio 1989, in *NJ*, 1992, p. 105; e Hoge Raad, 5 gennaio 2001, *ibidem*, 2001, p. 391) nei quali è stato affermato che le parti possono designare la convenzione di Vienna del 1980 sulla vendita internazionale di merci quale legge applicabile ad un determinato rapporto, anche nell'ipotesi in cui tale convenzione non sarebbe stata applicabile in base alle proprie norme strumentali. In proposito, l'art. 3 par. 2 della proposta di regolamento Roma I, COM(2005) 650 def., prevedeva, tra l'altro, che «Le parti possono anche scegliere come legge applicabile principi e norme di diritto sostanziale dei contratti, riconosciuti a livello internazionale o comunitario». Tale disposizione – la quale non si segnalava per chiarezza e lasciava del tutto incerta la questione del «rinvio diretto» ad una convenzione internazionale (in argomento v. per tutti MARRELLA, *Prime note circa la scelta del diritto applicabile alle obbligazioni contrattuali nella proposta di Regolamento «Roma I»*, in FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento «Roma I»*, Padova, 2006, p. 28 ss.) – è stata soppressa nella versione definitiva del regolamento Roma I, approvata dal Parlamento Europeo il 6 dicembre 2007, ove peraltro – come già evidenziato nel testo – è stato introdotto il considerando n. 13, il quale precisa che «il presente regolamento non impedisce che le parti includano nel loro contratto, mediante riferimento, un diritto non statale ovvero una convenzione internazionale».

<sup>75</sup> Sul punto si vedano le osservazioni contenute nei documenti del Working Group III dell'UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.29 (spec. par. 12-26) e A/CN.9/510 (spec. par. 26-32

non è regolata in modo organico da alcuna convenzione di diritto uniforme, non essendo mai entrata in vigore la convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 ed essendo del tutto frammentaria ed incompleta la corrispondente disciplina di cui alle convenzioni internazionali regolanti le «tradizionali» modalità di trasporto.<sup>76</sup>

In questo contesto, la giurisprudenza italiana e straniera ha tentato di ricostruire la disciplina del trasporto multimodale (e, segnatamente, del trasporto multimodale-marittimo), tra l'altro, estendendo a tutte (o solo ad alcune) delle fasi di tale trasporto le disposizioni di cui alle convenzioni internazionali in tema di trasporto marittimo attualmente in vigore.<sup>77</sup> In

---

e spec. par. 30, dove viene affermato che «the inclusion of door-to-door operations would better serve the needs of the trade community since most contracts of carriage by sea, especially in containerized traffic in the liner trade, included a non-sea leg»).

<sup>76</sup> Per piú approfondite considerazioni sul punto cfr. 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 *Dir. mar.*, 2001, p. 539 ss.; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. Law Rev.*, 2003, p. 267 ss.; BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose. Novità per la unificazione della loro disciplina", Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1071 ss. (altresí reperibile sul sito Internet [www.aidim.org](http://www.aidim.org)); BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in CICU-MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2007, p. 389 ss.; CASANOVA, BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, p. 292 ss., ove ampi riferimenti in dottrina; DE WIT, *Multimodal transport*, London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995, *passim*; SILINGARDI, LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, p. 30 ss., *cui adde*, da ultimo, i recenti lavori di LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, pp. 29-49; ID., *Il trasporto multimodale come "chiave di volta" del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, intervento al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose cit.", *ibidem*, 2006, pp. 1105-1111 (altresí reperibile sul sito Internet [www.aidim.org](http://www.aidim.org)); ID., *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, *ibidem*, 2007, p. 1010 ss.

<sup>77</sup> Sulle diverse soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera si veda per tutti, da ultimo, LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri cit.*, *loc. cit.* In particolare, occorre evidenziare che la giurisprudenza italiana prevalente è orientata nel senso di *non estendere* la disciplina di diritto internazionale uniforme dei trasporti marittimi al trasporto multimodale, ma di applicare allo stesso le norme sul trasporto di cui al codice civile, ciò in quanto il trasporto multimodale, «ancorché caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito di alcuna delle ipotesi particolari oggetto della convenzione di Bruxelles» (cosí da ultimo Cass., 14 febbraio 2005 n. 2898, in *Dir. mar.*, 2007, p. 1115). Si vedano altresí, nella giurisprudenza di legittimità Cass., 6 marzo 1956 n. 656, *ibidem*, 1956, p. 197; Cass., 17 novembre 1978 n. 5363, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, p. 90; Cass., 14 febbraio 1986 n. 887, in *Dir. mar.*, 1987, p. 290; Cass., 8 settembre 1993 n. 7504, in *Juris Data*; Cass., 26 maggio 1994 n. 5165, in *Dir. mar.*, 1995, p. 1012; Cass., 2 settembre 1998 n. 8713, *ibidem*, 2000, p. 1349; Cass., 14 febbraio 2005 n. 2898 cit.; nella giurisprudenza di merito, Trib. Palermo, 31 dicembre 1984, *ibidem*, 1985, p. 849; App. Genova, 31 marzo 1990, *ibidem*, 1991, p. 119; Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *ibidem*, 1994, p. 817; App. Genova, 8 marzo 2002, *ibidem*, 2004, p. 182; Trib. Gorizia, 28 maggio

