

Sergio La China

ni di responsabilità, sui porti-rifugio ... , la giurisprudenza sulle quali dei vari giudici statali è meritoriamente riportata in questa nostra Rivista; ma soprattutto la conoscenza del ricco e grezzo *bumus* da cui fioriscono e si dipartono le tante vie verso l'uniformità serve ad individuare quella che è la vera, autentica, primaria forza in tutto ciò, il nocciolo duro d'ogni vicenda normativa: la volontà dei privati, dei mille e mille e mille anonimi fruitori del mare come ricchezza e come via, degli innumerevoli oscuri e pazienti costruttori, armatori, marinai, agenti, assicuratori, caricatori, ricevitori, consulenti, periti – e perché no, avvocati marittimisti, fino ai professori e giudici –: forza d'urto, pacifico esercito, manifestazione del "privato", senza del quale ci si può chiedere con una punta di disincanto che cosa – farebbe il "pubblico" – Stati, Comunità di Stati, Enti ed Organizzazioni universali – e perché. Ed anche quando l'approdo di una delle tante spinte innovative verso regimi comuni e generali raggiunge l'agognato livello formale, positivo, normativo, pubblico, della convenzione internazionale, come si spera accada per le Rotterdam Rules, si può star sicuri che è il "privato" che muove e crea, mentre il "pubblico" gioca il suo ruolo, pur necessario, stimolando, confermando, conservando l'esito raggiunto.

## IL TRASPORTO MULTIMODALE E LE REGOLE DI ROTTERDAM

ANDREA LA MATTINA\*

SOMMARIO: 1. Le ragioni dell'assenza di un'autonoma (e completa) disciplina uniforme del trasporto multimodale. – 2. L'applicazione al trasporto multimodale della disciplina uniforme del trasporto marittimo: le soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera. – 3. La disciplina del trasporto multimodale-marittimo di cui alle Regole di Rotterdam e i suoi limiti. – 4. Conclusioni.

1. *Le ragioni dell'assenza di un'autonoma (e completa) disciplina uniforme del trasporto multimodale*

Nell'attuale contesto economico, il trasporto multimodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi internazionali rappresentano infatti semplici fasi di una più complessa operazione di trasporto multimodale<sup>1</sup>.

Da un punto di vista giuridico, il trasporto multimodale non è però regolato 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 singole modalità di trasporto "tradizionali" (per via aerea, stradale, marittima, ferroviaria e fluviale)<sup>2</sup>.

\* Avvocato - Professore a contratto di Diritto della Navigazione presso l'Università di Genova.

<sup>1</sup> Sul punto si vedano le osservazioni contenute nei lavori preparatori delle Regole di Rotterdam e, in particolare, i documenti A/CN.9/WG.III/WP.29 (spec. paragrafi 12-26) e A/CN.9/510 (spec. paragrafo 30, entrambi reperibili sul sito Internet dell'UNCITRAL ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org))).

<sup>2</sup> Per più approfondite considerazioni sul punto, cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", Genova 2-3 febbraio 2001, in questa Rivista, 2001, p. 539 ss.; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, p. 267 ss.; BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, in ANTONINI (cur.), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, p. 441 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 questa Rivista, 2006, p. 1071 ss. (altresì 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.; ID., *Trasporto misto "sovrapposto" di merci marittimo ed in superficie*, in ANTONINI (cur.), *Trattato breve di diritto marittimo*, cit., p. 253 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*

La difficoltà di regolamentazione del fenomeno in esame nasce dal fatto che, da un punto di vista astratto, il regime di responsabilità del vettore multimodale può assumere due differenti configurazioni<sup>3</sup>:

(i) regime "unitario" (c.d. "*uniform liability system*"): il vettore è assoggettato ad un unico regime di responsabilità dall'inizio alla fine del trasporto. Tale regime può essere basato:

(a) sull'*indipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: è il caso della sopra richiamata Convenzione di Ginevra del 1980, degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi, i quali prevedono una disciplina autonoma (e sostanzialmente completa) del trasporto multimodale<sup>4</sup>;

(b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una *sola* tra le modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: anche in questo caso il trasporto multimodale è disciplinato da un unico regime giuridico, che peraltro non è autonomo, ma è quello proprio della tratta *prevalente* da cui è composto (c.d. "*teoria dell'assorbimento*");

(ii) regime "frammentato" (c.d. "*network liability system*"): in questo caso, il regime di responsabilità del vettore è *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) di *tutte e ciascuna* le modalità di cui il trasporto multimodale è composto. In altri termini, il vettore è assoggettato ad un regime di responsabilità che varia a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento che ha fatto insorgere tale responsabilità.

