

ANDREA LA MATTINA

IL TRASPORTO MULTIMODALE NEI
LEADING CASES ITALIANI E STRANIERI

Estratto della Rivista

IL DIRITTO MARITTIMO

Fasc. IV - 2007

IL TRASPORTO MULTIMODALE NEI
LEADING CASES ITALIANI E STRANIERI

ANDREA LA MATTINA*

SOMMARIO. 1. Assenza di una disciplina uniforme del trasporto multimodale e conseguente necessità di una ricognizione della giurisprudenza italiana e straniera in materia. – 2. La giurisprudenza italiana. – 3. La giurisprudenza inglese. – 4. La giurisprudenza statunitense. – 5. La giurisprudenza francese. – 6. La giurisprudenza tedesca. – Conclusioni.

1. *Assenza di una disciplina uniforme del trasporto multimodale e conseguente necessità di una ricognizione della giurisprudenza italiana e straniera in materia*

Come noto, il trasporto multimodale non è regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto materiale 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 inidonee a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno¹.

In assenza di regolamentazione, la giurisprudenza ha offerto diverse soluzioni ai problemi che si sono via via presentati all'attenzione degli operatori e degli interpreti, fornendo peraltro risposte non sempre univoche. In particolare, permane notevole incertezza con riferimento ai profili di responsabilità del vettore multimodale. È noto che, astrattamente, tale regime di responsabilità può assumere due differenti configurazioni²:

* Avvocato – Professore a contratto di Diritto della Navigazione e di Istituzioni di Diritto dell'Unione Europea nell'Università di Genova.

¹ Per più approfondite considerazioni sul punto, cfr., da ultimo, 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, pag. 1071 ss. (altresì reperibile sul sito Internet www.aidim.org); BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in CICU-MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2007, pag. 389 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti – La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, pag. 292 ss., ove ampi riferimenti in dottrina, cui adde i miei recenti lavori *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in questa *Rivista*, 2005, pag. 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, pag. 1105-1111 (altresì reperibile sul sito Internet www.aidim.org).

² Per un rapido confronto tra i due sistemi di responsabilità cfr. CMI, *Door to door transport*, in CMI Yearbook 2000, pag. 118-121.

- (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 Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 (peraltro non ancora entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi³;
- (b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) da una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione è accolta da una parte della giurisprudenza⁴ in base alla quale il trasporto multimodale è disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*);
- (ii) regime "frammentato" (c.d. *network liability system*): il regime di responsabilità è sempre *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto. Il vettore è quindi assoggettato ad un differente regime di responsabilità 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 (eventuale) 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 multimodale⁵.

³ Per alcune considerazioni sul punto cfr. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., pag. 1069-1071.

⁴ V. *infra*, la giurisprudenza italiana, citata alla nota 15, quella inglese, citata alla nota 39, quella statunitense, citata alla nota 50, e quella francese, citata alla nota 90.

⁵ Si noti che un tale problema si porrebbe anche nel caso della c.d. teoria dell'assorbimento 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, pag. 128; WIE-SBAUER, *Les conventions de transport multimodal et de transport unimodal entrent-elles en conflit?*, in *B. Tr. intern. ch. fer.*, 1980, pag. 87 ss.

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"⁶, 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)⁷, (b) le eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno "localizzabile"⁸ e (c) l'incertezza *ex ante* (ossia non determinabile finché non si è verificato il danno) del regime di responsabilità applicabile. Tale incertezza non soltanto comporta un "aumento della litigiosità tra i contraenti"⁹, ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto¹⁰. Onde superare i problemi di cui *sub* (a) e (b), sono stati elaborati sistemi *network* "contaminati" da elementi di uniformità¹¹, i quali prevedono un

Sul problema del conflitto tra la (eventuale) regolamentazione del trasporto multimodale di cui al *Draft Instrument on Transport Law* del CMI/UNCITRAL (su cui v. *infra*, note 69 e seguenti e testo corrispondente) e le convenzioni unimodali attualmente in vigore, cfr. per tutti BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, pag. 269-273; 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, pag. 306; NIKAKI, *Conflicting Laws in "Wet" 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.*, pag. 521 ss. (2006).