particolare: (i) in base alla c.d. «teoria dell'assorbimento», le Regole dell'Aja-Visby possono essere applicate ad un intero trasporto multimodale (e, quindi, anche alle tratte «non marittime» dello stesso) nel caso in cui la tratta marittima sia «prevalente» rispetto alle altre;<sup>78</sup> (ii) in base al c.d. «network liability system», la disciplina del trasporto multimodale è, per così dire, «segmentata» e varia a seconda della tratta: pertanto, le disposizioni in tema di trasporto marittimo sono applicabili soltanto alla corrispondente fase di tale trasporto multimodale (e, pertanto, nel caso di un trasporto da Genova a Washington via nave da Genova a New York e via camion da New York a Washington, le Regole dell'Aja-Visby si applicherebbero soltanto alla prima parte del viaggio).<sup>79</sup>

Entrambi i predetti orientamenti presentano vantaggi e criticità.

La c.d. «teoria dell'assorbimento» ha il pregio di eliminare le incertezze concernenti la disciplina dei «danni non localizzati» (ossia quei danni la cui tratta di verificaione è ignota),<sup>80</sup> ma non pare del tutto convincente, in quanto (i) rappresenta una «forzatura» dell'ambito di applicazione della disciplina uniforme sul trasporto marittimo, la quale – come si è visto nei precedenti paragrafi – non disciplina tratte diverse da

---

2003, *ivi*, p. 212; Trib. Ravenna, 7 settembre 2004, *ibidem*, 2006, p. 347; Trib. Genova, 11 aprile 2005, *ibidem*, 2006, p. 249; Trib. Avellino, 1° giugno 2005, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 931.

<sup>78</sup> Si vedano, nella giurisprudenza italiana, Trib. Genova, 12 marzo 1992, in *Dir. mar.*, 1993, p. 430; in quella statunitense, *Moore-McCormack Lines, Inc. v. International Terminal Operating Co.*, 619 F. Supp. 1406 (S.D.N.Y. 1983); *Hoogovens Estel Verkoopantoor v. Ceres Terminals, Inc.*, in *Ann. Mar. Cases*, 1984, p. 1417; *Marubeni-Iida, Inc. v. Nippon Yusen Kaisha*, *ibidem*, 1962, p. 1082; *Berkshire Fashions Inc. v. MV Hakusan II*, 954 F.2d 874, 881 (3d Cir. 1992); *Hartford Fire Ins. Co. v. Orient Overseas Container Lines*, 230 F.3d 549, 555-556 (CA2 2000); in quella francese, il caso *The Selandia*, App. Aix-en-Provence, 10 luglio 1984, in *Dr. mar. fr.*, 1987, p. 84.

<sup>79</sup> Si vedano, nella giurisprudenza italiana, App. Roma, 5 gennaio 1948, in *Foro it.*, 1948, I, 697; Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. mar.*, 1950, p. 576; App. Milano, 7 novembre 1950, in *Foro it.*, 1951, I, 76; più di recente, Trib. Milano, 26 febbraio 2004, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1220; Cass., 6 giugno 2006 n. 13253, in questa *Rivista*, 2007, p. 407; in quella statunitense, oltre al *leading case* della Suprema Corte *Reider v. Thompson*, in *Ann. Mar. Cases*, 1950, p. 38, 339 US 113, 1951; *Compagnie Française de Navigation a Vapeur v. Bonnasse*, *ibidem*, 1927, p. 1325, spec. p. 1329, 19 F.2d 777, 779-780 (2d Cir. 1927); *HSBC Insurance Ltd. v. Scanwell Container Line Ltd.*, in *Eur. Transp. Law*, 2001, p. 358 ss.; in quella francese, App. Versailles, 25 maggio 2000, *Merz Conteneurs v. Brambi Fruits et al.*, reperibile sul sito Internet [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr); App. Rouen, 13 novembre 2001, *Via Assurance c. Gefco*, in *Revue Dr. Comm., Mar., Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, p. 30; in quella inglese, *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd.*, in *Lloyd's Report*, 1984, 1, p. 317; in quella tedesca *Oberlandesgericht Hamburg*, 19 agosto 2004, in *Transportrecht*, 2004, p. 403.