Con riferimento al c.d. "*uniform liability system*", si osserva, *da un lato*, che il suo fondamentale aspetto positivo risiede nella "certezza" del regime di responsabilità applicabile, che rimane unico per tutto il trasporto multimodale, ma, *dall'altro lato*, che tale sistema crea alcuni problemi applicativi riguardanti la sua (possibile) incompatibilità con i diversi regimi inderogabili di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali unimodali: potrebbe infatti verificarsi che un determinato tipo di trasporto venga sottratto all'applicazione del proprio regime giuridico inderogabile allorché sia parte di un trasporto multimodale<sup>5</sup>.

*multimodale*, Roma, 1994, p. 30 ss.; sia inoltre consentito il rinvio a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e di iure condendo*, in questa *Rivista*, 2005, p. 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, p. 1105-1111 (altresì 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., cui *adde*, da ultimo, CARBONE-LA MATTINA, *L'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi internazionali: dalla Convenzione di Bruxelles alla Convenzione UNCITRAL*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2008, p. 977 ss.

<sup>3</sup> Per un rapido confronto tra i due sistemi di responsabilità cfr. CMI, *Door to door transport*, in *CMI Yearbook* 2000, p. 118-121.

<sup>4</sup> Per alcune considerazioni sul punto cfr. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 1069-1071.

<sup>5</sup> Si noti che un tale problema si porrebbe anche nel caso della c.d. "*teoria dell'assorbimento*"

Con riferimento al c.d. "*network liability system*", *da un lato*, si osserva che il suo fondamentale aspetto positivo consiste nella sicura compatibilità di tale sistema con i diversi ed inderogabili regimi di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali "unimodali"<sup>6</sup>, ma, *dall'altro lato*, che tale sistema crea notevoli problemi riguardanti (a) i danni e le perdite "non localizzabili" (l'applicazione delle disposizioni relative ai trasporti unimodali è infatti subordinata all'individuazione del corrispondente "segmento" di trasporto ove è avvenuto il danno)<sup>7</sup>, (b) le eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno "localizzabile"<sup>8</sup> e (c) l'incertezza *ex ante* del regime di responsabilità applicabile (che è non determinabile finché non si è verificato il danno). Tale incertezza non soltanto comporta un "*aumento della litigiosità tra i contraenti*"<sup>9</sup>, ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto<sup>10</sup>. Onde superare i problemi di cui *sub* (a) e (b), sono stati elati

di cui sopra, *sub* (i)(b). Ad esempio, nel caso di un trasporto multimodale New York-Lione via Genova, troverebbero applicazione le Regole dell'Aja-Visby anche con riferimento alla tratta stradale, che, di per sé, dovrebbe essere invece disciplinata dalla CMR.

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

Sul problema del conflitto tra la regolamentazione del trasporto multimodale di cui alle Regole di Rotterdam (su cui v. *infra*, paragrafo 3) e le convenzioni unimodali attualmente in vigore, cfr. per tutti BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., p. 269-273; GLASS, *Meddling in multimodal muddle? - a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, in [2006] *LMCLQ*, p. 306; NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wer" Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, in 37 *Journ. Mar. Law and Comm.*, p. 521 ss. (2006). In proposito v. inoltre gli Autori citati *infra* alla nota nota 51.

<sup>6</sup> RACINE, *International multimodal transport - A legal labyrinth*, cit., p. 129 afferma che "*The pure network system tends precisely to protect the applicability of the existing unimodal conventions*".

<sup>7</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 *Journ. 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, (13) 17.

<sup>8</sup> Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., p. 139 e p. 384.

<sup>9</sup> Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 29.

<sup>10</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.

borati sistemi *network* "contaminati" da elementi di uniformità<sup>11</sup>, i quali prevedono un regime "supplementare" di responsabilità, volto a coprire i casi ove non sia possibile localizzare con certezza i danni e le ipotesi ove si verifichi una lacuna normativa del regime unimodale applicabile. Anche all'interno di tali elaborazioni, peraltro, permangono i notevoli profili di incertezza sul regime applicabile evidenziati *sub (c)*<sup>12</sup>.

Alla luce di quanto sopra, parrebbe preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venisse regolata secondo il criterio della *uniform liability*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Tale soluzione – pur condivisa dalla prevalente dottrina<sup>13</sup> e auspicata anche dagli operatori del commercio internazionale<sup>14</sup> – non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali, anzi, si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest'ultima era basata sul criterio della *uniform liability*: il timore di un *overlapping* tra le convenzioni attualmente vigenti in materia di trasporti "unimodali" e la convenzione sul trasporto multimodale ha quindi determinato l'insuccesso di quest'ultima, impedendo così di colmare quello che è stato correttamente definito un "preoccupante vuoto normativo"<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Esempi di *network liability system* di tal genere sono le UNCTAD/ICC Rules e numerosi formulari adottati nella prassi, per un'analisi dei quali mi permetto rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., p. 49-58.