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

⁷ La dottrina maggioritaria ritiene che i danni non localizzabili siano prevalenti nel trasporto multimodale: cfr. *ex multis*, Lord DIPLOCK, *A combined transport document. The Genoa Seminar on Combined Transport*, in *Journ. Bus. Law*, 1972, pag. 273; PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972, pag. 904; PINEUS, in CMI, *Documentation 1967 - Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee - Report October 1966, (13) 17.

⁸ Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, London - New York - Hamburg - Hong Kong, 1995, pag. 139 e pag. 384.

⁹ Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, pag. 29.

¹⁰ Sul problema dell'assicurazione nel trasporto multimodale cfr. tra i contributi più recenti della dottrina italiana PILLININI, *Le coperture assicurative "da magazzino a magazzino" nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, pag. 450; ID., *Profili assicurativi del trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo* - Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, pag. 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n. 7, pag. 70 ss.; ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, pag. 821 ss.

¹¹ 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., pag. 49-58.

regime "supplementare" di responsabilità, volto a coprire i casi ove non sia possibile localizzare con certezza i danni e le perdite e le ipotesi ove si verifichi una lacuna normativa del regime unimodale applicabile. Anche all'interno di tali elaborazioni, peraltro, permangono i notevoli profili di incertezza sul regime applicabile evidenziati *sub (c)*¹².

È proprio di fronte a tali incertezze che appare necessario rivolgere l'attenzione al contributo della giurisprudenza italiana e straniera in materia: il presente lavoro si propone di offrire una sintetica (e certamente incompleta) rassegna dei casi più importanti e recenti in cui i giudici italiani, inglesi, statunitensi, francesi e tedeschi si sono confrontati con il fenomeno "trasporto multimodale" ed, in particolare, con le problematiche riguardanti la responsabilità del vettore multimodale.

2. La giurisprudenza italiana

La giurisprudenza italiana è essenzialmente divisa sulle tre diverse posizioni sopra ricordate, due riconducibili allo schema della "uniform liability"¹³, la terza aderente al "network liability system". In particolare: (i) in base ad un primo orientamento, prevalente e sposato anche dalla giurisprudenza di legittimità, il trasporto multimodale deve essere disciplinato, ai sensi dell'art. 1680 cod. civ., dalle norme del codice civile in materia di trasporto (che pure non disciplinano specificamente il trasporto multimodale)¹⁴; (ii) in base ad un secondo orientamento, il trasporto multi-

¹² Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., pag. 143.

¹³ Allo schema della *uniform liability* aderisce inoltre una recente sentenza di merito (App. Torino 24 ottobre 2005, *Chinese Polish Joint Stock Shipping co. c. Zust Ambrosetti S.p.a. e Eescl S.p.a.*, in questa *Rivista*, 2007, 1213) la quale è peraltro rimasta in posizione isolata, avendo affermato che ad un trasporto multimodale "per via marittima e terrestre" è applicabile il codice della navigazione.