<sup>80</sup> 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 *Jour. Bus. Law*, 1972, p. 273; PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972, p. 904; PINEUS, in *CMI, Documentation 1967 – Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee – Report October, 1966, p. 13, spec. p. 17.

quella marittima<sup>81</sup> e (ii) lascia spazio a notevoli profili di incertezza con riferimento alla nozione di «tratta prevalente».<sup>82</sup>

Per contro, il ricorso al c.d. «network liability system», se, da un lato, non pone problemi di compatibilità con l'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali «unimodali» e, in particolare, con quello delle Regole dell'Aja-Visby,<sup>83</sup> dall'altro, comporta una notevole incertezza sul regime di responsabilità applicabile, che non è determinabile prima che si sia verificato un determinato danno e, in caso di danno «non localizzato», potrebbe addirittura non essere del tutto determinabile. Tale incertezza non soltanto può comportare un generale aumento della litigiosità,<sup>84</sup> ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto.<sup>85</sup>

A fronte di tali incertezze, la Corte Suprema degli Stati Uniti, nella sentenza relativa al caso *Kirby*,<sup>86</sup> ha inaugurato quello che è stato definito «conceptual approach»,<sup>87</sup> affermando che un contratto di trasporto multimodale che comprende una tratta marittima ed una (più breve, ma non necessariamente «incidentale») tratta terrestre ha natura «marittima» (sempre che non risulti una diversa intenzione delle parti)<sup>88</sup> e pertanto – indi-

<sup>81</sup> Per simili argomentazioni – oltre alla giurisprudenza richiamata alla precedente nota 77 – v. per tutti BERLINGIERI, *Codice della navigazione e convenzioni internazionali* cit., p. 25 del dattiloscritto.

<sup>82</sup> La giurisprudenza non sembra dare una chiara indicazione in proposito: si veda per tutti Trib. Genova, 12 marzo 1992 cit.

<sup>83</sup> Nel senso di cui al testo si veda RACINE, *International multimodal transport. A legal labyrinth*, in *Dir. aereo*, 1982, p. 129, il quale afferma che «The pure network system tends precisely to protect the applicability of the existing unimodal conventions».

<sup>84</sup> Così SILINGARDI, LANA, *Il trasporto multimodale* cit., p. 29.

<sup>85</sup> 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, p. 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, p. 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n. 7, p. 70 ss.; ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, p. 821 ss.

<sup>86</sup> *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, U.S. Supreme Court, 9 novembre 2004, in *Dir. mar.*, 2005, p. 650 ss., su cui si vedano, *ex multis*, i commenti di COSTABEL, *The "Himalaya" Clause Crosses Privy's Far Frontier*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 2005, p. 217; LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri* cit., pp. 1024-1028; STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 358 ss.; SWEENEY, *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 2005, p. 155; e THEIS, *Third-Party Beneficiaries in Multimodal Contracts of Carriage*, *ibidem*, p. 201 ss.

<sup>87</sup> Così STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law* cit., p. 358.

<sup>88</sup> In diversi passaggi della sentenza emerge che la *ratio decidendi* della stessa è prevalentemente basata sulla ricerca della reale intenzione delle parti di concludere un contratto

pendentemente dal luogo di verifica di un eventuale danno al carico – deve essere regolato dal *Carriage of Goods by Sea Act* (c.d. «COGSA», ossia la disciplina federale sul trasporto marittimo, nella quale è stata recepita la convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).<sup>89</sup> Con la sentenza in esame, la Suprema Corte (*i*) supera del tutto ogni riferimento al c.d. «network liability system» (foriero di generare, secondo la Corte, «confusion and inefficiency»), non risultando più determinante stabilire *dove* è avvenuto il danno alle merci (circostanza, questa, come si è già evidenziato, il più delle volte incerta)<sup>90</sup> e (*ii*) interpreta con maggiore flessibilità la c.d. «teoria dell'assorbimento», rendendo non più necessario, ai fini della determinazione della disciplina applicabile ad un trasporto multimodale marittimo-terrestre, misurare «con il metro» quale sia la tratta «prevalente», bensì verificare se la tratta marittima sia o meno «substantial» rispetto all'intero tragitto.

Non è ancora possibile verificare con esattezza quale sarà l'impatto della giurisprudenza *Kirby* sulle decisioni dei giudici italiani e stranieri; peraltro, allo stato, non si può non rilevare la notevole situazione di incertezza che caratterizza la disciplina del trasporto multimodale (e, in particolare, quella del trasporto multimodale-marittimo), la quale – a fronte dell'assenza di un indirizzo giurisprudenziale univoco – pare risolvibile soltanto attraverso un intervento normativo che è stato da più parti auspicato e che ha condotto l'UNCITRAL ad interessarsi della questione, come vedremo subito nel successivo paragrafo.