<sup>12</sup> Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., p. 143.

<sup>13</sup> Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, loc. ult. cit.; DE WIT, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, p. 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 settembre 1980, punto G3 e ss.; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, p. 410 (il quale evidenzia che lo sviluppo tecnico dell'interazione fra le modalità di trasporto deve necessariamente condurre ad un'unica regolamentazione del trasporto multimodale); RAMBERG, *Is Multimodal Transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, p. 32; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", cit., p. 649; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, p. 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in questa *Rivista*, 1973, p. 246.

<sup>14</sup> Cfr. le soluzioni al questionario dell'UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l'utilizzo dello *uniform liability system*.

<sup>15</sup> Così RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, nota a Cass., 22 settembre 1998, n. 8713, in questa *Rivista*, 2000, p. 1352.

## 2. L'applicazione al trasporto multimodale della disciplina uniforme del trasporto marittimo: le soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera

In assenza di una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale (e, segnatamente, del trasporto multimodale-marittimo), la giurisprudenza italiana e straniera ha tentato di ricostruirne la disciplina, 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>16</sup>. In particolare:

(i) secondo un primo orientamento, basato sulla sopra menzionata "teoria dell'assorbimento"<sup>17</sup>, 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>18</sup>;

(ii) secondo un differente orientamento, basato sul c.d. "network liability system", la disciplina del trasporto multimodale è, per così dire, "segmentata" e varia a seconda della tratta in cui si è verificato il danno alla merce: 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>19</sup>.

Entrambi i predetti orientamenti presentano vantaggi e criticità.

La giurisprudenza riconducibile alla 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), ma non pare del tutto convincente.

<sup>16</sup> Sulle diverse soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, loc. cit.

<sup>17</sup> V. retro, paragrafo 1, punto "i.b"

<sup>18</sup> Si vedano: nella giurisprudenza italiana, Trib. Genova, 12 marzo 1992, in questa *Rivista*, 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.*, 1984 AMC 1417; *Marubeni-Iida, Inc. v. Nippon Yusen Kaisha*, 1962 AMC 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 *D.M.F.*, 1987, 84).

<sup>19</sup> Si vedano: nella giurisprudenza italiana, App. Roma, 5 gennaio 1948, in *Foro it.*, 1948, I, c. 697; Trib. Genova 15 aprile 1950, in questa *Rivista*, 1950, p. 576; App. Milano, 7 novembre 1950, in *Foro it.*, 1951, I, c. 76; più di recente, Trib. Milano, 26 febbraio 2004, in questa *Rivista*, 2006, p. 1220; Cass., 6 giugno 2006, n. 13253, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, p. 407; in quella statunitense, oltre al "leading case" della Suprema Corte *Reider v. Thompson*, 339 US 113, 1951, AMC 38 (1950); *Compagnie Française de Navigation a Vapeur v. Bonnasse*, 19 F.2d 777, 779-780, 1927 AMC 1325, 1329 (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 de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, 30; in quella inglese, *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd.*, [1984] 1 *Lloyd's Rep.* 317; in quella tedesca *Oberlandesgericht Hamburg*, 19 agosto 2004, in *TranspR*, 2004, 403.

te, in quanto (i) rappresenta una "forzatura" dell'ambito di applicazione della disciplina uniforme sul trasporto marittimo, la quale non disciplina tratte diverse da quella marittima<sup>20</sup> e (ii) lascia spazio a notevoli profili di incertezza con riferimento alla nozione di tratta "prevalente"<sup>21</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, dall'altro – come si è ricordato sopra<sup>22</sup> – 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.

A fronte di tali incertezze<sup>23</sup>, la Corte Suprema degli Stati Uniti, nella sentenza relativa al caso *Kirby*<sup>24</sup>, ha inaugurato quello che è stato definito "conceptual approach"<sup>25</sup>,

<sup>20</sup> Si noti infatti 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" (così, da ultimo, Cass., 14 febbraio 2005, n. 2898, in questa *Rivista*, 2007, 1115). Si vedano altresì, nella giurisprudenza di legittimità Cass., 6 marzo 1956, n. 656, *ibidem*, 1956, 197; Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90; Cass., 14 febbraio 1986, n. 887, in questa *Rivista*, 1987, 290; Cass., 8 settembre 1993, n. 7504, in *Juris Data*; Cass., 26 maggio 1994, n. 5165, in questa *Rivista*, 1995, 1012; Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, *ibidem*, 2000, 1349; Cass., 14 febbraio 2005, n. 2898, cit.; nella giurisprudenza di merito, Trib. Palermo 31 dicembre 1984, *ibidem*, 1985, 849; App. Genova 31 marzo 1990, *ibidem*, 1991, 119; Trib. Milano 10 dicembre 1992, *ibidem*, 1994, 817; App. Genova 8 marzo 2002, *ibidem*, 2004, 182; Trib. Gorizia 28 maggio 2003, *ibidem*, 212; Trib. Ravenna 7 settembre 2004, *ibidem*, 2006, 347; Trib. Genova 11 aprile 2005, *ibidem*, 2006, 249; Trib. Avellino 1 giugno 2005, in *Dir. traspr.*, 2006, 931.