¹⁴ Nella *giurisprudenza di legittimità* cfr. Cass. 6 marzo 1956, n. 656, *Ghigliotti c. Foggiani ed altri*, in questa *Rivista*, 1956, 197; Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, *Stimart c. Pellegrineschi*, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90; Cass. 14 febbraio 1986, n. 887, *Kubne & Nagel c. Ompel*, in questa *Rivista*, 1987, 290; Cass. 8 settembre 1993, n. 7504, *Ag. Mar. Fremura c. Beroy*, in *Juris Data*; Cass. 26 maggio 1994, n. 5165, *Nasta c. Nuti*, in questa *Rivista*, 1995, 1012; Cass. 2 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario S.p.a. c. Vismara Associate S.p.a. ed altri*, *ibidem*, 2000, 1349; Cass. 14 febbraio 2005, n. 2898, *Sittam S.p.a. c. Rbone Mediterranée in liquidazione coatta e Toro Assicurazioni S.p.a.*, *ibidem*, 2007, 1115. Nella *giurisprudenza di merito* cfr. Trib. Palermo 31 dicembre 1984, *Marcenò Agrumi c. Vaccaro*, *ibidem*, 1985, 849; App. Genova 31 marzo 1990, *O.T.T. Oceanic Transport Trailers S.p.a. c. Niver Lines*, *ibidem*, 1991, 119; Trib. Milano 10 dicembre 1992, *Odino Valperga Italeuropa S.p.a. c. Intertraffic S.r.l. e Transatlantica S.p.a.*, *ibidem*, 1994, 817; App. Genova 8 marzo 2002, *ibidem*, 2004, 182; Trib. Gorizia 28 maggio 2003, *Soc. Elifriulia c. Soc. Italia nav.*, *ibidem*, 212; Trib. Ravenna 7 settembre 2004, *Egyptian Navigation Co. c. Marchese & C. S.r.l.*, *ibidem*, 2006, 347; Trib. Genova 11 aprile 2005, *Sharp Electronics Italia S.p.a. c. C.S.A. Agenzia Marittima S.p.a.*, *SO.GE.STER Italiana S.r.l. e Trenitalia S.p.a.*, *ibidem*, 2006, 249; Trib. Avellino 1 giugno 2005, *Sure Skins S.n.c. c. Alitalia S.p.a.*, in *Dir. trasp.*, 2006, 931. In *dottrina*, cfr. RINALDI BACCELLI, *La responsabilité de l'entrepreneur du transport combiné selon les règles uniformes ela-*

modale deve essere disciplinato secondo il regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*)¹⁵; (iii) in base ad un terzo orientamento, ciascuna tratta di un trasporto multimodale deve essere regolata dalla specifica disciplina ad essa propria (*network liability system*)¹⁶.

L'orientamento oggi prevalente, ossia quello di cui sopra *sub (i)*, secondo cui il trasporto multimodale è disciplinato dal codice civile, trae come base giustificativa la constatazione che, ad esempio, il trasporto marittimo-terrestre, "ancorché caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito di alcuna delle ipotesi particolari oggetto della Convenzione di Bruxelles": da tale corollario, poi, i giudici italiani giungono – a loro avviso "inevitabilmente" – ad assoggettare il trasporto *de quo* alla disciplina generale prevista dal codice civile in materia di trasporto¹⁷. Tale orientamento ha il pregio di contribuire a far ritenere che il trasporto multimodale sia un fenomeno *a sé stante*, meritevole di una sua propria disciplina¹⁸, e che l'ambito applicativo delle singole convenzioni unimodali non si estenda (per diversità dell'oggetto) a tale tipologia di trasporto; inoltre, l'approccio seguito da ta-

boées par la Chambre de Commerce Internationale. Limites legales de l'autonomie des parties, Comunicazione al II Congresso Internazionale di Diritto Privato – UNIDROIT, Roma, 6-9 settembre 1976; TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass. 17 novembre 1978, n. 5363, cit. A favore dell'applicazione del codice civile (ed, in particolare, dell'art. 2951 cod. civ. in tema di prescrizione) per tutti gli aspetti del contratto di trasporto diversi dalla responsabilità del vettore, cfr. per tutti FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, nota a App. Milano 7 novembre 1950, *Ditta F.lli Boselli c. Società Bistolfi e Ditta Macor*, in *Foro it.*, 1951, I, 76; ID., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, nota a Cass., 6 marzo 1956, n. 656, *Ghigliotti c. Foggiani e altri*, cit.

¹⁵ In *giurisprudenza* cfr. Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in questa *Rivista*, 1993, 430. In *dottrina* cfr. PEYREFITTE, *Le transports mixtes rail-route*, Paris, 1960, pag. 94. Per una critica esplicita a tale orientamento cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, in BRANCA-SCIALOJA (cur.), *Comm. cod. civ.*, 2ª ed., Bologna-Roma, 1970, pag. 75.