8. Gli estensori della UNCITRAL Convention (e, precedentemente, quelli del *Draft Instrument of Transport Law* del CMI, su cui il lavoro in discussione all'UNCITRAL è basato) hanno inteso estendere l'ambito di applicazione di tale normativa ai trasporti multimodali (c.d. *door-to-door*) comprendenti una tratta marittima.<sup>91</sup> In estrema sintesi, il progetto di

---

di trasporto marittimo, ancorché si verta nell'ambito di un trasporto multimodale comprendente sia una tratta marittima sia una tratta terrestre. Per un ragionamento in larga parte analogo si veda il caso *Transatlantic Marine Claims Agency, Inc. v. M/v Hyundai Emperor*, in *Ann. Mar. Cases*, 1997, p. 1772, 109 F.3d, 105, ove la Court of Appeals for the Second Circuit ha affermato che «the question is not how the goods were actually transported... but what the parties intended or at least expected when they executed the bills of lading».

<sup>89</sup> 46 U.S.C. app. §1300 ss. Per una recente analisi del COGSA nel quadro delle convenzioni internazionali in materia di trasporto marittimo cfr. MANDELBAUM, *Creating Uniform Worldwide Liability Standard for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, in *Transp. Law Jour.*, 1996, p. 471.

<sup>90</sup> Si vedano in proposito i richiami di cui alla precedente nota 80.

<sup>91</sup> In generale, sull'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention al trasporto multimodale – che, secondo GRIGGS (*International Maritime Law. A busy schedule*, in *CMI News Letter*, Jan.-Apr. 2003, pp. 7-8), ha rappresentato l'aspetto più controverso della UNCITRAL Convention – cfr. ALCANTARA, *The new regime and the multimodal transport*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quarterly*, 2002, p. 399 ss.; BEARE, *Liability regimes: where we are*,



nuova convenzione in corso di elaborazione da parte dell'UNCITRAL non prevede di disciplinare il trasporto multimodale *tout court*, ma – a determinate condizioni – estende il proprio ambito di applicabilità in relazione alle (eventuali) tratte precedenti e successive ad un trasporto marittimo, con la evidente conseguenza che i trasporti multimodali non comprendenti una tratta marittima rimangono al di fuori dell'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention.<sup>92</sup>

Tale convenzione, quindi, è *un po' di meno* di una vera e propria convenzione sul trasporto multimodale (quale, ad esempio, la convenzione di Ginevra del 1980 dell'ONU sul trasporto multimodale), ma *un po' di più* di una convenzione sul trasporto marittimo: correttamente si è infatti parlato di «maritime plus approach».<sup>93</sup>

In questo senso, la UNCITRAL Convention, in primo luogo, estende la definizione di «contract of carriage» rilevante ai propri fini, affermando all'art. 1 comma 1 che tale contratto «shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to

---

*how we got there and where we are going*, *ivi*, p. 306 ss.; GLASS, *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, London-Singapore, 2004, p. 304 ss.; ID., *Meddling in multimodal muddle? A network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, *ibidem*, 2006, p. 306; LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale* cit., pp. 64-71; NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, in *Jour. Mar. Law Comm.*, 2006, p. 521 ss.; RØSCEG, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quarterly*, 2002, p. 316 ss.

<sup>92</sup> Nel senso di cui al testo è stato correttamente evidenziato che quelle contemplate dalla UNCITRAL Convention sono operazioni «multimodales transmaritimes», in quanto «la présence d'un segment maritime est... un critère d'application du texte»: così DELEBECQUE, *Le project CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer*, in *Dr. mar. fr.*, 2003, p. 937.

<sup>93</sup> L'espressione è di STURLEY, *Scope of the coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, in *Jour. Int. Mar. Law*, 2004, p. 146. Sulle differenze tra l'ambito di applicazione della convenzione ONU sul trasporto multimodale e quello della UNCITRAL Convention cfr. per tutti BERLINGIERI (*A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?* cit., p. 267), il quale efficacemente afferma che «The difference between the [UNCITRAL Convention] and the Multimodal Convention is that, while the latter aims at regulating multimodal transport of goods generally, the [UNCITRAL Convention] seeks to regulate, in addition to the transport of goods by sea, transport by other modes which is complementary to transport by sea». Il tema dell'ambito applicativo della UNCITRAL Convention è stato uno dei più discussi nelle *sessions* del Working Group III: in particolare, dal *Report* sui lavori della 12ª sessione (doc. A/CN.9/544, par. 56) e da diversi altri documenti è agevole desumere che l'opinione dominante delle delegazioni, pur essendo favorevole all'estensione dell'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention al trasporto «multimodale-marittimo», tende a voler chiarire che tale convenzione non dovrebbe disciplinare il trasporto multimodale *tout court*: su quest'ultimo punto è stato, in particolare, affermato che «the convention should not become a fully-fledged multimodal instrument» (A/CN.9/510, par. 30) e che «the convention should not go so far as attempting to replace all unimodal transport regimes by a single multimodal system» (A/CN.9/WG.III/WP.78, par. 13).