<sup>21</sup> La giurisprudenza non sembra dare una chiara indicazione in proposito: si veda per tutti Trib. Genova, 12 marzo 1992, cit.

<sup>22</sup> V. retro, paragrafo 1, il testo corrispondente alle note da 7 a 11.

<sup>23</sup> In proposito, appare tristemente corretto quanto affermato nel rapporto della Commissione Europea "Intermodal Transportation and Carrier Liability" del 1999, secondo cui, nel trasporto multimodale, "which mandatory laws will applied depends not only on whether the stage of transport where a loss occurs can be established, but also on the courts in the country in which proceedings are brought – a matter which can only partly be foreseen at the time of contracting": così European Commission, *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, edited by ASARIOTIS, BULL, CLARKE, HERBER, KIANTOU-PAMPOUKI, MORAN BOVIO, RAMBERG, DE WIT, ZUNARELLI, 1999, p. 8.

<sup>24</sup> *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, U.S. Supreme Court, 9 novembre 2004, in questa *Rivista*, 2005, 650 ss., su cui si vedano, *ex multis*, i commenti di COSTABEL, *The "Himalaya" Clause Crosses Privity's Far Frontier*, 36 *JMLC* 217 (2005); LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, cit., p. 1024-1028; STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, in questa *Rivista*, 2005, p. 358 ss., SWEENEY, *Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, 36 *JMLC* 155 (2005) e THEIS, *Third-Party Beneficiaries in Multimodal Contracts of Carriage*, *ibidem*, p. 201 ss.

<sup>25</sup> Così STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, cit., p. 358.

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>26</sup>) e pertanto – indipendentemente 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>27</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>28</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.

Al di là dell'impatto che la giurisprudenza *Kirby* potrà in futuro avere sulle decisioni dei giudici italiani e stranieri (impatto che, allo stato, non è ancora possibile verificare con esattezza), 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 nell'ambito dell'elaborazione delle Regole di Rotterdam, come vedremo nel successivo paragrafo.

### 3. La disciplina del trasporto multimodale-marittimo di cui alle Regole di Rotterdam e i suoi limiti

Gli estensori delle Regole di Rotterdam (e, precedentemente, quelli del *Draft Instrument of Transport Law* del CMI, su cui la nuova convenzione elaborata in se-

<sup>26</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 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 [1997] *AMC* 1772 109 F3d, 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>27</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*, 26 *Transp. L. J.*, 471 (1996).

<sup>28</sup> Si vedano in proposito i richiami di cui alla precedente nota 7.

de UNCITRAL è basata<sup>29</sup>) hanno inteso estendere l'ambito di applicazione di tale normativa ai trasporti multimodali (c.d. *door-to-door*) comprendenti una tratta marittima<sup>30</sup>.

In estrema sintesi, la nuova convenzione 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 delle Regole di Rotterdam<sup>31</sup>.

Tale nuova 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), ma *un po' di più* di una convenzione sul trasporto marittimo: correttamente si è infatti parlato di *"maritime plus approach"*<sup>32</sup>.

<sup>29</sup> Il CMI Draft Instrument on Transport Law è pubblicato in questa Rivista, 2002, p. 352 ss. e sul sito Internet del CMI (www.comitemaritime.org). Su tale progetto cfr. BERLINGIERI, ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, *ibidem*, p. 3 ss. e 817 ss.

<sup>30</sup> In generale, sull'ambito di applicazione della Convenzione di Rotterdam al trasporto multimodale – che, secondo GRIGGS (*International Maritime Law - A busy schedule*, in CMI News Letter, Jan.-Apr. 2003, p. 7-8), ha rappresentato l'aspetto più controverso durante la discussione di tale nuova convenzione – cfr. ALCANTARA, *The new regime and the multimodal transport*, [2002] *Ll. Maritime and Commercial Law Quarterly*, p. 399 ss.; BEARE, *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, in *Ll. Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2002, p. 306 ss.; BERLINGIERI, *Multimodal aspects of the Rotterdam Rules*, paper presentato in occasione della cerimonia di firma delle Regole di Rotterdam – Rotterdam, 21 settembre 2009, reperibile sul sito Internet, <http://www.rotterdamrules2009.com>; 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]*, [2006] *ibidem*, p. 306; LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., p. 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]*, [2006] *JMLC* (37), p. 521 ss.; RØSØG, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, [2002] *Ll. Maritime and Commercial Law Quarterly*, p. 316 ss.; VAN DER ZIEL, *Multimodal aspects of the Rotterdam Rules*, in *CMI Yearbook*, 2009, p. 301 ss.