¹⁶ In *giurisprudenza*, cfr. App. Roma 5 gennaio 1948, *Grassi c. Conti*, in *Foro it.*, 1948, I, 697; Trib. Genova 15 aprile 1950, *Ditta Vanetti c. Ente Gestione Imbarchi e Sbarchi*, in questa *Rivista*, 1950, 576; App. Milano 7 novembre 1950, cit.; più di recente, Trib. Milano 26 febbraio 2004, *International Oversea Import s.r.l. c. SM Logistics Gruppo Serra Merzario S.p.a. e Alitalia S.p.a.*, in questa *Rivista*, 2006, 1220 (tale sentenza, peraltro, ha applicato il principio della "network liability" non ad un trasporto propriamente "multimodale", ma ad un trasporto "segmentato" in "una pluralità di trasporti, con un contratto di trasporto aereo ... e un autonomo contratto di trasporto autostradale per la parte terrestre"); Cass. 6 giugno 2006, n. 13253, *Agenzia Marittima Clivio S.r.l. c. Intergen S.r.l.*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, 407. In *dottrina*, cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pag. 181 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto aereo*, cit., pag. 77 ss., nonché, con le precisazioni di cui alla precedente nota 14, FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, cit.; ID., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, cit.

¹⁷ Così, da ultimo, Cass. 14 febbraio 2005, n. 2898, cit.

¹⁸ In questo senso cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., pag. 272-273; KIANTOU-PAMPOUKI, *The general report*, in KIANTOU-PAMPOUKI (ed.), *Multimodal Transport – Carrier Liability and Issues related to the Bills of Lading*, Bruxelles, 2000, pag. 64, cui *adde* le considerazioni svolte nel mio lavoro *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 26-27 e la dottrina richiamata alle note da 85 a 88.

le orientamento conduce a superare i problemi concernenti i “danni non localizzati”, in quanto disciplina il trasporto *de quo* secondo un unico regime di responsabilità vettoriale, quello del codice civile, il quale, pur essendo assai rigoroso, “può essere liberamente derogato dalle parti”¹⁹. Peraltro, occorre rilevare che tale orientamento pare criticabile per una serie di motivi che si possono di seguito brevemente riassumere. In particolare: (a) Gli esiti cui conduce l’orientamento *de quo*, nella maggior parte dei casi, paiono violare gli spazi che il diritto internazionale privato concede all’autonomia privata²⁰, in quanto i formulari invalsi nella prassi degli operatori commerciali internazionali prevedono una dettagliata disciplina del regime di responsabilità del vettore multimodale²¹. In considerazione del fatto che l’orientamento in esame pare ritenere che il trasporto multimodale non possa essere oggetto

¹⁹ Così ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell’economia nell’area del mediterraneo*, cit., pag. 156.

²⁰ Sull’ambito di estensione dell’autonomia privata nell’ambito dei trasporti marittimi cfr. CARBONE, *Autonomia privata e modelli contrattuali del commercio marittimo internazionale nei recenti sviluppi del diritto internazionale privato: un ritorno all’antico*, in questa *Rivista*, 1995, pag. 318; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, pag. 63-67; ID., *Contratto di trasporto*, in CICU-MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, XXVI, t.2, Milano, 1988, pag. 64 ss.; ID., *Autonomia privata e forza “espansiva” del diritto uniforme dei trasporti*, relazione al Convegno dell’Associazione Italiana di Diritto Marittimo “*Il trasporto marittimo di persone e di cose*”, cit., in questa *Rivista*, 2006, pag. 1053 ss. (altresi reperibile sul sito Internet www.ai-dim.org); ID., *L’autonomia privata nelle relazioni economiche internazionali e i suoi limiti*, relazione al XII Convegno annuale della Società Italiana di Diritto Internazionale “*I Rapporti Economici Internazionali e l’Evoluzione del loro Regime Giuridico. Soggetti, Valori e Strumenti*”, Milano, 8-9 giugno 2007, in corso di pubblicazione; GRIGOLI, *Rilevanza dell’autonomia privata nella normativa del trasporto marittimo internazionale di merci*, in *Giust. civ.*, 1996, I, pag. 691. Assai significativamente BARIATTI (*Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, Genova 2-3 febbraio 2001, in questa *Rivista*, 2001, pag. 491) ha parlato di “*ruolo centrale*” della volontà delle parti nell’ambito in esame. Da ultimo, mi permetto rinviare a LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2004, pag. 609 ss.