the sea carriage»;<sup>94</sup> parallelamente, il combinato disposto degli artt. 5 (rubricato «General scope of application») e 12 (rubricato «Period of responsibility of the carrier») prevede che il periodo di responsabilità del vettore è compreso tra il momento della presa in consegna delle merci fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario e che, quindi, la responsabilità del vettore non è limitata alla fase in cui le merci sono caricate sulla nave. Inoltre, dall'art. 5 della UNCITRAL Convention si desume chiaramente che i luoghi di presa in consegna («place of receipt»)/riconsegna («place of delivery») delle merci possono eventualmente non coincidere con i porti rispettivamente di caricazione/scaricazione.<sup>95</sup>

Come è stato correttamente osservato, pertanto, se la convenzione di Bruxelles del 1924, nella sua originaria formulazione, era una convenzione «tackle-to-tackle», le Regole dell'Aja-Visby e le Regole di Amburgo convenzioni «port-to-port», la UNCITRAL Convention si propone di essere una convenzione «door-to-door», ancorché riguardante il solo trasporto «multimodale-marittimo» (c.d. «wet multimodal transport»)<sup>96</sup>. In realtà, come già evidenziato sopra, il testo in esame non è una vera e propria convenzione «door-to-door» in quanto il proprio ambito di applicazione è limitato sia sotto il profilo soggettivo sia sotto il profilo oggettivo.

L'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention è limitato sotto il profilo *soggettivo*, in quanto tale convenzione, una volta entrata in vigore, si applicherà soltanto (a) al vettore «contrattuale» *marittimo* – e ciò (fermi i limiti «oggettivi» di cui *infra*) sia con riferimento alle prestazioni da questo effettuate nelle tratte marittime sia con riferimento a quelle relative alle tratte non marittime – e (b) alle c.d. «maritime performing parties», ossia a quei soggetti incaricati dallo stesso vettore di svolgere – «during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship» (art. 1 comma 7) – «any of the carrier obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods» (art. 1 comma 6 lett. a).<sup>97</sup> In altri termini la UNCITRAL Convention

<sup>94</sup> Così doc. A/CN.9/645.

<sup>95</sup> Per un commento a tali disposizioni cfr. DELEBECQUE, *Le project de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in *Dr. mar. fr.*, 2006, p. 693; GLASS, *Meddling in multimodal muddle?* cit., p. 306; NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods* cit., p. 521 ss.

<sup>96</sup> In questo senso cfr. BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, loc. cit.

<sup>97</sup> La delegazione statunitense (cfr. doc. A/CN.9/WG.III/WP.34, per un commento del quale cfr. STURLEY, *The treatment of performing parties* cit., p. 241 ss.) 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 dalla UNCITRAL Convention, 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

– come implicitamente ribadito dall'art. 4 comma 1 lett. *a* della stessa<sup>98</sup> – non trova applicazione nei confronti dei vettori *non marittimi* («inland carriers» o, come a volte sono stati indicati durante i lavori del *Working Group* dell'UNCITRAL, «non-maritime performing parties»)<sup>99</sup>, salvo che essi operino «exclusively within a port area» (art. 1 comma 7). Tale limitazione è stata criticata da parte della dottrina americana, la quale ha evidenziato che la UNCITRAL Convention non ha saputo accogliere i risultati recentemente raggiunti dalla Suprema Corte nel caso *Kirby*,<sup>100</sup> costringendo pertanto gli operatori a dover ricorrere ancora alle «Himalaya Clauses» al fine di consentire l'estensione della disciplina del trasporto marittimo ai vettori terrestri ed alle altre «non-maritime performing parties», con tutte le incertezze che l'applicazione giurisprudenziale delle stesse comporta.<sup>101</sup>

La UNCITRAL Convention è inoltre limitata sotto il profilo *oggettivo*, in quanto essa non fornisce una disciplina materiale uniforme a tutte le fasi di un trasporto multimodale-marittimo, ma – adottando uno schema c.d. «network»<sup>102</sup> – nei casi di perdite o danni alla merce verificatisi *esclusiva-*

---

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 olandese: cfr. doc. A/CN.9/544, par. 21.

<sup>98</sup> Tale disposizione rappresenta una sorta di «Himalaya Clause», in base alla quale vengono estesi (soltanto) alle «maritime performing parties», al «master, crew or any other person that performs services on board of the ship» e agli «employees of the carrier or [of] a maritime performing party» le difese e i limiti di responsabilità previsti per il vettore marittimo.