<sup>31</sup> Nel senso di cui al testo è stato correttamente evidenziato che quelle contemplate dalla Convenzione di Rotterdam 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 D.M.F., 2003, p. 937.

<sup>32</sup> L'espressione è di STURLEY, *Scope of the coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, (2004) 10 *Journ. Int'l Mar. Law*, 138, p. 146. Sulle differenze tra l'ambito di applicazione della Convenzione ONU sul trasporto multimodale e quello della Convenzione di Rotterdam 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 [Convenzione di Rotterdam] and the Multimodal Convention is that, while the latter aims at regulating multimodal transport of goods generally, the [Convenzione di Rotterdam] 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 Convenzione di Rotterdam è stato uno dei più discussi nelle *sessions* del Working

In questo senso, le Regole di Rotterdam, in primo luogo, estendono la definizione di *"contract of carriage"* rilevante ai propri fini, affermando all'art. 1.1 che tale contratto *"shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage"*<sup>33</sup>; parallelamente, il combinato disposto degli articoli 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 delle Regole di Rotterdam 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>34</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"*, le Regole di Rotterdam si propongono di essere una convenzione *"door-to-door"*, ancorché riguardante il solo trasporto *"multimodale-marittimo"* (c.d. *"wet multimodal transport"*)<sup>35</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 delle Regole di Rotterdam 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*

Group III: in particolare, dal Report sui lavori della 12ª sessione (doc. A/CN.9/544, paragrafo 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 Convenzione di Rotterdam 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, paragrafo 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, paragrafo 13).

<sup>33</sup> Così doc. A/CN.9/645.

<sup>34</sup> Per un commento a tali disposizioni cfr. DELEBECQUE, *Le project de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in D.M.F., 2006, p. 693; GLASS, *Meddling in multimodal muddle? - a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, cit., p. 306; NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, cit., p. 521 ss.

<sup>35</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.

ship and their departure from the port of discharge of a ship" (art. 1.7) – "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. 1.6, lett. a)<sup>36</sup>. In altri termini la Convenzione di Rotterdam – come implicitamente ribadito dall'art. 4, comma 1, lett. a della stessa<sup>37</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>38</sup>, salvo che essi operino "exclusively within a port area" (art. 1.7).

Tale limitazione è stata criticata da parte della dottrina americana, la quale ha evidenziato che le Regole di Rotterdam non hanno saputo accogliere i risultati recentemente raggiunti dalla Suprema Corte nel caso *Kirby*<sup>39</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>40</sup>. In realtà, il progetto originario della nuova

<sup>36</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*, in *CMI Yearbook* 2003, 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 dalle Regole di Rotterdam, e (ii) le *non maritime performing parties*, le cui prestazioni dovranno essere assoggettate agli attuali regimi di responsabilità previsti dalle singole convenzioni unimodali (o alle leggi nazionali) applicabili. Le osservazioni e la proposta degli Stati Uniti hanno ricevuto ampio consenso anche da parte delle delegazioni italiana (che ha proposto la definizione delle *performing parties* di cui sopra, poi accolta dal Working Group) e olandese: cfr. doc. A/CN.9/544, paragrafo 21.

<sup>37</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>38</sup> Sul punto v. doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.78, paragrafo 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 [Regole di Rotterdam] and (...) non-maritime performing parties are excluded from the liability regime of the [Regole di Rotterdam] 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 79 *Tul. Law Rev.* 1461, 1502-1503 (2005), 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 [Regole di Rotterdam], while the nonmaritime performing party will not".

<sup>39</sup> V. retro, paragrafo 2, specialmente il testo corrispondente alla nota 24.

<sup>40</sup> Sul punto cfr. per tutti CROWLEY, *The Limited Scope of the Cargo Liability Regime Covering Carriage of Goods by Sea: the Multimodal Problem*, 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".

convenzione elaborato dal CMI, prevedeva l'estensione dell'ambito applicativo del diritto uniforme dei trasporti marittimi a tutte le *performing parties* che avessero partecipato "physically" al trasporto: in altri termini, la nuova convenzione avrebbe dovuto applicarsi anche ai vettori terrestri ("inland") che avessero eseguito le proprie prestazioni nel corso di un trasporto multimodale comprendente una tratta marittima. Tale estensione ha peraltro suscitato la preoccupazione degli operatori terrestri e, in particolare, della FIATA<sup>41</sup>, e ha da ultimo condotto a limitare l'ambito soggettivo delle Regole di Rotterdam ai soli soggetti sopra menzionati, escludendo quindi le *performing parties* diverse da quelle "maritime"<sup>42</sup>.