²¹ Ad esempio, nella sentenza del Trib. Gorizia 28 maggio 2003, cit., i giudici si trovavano innanzi ad una dettagliata clausola la quale prevedeva, da un lato, una *network liability provision* per quanto concerneva i danni localizzati e, dall’altro lato, una “presunzione contrattuale” circa la circostanza che, in caso di danno non localizzato, esso si presumesse essere avvenuto nell’ambito della tratta marittima, con conseguente applicazione del regime di responsabilità del vettore previsto dal COGSA statunitense. In un caso similare (la polizza di carico prevedeva l’applicabilità della Convenzione di Bruxelles, salvo il caso in cui il danno fosse “localizzato” e la tratta di trasporto corrispondente fosse assoggettata ad una regolamentazione internazionale o nazionale che sarebbe stata applicata se tale fase di trasporto fosse stata oggetto di un separato contratto), peraltro, la Corte di Cassazione ha applicato il codice civile in quanto il danno era avvenuto all’interno della tratta stradale italiana (cfr. Cass., 26 maggio 1994, n. 5165, cit.).

Per un’analisi dei principali formulari relativi al trasporto multimodale invalsi nella prassi del commercio internazionale, mi permetto rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 55-58.

della disciplina delle singole convenzioni unimodali e che, quindi, il trasporto multimodale non sia oggetto di una regolamentazione inderogabile di diritto materiale uniforme, non si vede la ragione di ostacolare la libera regolamentazione ad opera delle parti del regime di responsabilità cui assoggettare il trasporto *de quo*. (b) L’applicazione *sic et simpliciter* del codice civile a casi di contratto di trasporto internazionale viola le norme italiane di diritto internazionale privato (ed in particolare, le disposizioni della Convenzione di Roma del 1980 sulle obbligazioni contrattuali, i cui contenuti sono richiamati dall’art. 57 della legge 218/1995), in quanto applica direttamente la *lex fori* ad una fattispecie che presenta caratteri di internazionalità e la cui regolamentazione non può prescindere dal “filtro” delle norme di diritto internazionale privato allorché manchi una disciplina internazionale uniforme inderogabile ovvero norme interne di applicazione necessaria²². (c) L’applicazione del regime di responsabilità di cui al codice civile inoltre rende il vettore multimodale soggetto alle limitazioni di responsabilità di cui all’art. 1696 cod.civ. (che, tra l’altro, nulla dispongono circa i danni da ritardo)²³, rendendo peraltro lo stesso vettore multimodale – nel caso specifico in cui il danno sia avvenuto nella tratta marittima – impossibilitato ad eccepire le cause di esonero della responsabilità di cui al sistema dei pericoli eccezionali di cui all’art. 4 della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi). Quanto da ultimo indicato appare ancora più grave in considerazione del fatto che, nel caso (prevalente nella prassi) in cui il vettore multimodale avesse affidato l’esecuzione della tratta marittima ad un proprio subvettore, quest’ultimo, nell’eventuale azione di regresso instaurata dal vettore multimodale, potrebbe eccipirgli i limiti di responsabilità e gli eventi esonerativi di cui alla già ricordata Convenzione di Bruxelles e, pertanto, in definitiva, il vettore multimodale si troverebbe a dover sopportare rischi che non potrebbe in alcun modo prevenire e cui non potrebbe sottrarsi altrimenti che stipulando polizze assicurative, i cui costi (elevati) inciderebbero necessariamente sulle condizioni di trasporto²⁴.

L’orientamento di cui sopra *sub (ii)*, secondo cui il trasporto multimodale deve essere disciplinato secondo il regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell’assorbimento*), pur avendo il pregio di regolamentare in modo uniforme il trasporto multimodale, consentendo quindi il superamento delle incertezze concernenti i “danni non localizzati”, pone alcuni problemi, in quanto (a) pare rifiutare la natura di fenomeno *a sé stante* del trasporto *de quo*, assoggettando-

²² In questo senso cfr. CASANOVA-BRIGNARDELLO, voce “*Trasporto multimodale*”, in *Dig. IV, disc. priv. – sez. comm.*, Agg. II, Torino, 2003, pag. 922.