<sup>99</sup> Sul punto v. doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP. 78, par. 24, ove viene affermato che «only maritime performing parties (that is, generally, those that would have been covered in a port-to-port instrument) will be covered by the [UNCITRAL Convention] and... non-maritime performing parties are excluded from the liability regime of the [UNCITRAL Convention] even though vis-à-vis the shipper and the consignee remains liable for their acts». In proposito v. altresì CROWLEY, *The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: the Multimodal Problem*, in *Tulane Law Rev.*, 2005, pp. 1461, 1502-1503, il quale efficacemente sintetizza: «the inland carrier will be excluded from the Draft Instrument's liability regime through a redefinition of the term performing party to distinguish between a "maritime performing party" and a "non-maritime performing party". The distinction is important. The contracting carrier is still responsible for the acts or omissions of any performing party. However the maritime performing party will be subject to the liability under the [UNCITRAL Convention], while the non-maritime performing party will not».

<sup>100</sup> V. *supra*, par. 7, spec. il testo corrispondente alla nota 86.

<sup>101</sup> Sul punto cfr. per tutti CROWLEY, *The Limited Scope* cit., p. 1503, secondo cui «multimodal bills of lading will still need to contain Himalaya Clauses protecting inland carriers, inland terminals, warehouses, handlers, etc., and it will still be necessary for courts to determine whether these parties are covered by the bills of lading».

<sup>102</sup> In sede di lavori preparatori, è stato affermato che «the adoption of a uniform liability regime would also be in line with the wishes of the trade to extend to maritime carriage the trend in favour of the extension of the scope of unimodal conventions to other modes of carriage preceding or subsequent to its own mode of carriage» (v. doc. A/CN.9/526,

*mente* in una tratta di trasporto non marittima (o di ritardo nella consegna derivante *esclusivamente* da circostanze riferibili ad una tratta non marittima), prevede all'art. 27<sup>103</sup> l'applicazione dell'«international instrument» (non anche della legislazione statale)<sup>104</sup> – che sarebbe stato applicabile alla tratta non marittima nel caso in cui l'interessato al carico avesse stipulato un separato contratto di trasporto relativo a tale tratta<sup>105</sup> – il quale disciplini

---

par. 223) e, nel corso dell'11<sup>a</sup> sessione del Working Group III, la delegazione italiana (composta dal Prof. Francesco Berlingieri e dal Prof. Stefano Zunarelli) ha avanzato una proposta volta a eliminare l'art. 27 (in allora art. 4.2.1) e ad ampliare l'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention – 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*: cfr. doc. A/CN.9/WG.III/WP.25. Successivamente, peraltro è stato evidenziato che, benché lo *uniform liability system* sia astrattamente il miglior sistema di regolamentazione del trasporto multimodale, 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»: cfr. doc. A/CN.9/526, par. 220.

<sup>103</sup> Già art. 4.2.1, successivamente rinumerato come art. 8, infine, art. 27.

<sup>104</sup> Come specificato nel doc. A/CN.9/WG.III/WP.81, nota 88, è stato utilizzato il termine «instrument» in luogo di quello «convention», «in order to include the mandatory regulation of regional organizations». Da notare, inoltre, che non è stato accolto il riferimento ad eventuali legislazioni nazionali non derogabili (sul punto v. *amplius* doc. A/CN.9/621, par. 187) in quanto – come correttamente evidenziato da parte della dottrina a commento del progetto del CMI (v. BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI* cit., p. 11) – tale riferimento «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 UNCITRAL (doc. A/CN.9/WG.III/WP.23, par. 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 (doc. A/CN.9/WG.III/WP.26). A favore di tale soluzione «it was said that the contract of carriage under a “maritime plus” regime ...might contain a very long inland leg and a comparatively short sea leg. In that context, it was said that a reference to national law in draft article 26 was necessary in some jurisdictions to preserve mandatory national law that applied in respect of the inland transport»: così doc. A/CN.9/621, par. 187.

<sup>105</sup> L'inciso in esame è il risultato dell'accoglimento da parte del Working Group (v. doc. A/CN.9/621, par. 191-192) del c.d. «hypothetical contract system» (adottato, tra l'altro, dall'art. 2 comma 1, secondo periodo della CMR), che – come risulta dai lavori preparatori delle precedenti sessioni – è stato preferito rispetto ad altro *wording* (v. in particolare doc. A/CN.9/WG.III/WP.81, *sub* art. 26 comma 1 lett. a, Variant A), in base al quale la prevalenza dell'*international instrument* non dipendeva dalla *fictio* che tale strumento sarebbe stato applicabile alla tratta non marittima nel caso in cui l'interessato al carico avesse stipulato un separato contratto di trasporto per tale tratta, ma dalle norme «strumentali» dello stesso *international instrument*, delimitative del relativo ambito applicativo. La scelta del Working Group è stata principalmente motivata dall'esigenza di superare le incertezze sulla possibilità di applicare – per il tramite delle suddette norme strumentali – le convenzioni internazionali