Le Regole di Rotterdam sono inoltre limitate sotto il profilo *oggettivo*, in quanto esse non forniscono una disciplina materiale uniforme a tutte le fasi di un trasporto multimodale-marittimo, ma – adottando uno schema c.d. "network"<sup>43</sup> nei casi di perdite o danni alla merce verificatisi *esclusivamente* in una tratta di trasporto non marittima (o di ritardo nella consegna derivante *esclusivamente* da circostanze riferibili ad una tratta non marittima), prevedono all'art. 26 l'applicazione dell'"international instrument" (non anche della legislazione statale)<sup>44</sup> che sarebbe sta-

<sup>41</sup> Cfr. STURLEY, *The Treatment of Performing Parties*, cit., p. 234 ss.

<sup>42</sup> A questi soggetti si applicherà pertanto la disciplina propria (interna o uniforme) del trasporto non-marittimo *sia* nel caso in cui tali *performing parties* siano convenute "in via principale" dall'interessato al carico (e sempre che ciò sia ammissibile in base alla disciplina applicabile) *sia* se le stesse fossero chiamate in causa "in via di regresso" dal vettore contrattuale marittimo: in questo senso cfr. BERLINGIERI, *The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (wholly or partly) (by sea)*, cit., p. 57.

<sup>43</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, paragrafo 223) e, nel corso dell'11ª 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. 26 (in allora art. 4.2.1) e ad ampliare l'ambito di applicazione della Convenzione di Rotterdam – 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 all'è 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, paragrafo 220.

<sup>44</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 paragrafo 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

to 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>45</sup> – il quale disciplini inderogabilmente (“either at all or to the detriment of the shipper”) i profili inerti la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione.

Da un punto di vista oggettivo, pertanto, la nuova Convenzione di Rotterdam 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>46</sup> oppure il

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, paragrafo 9), ha richiesto che il regime *network* fosse reso applicabile anche quando fosse in vigore una legge nazionale inderogabile. Nello stesso senso (ancorché implicitamente) si veda anche la proposta di discussione presentata dalla Svezia (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 paragrafo 187.

<sup>45</sup> L'inciso in esame è il risultato dell'accoglimento da parte del *Working Group* (v. doc. A/CN.9/621, paragrafi 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 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 René Rodière*, Paris, 1981, p. 418-419, 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. 26 delle Regole di Rotterdam. *Contra*, con particolare riferimento alla CMR, cfr. CLARKE, *A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep*, 9 *JIML* 29, 32 (2003); HAAK, HOEKS, *Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions*, *ibidem*, 422, 430-3 (2004); EID., *Intermodal Transport under Unimodal Arrangements. Conflicting Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*, 28 *Transportrecht* 89, 97-102 (2005). Per una recente analisi delle (a volte contrastanti) posizioni della giurisprudenza italiana e straniera sul tema cfr. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, op. loc. cit.

<sup>46</sup> Originariamente, con riferimento ai danni “non localizzati” (che la dottrina ritiene prevalenti: v. *retro*, nota 7), l'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam avrebbe dovuto essere ulteriormente eroso da quanto previsto dal comma 2 dell'art. 62 (v. doc. UNCITRAL

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 stessa Convenzione di Rotterdam<sup>47</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 conflitti tra le Regole di Rotterdam (nella parte in cui esse estendono il proprio ambito di applicazione a tratte non marittime) e le convenzioni “unimodali” disciplinanti i trasporti terrestri, aerei e fluviali<sup>48</sup>.

In proposito, peraltro, una parte della dottrina (fra cui il Prof. Francesco Berlingieri, che, nel corso dei lavori preparatori della nuova Convenzione, si è ampiamente prodigato per sostenere un approccio basato sul c.d. “uniform liability system”<sup>49</sup>) ha correttamente affermato la superfluità di tali disposizioni, in considerazione del fatto che non sussistono conflitti tra le previsioni “multimodali” della Convenzione di Rotterdam e l'ambito di applicazione delle convenzioni “unimodali”, in quanto queste ultime – salvo quanto si dirà più avanti<sup>50</sup> – non hanno ad oggetto la disciplina dei trasporti multimodali (né delle singole fasi di cui tali trasporti sono composti)<sup>51</sup>.

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. 26 della nuova Convenzione, 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 alle stesse Regole di Rotterdam e quello della suddetta convenzione internazionale “non marittima”.

<sup>47</sup> In questo senso v. doc. A/CN.9/WG.III/WP. 78, paragrafo 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 relevant unimodal transport convention”. In dottrina cfr. per tutti NIKAKI, *Conflicting Laws in “Wet” Multimodal Carriage of Goods. The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, cit., p. 529.