inderogabilmente («either at all or to the detriment of the shipper») i profili inerenti la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione. Da un punto di vista oggettivo, pertanto, la UNCITRAL Convention potrà trovare applicazione anche con riferimento alle tratte non marittime di un trasporto multimodale-marittimo, soltanto (a) allorché il danno alle merci non sia avvenuto «esclusivamente» in una tratta non marittima ovvero tale danno sia «non localizzato» (ossia non si conosce la tratta del trasporto ove si è verificato)<sup>106</sup> oppure il ritardo nella consegna delle merci non derivi «esclusivamente» da circostanze riferibili ad una tratta non marittima e/o (b) allorché non vi sia una disciplina inderogabile uniforme della tratta non marittima del suddetto trasporto, regolante la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione o, pur essendovi una tale disciplina, essa non sia confliggente con le corrispondenti previsioni della UNCITRAL Convention<sup>107</sup> e/o (c) con riferimento ai profili diversi dalla responsabilità del vettore, dal limite del debito e dalla prescrizione.

La *ratio* delle disposizioni in esame risiede nella volontà di evitare

---

sui trasporti «unimodali» alle corrispondenti tratte di un trasporto multimodale: sul punto cfr. BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?* cit., p. 269 ss.; 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, p. 74; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à R. Rodière*, Paris, 1981, p. 418 s., secondo cui le convenzioni «unimodali» non sarebbero direttamente applicabili alle corrispondenti tratte di un trasporto multimodale in assenza di una «hypothetical contract provision» del tipo di quella dell'inciso di cui all'art. 27 della UNCITRAL Convention. *Contra*, con particolare riferimento alla CMR, cfr. CLARKE, *A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep*, in *Jour. Int. Mar. Law*, 2003, p. 29 ss., spec. p. 32; HAAK, HOEKS, *Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions*, *ibidem*, 2004, p. 422 ss., spec. pp. 430-433; Eid., *Intermodal Transport under Unimodal Arrangements. Conflicting Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*, in *Transportrecht*, 2005, p. 89, pp. 97-102. Per una recente analisi delle (a volte contrastanti) posizioni della giurisprudenza italiana e straniera sul tema cfr. LA MATINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri* cit., *loc. cit.*

<sup>106</sup> Originariamente, con riferimento ai danni «non localizzati» (che la dottrina ritiene prevalenti: v. *supra*, nota 80), l'ambito di applicazione della UNCITRAL Convention avrebbe dovuto essere ulteriormente eroso da quanto previsto dal comma 2 dell'art. 62 (v. doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.101, p. 45), oggi soppresso. La disposizione richiamata prevedeva infatti che – (a) qualora il vettore non avesse potuto provare se la perdita delle (o il danno alle) merci erano avvenuti (o la causa del loro ritardo era da imputarsi a fatti avvenuti) nella tratta marittima o durante le fasi precedenti o successive alla stessa e (b) qualora, se il danno fosse avvenuto nelle tratte non marittime, in forza dell'art. 27 della UNCITRAL Convention, fossero state applicabili le disposizioni di una convenzione internazionale – al trasporto in esame si sarebbe dovuto applicare il più alto limite di responsabilità tra quello di cui alla stessa UNCITRAL Convention e quello della suddetta convenzione internazionale «non marittima».

<sup>107</sup> In questo senso v. doc. A/CN.9/WG.III/WP. 78, par. 18, ove viene affermato che «the limited network system only comes into play in situations where... there might be a conflict between the liability provisions of the draft convention and the liability provisions of the

conflitti tra la UNCITRAL Convention (nella parte in cui essa estende il proprio ambito di applicazione a tratte non marittime) e le convenzioni «unimodali» disciplinanti i trasporti terrestri, aerei e fluviali.<sup>108</sup>

In proposito, peraltro, una parte della dottrina ha affermato la superfluità di tali disposizioni, in considerazione del fatto che non sussistono conflitti tra le previsioni «multimodali» della UNCITRAL Convention e l'ambito di applicazione delle convenzioni «unimodali», in quanto queste ultime – salvo quanto si dirà più avanti<sup>109</sup> – non hanno ad oggetto la disciplina dei trasporti multimodali (né delle singole fasi di cui tali trasporti sono composti).<sup>110</sup>

Inoltre, la circostanza che l'art. 27 della UNCITRAL Convention consenta l'applicazione alla tratta non marittima della disciplina prevista da altro «international instrument», soltanto con riferimento ai profili della responsabilità del vettore, del limite del debito e della prescrizione, fa sí che a tale tratta siano contemporaneamente applicabili due diversi regimi di responsabilità: (i) quello che le sarebbe stato proprio se fosse stato concluso un separato contratto di trasporto «unimodale» (es. CMR o COTIF o CMNI o convenzione di Montreal), limitatamente ai suddetti profili della responsabilità del vettore, del limite del debito e della prescrizione, e (ii) quello della UNCITRAL Convention, con riferimento a tutti gli altri aspetti del contratto di trasporto (tra cui, ad esempio, le obbligazioni del caricatore, i documenti di trasporto, il regime del nolo, la riconsegna, il c.d. «right of control», il trasferimento dei diritti nascenti dal contratto, la legittimazione ad agire,

---

relevant unimodal transport convention». In dottrina cfr. per tutti NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods* cit., p. 529.