<sup>48</sup> V. il passaggio del doc. A/CN.9/WG.III/WP. 78 richiamato alla precedente nota 47.

<sup>49</sup> V. *retro*, nota 43.

<sup>50</sup> Si veda *infra* nota 57.

<sup>51</sup> In questo senso cfr. ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte da puerta a puerta*, 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* cfr. CLARKE, *A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep*, cit., *lc. cit.*; HAAK, HOEKS, *Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions*, cit., *lc. cit.*; EID., *Intermodal Transport under Unimodal Arrangements. Conflicting Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on*

Inoltre, la circostanza che l'art. 26 delle Regole di Rotterdam 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 sì 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 stessa Convenzione di Rotterdam, 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...) <sup>52</sup>. Da ciò deriverebbe un "obscure patchwork of different regimes which were not designed to complement each other" <sup>53</sup>, il quale, comunque, non risolverebbe (qualora ve ne fosse la necessità <sup>54</sup>) 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>55</sup>.

Infine, sempre nell'intento di prevenire possibili conflitti con altre convenzioni "unimodali" regolanti trasporti diversi da quello marittimo, nelle Regole di Rotterdam è stato introdotto l'art. 82 <sup>56</sup>, il quale – sulla falsariga dell'art. 25 n. 5 delle Regole di Amburgo, ma con un wording più preciso – reca una clausola di salvaguar-

*the subject of intermodal contracts, cit., loc. cit.; ROEREKE, Combined Transport and the Hague Rules, in Eur. Transp. Law, 1975, p. 621-622, il quale sostiene che "as long as there is no special régime for combined transport operations as a whole it is inescapable that at each stage of the transport the operator will be subject to any mandatory rules governing such stage of transport"; IANNUZZI, Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto, in Riv. dir. nav., 1967, 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 retro al paragrafo 2, 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).*

<sup>52</sup> In proposito cfr. l'analisi di FAGHFOURI, International regulation of liability for multimodal transport – in search of uniformity, in WMU Journal of Maritime Affairs, vol 5, n. 1 (2006), p. 95-114.

<sup>53</sup> Così i commenti dell'UNCTAD alle Regole di Rotterdam v. doc. A/CN.9/WG.III/WP.21/Add. 1, Annex II, paragrafo 44.

<sup>54</sup> Ma così non pare (v. retro, nota 51 e testo corrispondente), salvo quanto si dirà *infra* alla nota 57.

<sup>55</sup> Per considerazioni analoghe a quelle di cui al testo cfr. GLASS, Meddling in multimodal muddle? – a network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea], cit., p. 333 ss., cui *adde* doc. A/CN.9/WG.III/WP.78, paragrafo 38.

<sup>56</sup> Per un primo commento a tale norma (precedentemente numerata come art. 85) v. DELEBEQUE, Le project CNUDCI, suite et fin: La "Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer", in DM.F., 2008, p. 215.

dia 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 Convenzione di Rotterdam 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>57</sup>.

#### 4. Conclusioni

Alla luce di quanto sopra, pur dovendosi ribadire quanto già evidenziato in altra sede <sup>58</sup>, ossia che il trasporto multimodale dovrebbe essere compiutamente regolato da una convenzione internazionale, applicabile a tutti i tipi di trasporto multimodale e basata sullo "uniform liability system" quale criterio di responsabilità del vettore, si deve riconoscere che tale soluzione – pur preferibile per gli operatori – presupporrebbe la "costruzione" di un "sistema dei trasporti internazionali" che preveda il superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche e, in definitiva, l'abrogazione di tutte le convenzioni "unimodali" attualmente esistenti e la loro sostituzione con un'unica convenzione internazionale applicabile indistintamente sia ai trasporti "unimodali" sia ai trasporti multimodali.

Come noto, i tempi non sono ancora maturi per una tale "rivoluzione copernicana" della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è stata più volte auspicata da parte della dottrina <sup>59</sup>.

<sup>57</sup> Tali norme sono: (i) l'art. 18.3 della Convenzione di Varsavia e l'art. 18.4 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'articolo 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, paragrafi 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 ferroviaire" e nella misura in cui siano effettuati "sur la liste des lignes prévue à l'article 24, paragrafo 1 de la Convention"; (iv) l'art. 2.2 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.

<sup>58</sup> Cfr. LA MATTINA, La responsabilità del vettore multimodale, cit., p. 71-72; ID., Il trasporto multimodale come "chiave di volta" del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme, cit., p. 1106-1109.