<sup>108</sup> V. il passaggio del doc. A/CN.9/WG.III/WP. 78 richiamato alla precedente nota 107.

<sup>109</sup> Si veda il testo corrispondente alla nota 80.

<sup>110</sup> In questo senso cfr. *ex multis* ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme* cit., p. 542; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?* cit., p. 269 ss.; RICCOMAGNO, *The liability regime of the MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, in *Dir. trasp.*, 1998, p. 72. *Contra* – oltre agli Autori citati alla precedente nota 106 – cfr. ROE-REKE, *Combined Transport and the Hague Rules*, in *Eur. Transp. Law*, 1975, p. 621 s., 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, p. 267 ss.; HONKA, *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea. Could It Not Be the UNCITRAL Draft? An Academic's View*, reperibile sul sito Internet <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/cog.html>. Occorre peraltro tenere presente che la giurisprudenza italiana e straniera, in alcuni casi, ha ritenuto applicabili le convenzioni sui trasporti unimodali ai trasporti multimodali (o a singole fasi degli stessi): in proposito, oltre ai riferimenti di cui *supra*, par. 7, cfr. per tutti i casi richiamati da LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri* cit., p. 1014 (nota 15), p. 1020 (nota 37) e p. 1022 (nota 41).

etc.).<sup>111</sup> Da ciò deriverebbe un «obscure patchwork of different regimes which were not designed to complement each other»,<sup>112</sup> il quale, comunque, non risolve tutti i potenziali conflitti tra la nuova convenzione e le precedenti in materia di trasporti non marittimi, lasciando anzi aperto il problema dell'«overlapping» in relazione agli aspetti ora indicati *sub ii*.<sup>113</sup>

Infine, sempre nell'intento di prevenire possibili conflitti con altre convenzioni «unimodali» regolanti trasporti diversi da quello marittimo, nella UNCITRAL Convention è stato introdotto l'art. 85,<sup>114</sup> il quale – sulla falsariga dell'art. 25 comma 5 delle Regole di Amburgo, ma con un «wording» piú preciso – reca una clausola di salvaguardia rispetto all'ambito di applicazione delle disposizioni in tema di trasporto multimodale presenti nelle anzidette convenzioni «unimodali». In altri termini, la norma in esame prevede che l'entrata in vigore della UNCITRAL Convention non pregiudicherà l'efficacia delle convenzioni in materia di trasporto aereo, stradale, ferroviario e fluviale nella misura in cui le stesse trovino applicazione con riferimento ad una tratta di trasporto marittimo, in forza delle proprie norme strumentali riguardanti i trasporti multimodali.<sup>115</sup>

<sup>111</sup> In proposito cfr. l'analisi di FAGHFOURI, *International regulation of liability for multimodal transport – in search of uniformity*, in *WMU Jour. mar. affairs*, 2006, pp. 95-114.

<sup>112</sup> Così i commenti dell'UNCTAD alla UNCITRAL Convention v. doc. A/CN.9/WG.III/WP.21/Add. 1, Annex II, par. 44.

<sup>113</sup> Per considerazioni analoghe a quelle di cui al testo cfr. GLASS, *Meddling in multimodal muddle?* cit., p. 333 ss.; *cui adde* doc. A/CN.9/WG.III/WP.78, par. 38.

<sup>114</sup> Per un primo commento a tale norma v. DELEBECQUE, *Le project CNUDCI, suite et fin: La «Convention des Nations Unies sur le contract de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer»*, in *Dr. mar. fr.*, 2008, p. 215.

<sup>115</sup> Tali norme sono: (i) l'art. 18 comma 3 della convenzione di Varsavia e l'art. 18 comma 4 della convenzione di Montreal, che, da un lato, escludono 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, dispongono 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 aereo; (ii) l'art. 2 della CMR, che estende la disciplina di tale convenzione a quei casi ove il mezzo terrestre sia caricato su un mezzo marittimo, fluviale o aereo senza trasbordo; (iii) l'art. 1 par. 3 e 4 della CIM-COTIF, che estende l'ambito di applicazione di tale convenzione ai trasporti «en trafic intérieur» stradali o fluviali e ai trasporti internazionali marittimi o fluviali, qualora siano svolti «en complément au transport transfrontalier ferroviarie» e nella misura in cui siano effettuati «sur la liste des lignes prévue à l'article 24, paragraphe 1 de la Convention»; (iv) l'art. 2 comma 2 della CMNI, che 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 non sia emessa una polizza di carico relativa al trasporto marittimo e che la tratta fluviale sia maggiore di quella marittima.