<sup>59</sup> Nel senso della necessità di un'analisi (e di una disciplina) del diritto dei trasporti che prescindendo dalle singole ripartizioni modali, cfr. i lavori di CARBONE (Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali, Milano, 1976, p. 119; ID., La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale, Bologna, 1982, p. 61 ss.) e di ROMANELLI (Riflessioni in tema di trasporto



Andrea La Mattina

In questa situazione, pertanto, ancorché la disciplina del trasporto multimodale di cui alle Regole di Rotterdam sia "parziale" (cioè copra soltanto il trasporto multimodale-marittimo), segua l'approccio "network" e presenti diversi e rilevanti limiti di applicazione oggettivi e soggettivi<sup>60</sup>, non si può comunque non augurare successo a tale nuova convenzione internazionale, nella speranza che la sua adozione, *da un lato*, conduca al superamento delle incertezze che caratterizzano la giurisprudenza in materia di trasporto multimodale-marittimo<sup>61</sup>, *dall'altro lato*, costituisca una soluzione normativa "provvisoria", un "primo passo" verso una completa disciplina "uniform" del trasporto multimodale<sup>62</sup>.

combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto, cit., p. 243 ss.; ID., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, p. 1343 ss.; ID., *Il trasporto*, in questa *Rivista*, 1983, p. 120 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 295 ss.; ID., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in questa *Rivista*, 1999, p. 197 ss.), cui adde, senza pretesa di completezza, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004; BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi dei diversi tipi di trasporto*, in *Trasporti*, 1976, n. 9, p. 39 ss.; CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in Atti del Convegno *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti - Profili sistematici e problematiche attuali*, Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, p. 59 ss.; ID., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO, *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., p. 170; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, cit.; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003; GIANNINI, *Uniformità e difformità nel regime giuridico dei trasporti*, in *Studi sulle convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Roma, 1935, p. 177 ss.; MENGOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, p. 225 ss.; RAMBERG, *The law of carriage of goods - attempts to harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974, p. 2 ss.; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", cit., p. 643 ss.; RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2002; SPASIANO, *Uso del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, I, p. 471 ss.

<sup>60</sup> V. retro, paragrafo 3.

<sup>61</sup> V. retro, paragrafo 2.

<sup>62</sup> Nel senso di cui al testo cfr. per tutti ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., p. 246, secondo cui: "la tendenza verso l'elaborazione di una disciplina comune non solo significa ritenere quanto meno solo provvisoria l'accettazione in materia di trasporto combinato del c.d. principio del sistema "network": ma significa altresì, più in profondità, accettarsi da parte degli operatori nei singoli settori di trasporto il principio dell'applicazione di una disciplina sostanzialmente unitaria. E significa soprattutto che gli Stati, i quali spesso nelle Convenzioni in materia di trasporto sono stati più sensibili alle esigenze singole, anche se importanti e meritorie, categorie di operatori (vettori, assicuratori...) che non a quelle della massa degli utenti che non sono organizzati in categorie altrettanto potenti, debbano tendere a imporre un regime unitario ed uniforme in materia di responsabilità del vettore in vista dell'interesse collettivo allo sviluppo dei trasporti".

## FRANCESCO BERLINGIERI: THE GENTLEMAN DIPLOMAT

KATE LANNAN\*

*Fewer things are harder to put up with than the annoyance of a good example*

MARK TWAIN

When I was approached to contribute to this collection of essays honoring Professor Berlingieri and his lifelong devotion to the unification of maritime law, I was very pleased to agree. I first had the pleasure of meeting our honoree in 2002, when I began my work with the Transport Law Working Group of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) towards the adoption in 2008 of the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, now known as the Rotterdam Rules.

However, once I began to type words on a page, I discovered that I had quite a fundamental problem: I have known Francesco for such a comparatively short period during his long and storied career, that I could not imagine how I could pay him proper tribute. I briefly pondered whether my contribution could be printed instead as a footnote to the entire collection, reflecting more appropriately the length of time that I have known Professor Berlingieri. Moreover, the most logical academic subject on which I could write for the collection would be on some aspect of the Rotterdam Rules – a topic on which much has been written, and on which Francesco could expound in the most impressive manner even in his sleep.

Instead, I decided to approach this pleasant task from a more personal angle. I have known Francesco primarily in his role as head of the Italian delegation to the UNCITRAL intergovernmental negotiations that took place in respect of the Rotterdam Rules over the course of six years from 2002-2008. In the hope that the intensity of the negotiations and many surrounding meetings would compensate for the comparatively short time for which I have known Professor Berlingieri, I decided to pay him tribute in the guise in which I know him best: as the consummate gentleman diplomat.

\* Kate Lannan, B.A., LL.B., B.C.L., LL.M, is a Legal Officer with the UNCITRAL Secretariat in Vienna, Austria. She was the Secretary of Working Group III on Transport Law, which prepared the text of the Rotterdam Rules leading to their adoption by the United Nations General Assembly in December 2008. Ms Lannan is a member of the bars of Ontario, Canada, the State of New York and Washington DC. The views expressed in this article are her own, and do not necessarily reflect those of the United Nations.