²³ Su tale norma cfr. LOPEZ DE GONZALO, *La liberalizzazione dell’autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcilla alla liberalizzazione regolata*, in questa *Rivista*, 2006, pag. 599 ss.; PERRELLA, *Prime considerazioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e sulla novella dell’art. 1696 cod. civ.*, *ibidem*, pag. 31; RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell’autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. traspr.*, 2006, pag. 414 ss.

²⁴ Sul punto cfr. la dottrina richiamata *retro*, nota 10.

lo ad un regime di responsabilità proprio di un'altra modalità di trasporto, (b) lascia spazio a notevoli profili di incertezza con riferimento alla nozione di "tratta prevalente" (che pare essere concetto difforme da quello di "tratta maggiore" cui si riferisce, ad esempio, l'art. 2.2. della CMNI)²⁵ ed, infine, (c) rappresenta una "forzatura" degli ambiti di applicabilità delle singole convenzioni unimodali²⁶, le quali, salvo il caso della CMR e della CMNI, non estendono le proprie previsioni a tratte diverse da quelle oggetto della propria regolamentazione.

L'orientamento di cui sopra *sub (iii)*, secondo cui ciascuna tratta di un trasporto multimodale deve essere regolata dalla specifica disciplina ad essa propria (c.d. regime *network*), presenta i vantaggi ed i limiti esposti sopra al paragrafo 1 con riferimento al problema teorico della scelta fra *network* e *uniform liability system*, in quanto, *se da un lato*, consente di evitare possibili (ma improbabili) conflitti con le convenzioni sui trasporti unimodali, *dall'altro lato*, (a) non pare curarsi del (e quindi non risolve il) problema dei danni e delle perdite non localizzabili²⁷ e (b) conduce ad una situazione di incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità applicabile, che non è determinabile finché non si è verificato il danno. Inoltre, analizzando le motivazioni espresse dalla giurisprudenza aderente a questo secondo orientamento, si coglie la scarsa portata teorica delle soluzioni proposte. In particolare, la Corte d'Appello di Milano²⁸, in una pronuncia risalente, all'inizio della motivazione afferma apoditticamente che un trasporto multimodale marittimo-terrestre è "per tale sua natura" soggetto a leggi diverse per ogni tratto del percorso stesso, mentre successivamente, quasi volendo trovare nella sfera soggettiva una motivazione di tale soluzione, insiste sul fatto che sia evidente che "se nell'esecuzione del trasporto sono indispensabili determinati mezzi che fanno capo a leggi diverse, le parti contraenti intendono, senza che per ciò occorra una clausola espressa, assoggettarsi, per ogni tratto e per ogni mezzo adoperato, alle disposizioni che lo regolano": è del tutto evidente la

²⁵ La giurisprudenza (Trib. Genova 12 marzo 1992, cit.) non sembra dare una chiara indicazione in proposito. In questo senso, invece, la Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (in *GUCE*, L 368 del 17 dicembre 1992, pag. 38-42) fissa in modo dettagliato la proporzione tra trasporto stradale ed altre modalità ai fini tale concetto. Al contrario, tale precisione viene perduta nel successivo Regolamento CE 2196/98 del Consiglio del 1 ottobre 1998 relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari ad azioni di tipo innovativo a favore del trasporto combinato (c.d. programma PACT, in *GUCE*, L 277 del 14 ottobre 1998, pag. 1-6), ove l'art. 2 afferma laconicamente che "il percorso stradale è il più breve possibile".

²⁶ Lo ammette implicitamente anche Trib. Genova, 12 marzo 1992, cit.

²⁷ Sul punto cfr. ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, cit., pag. 156. Nell'aderire all'orientamento *de quo*, si pone il problema del "danno non localizzato" RIGHETTI (*Trattato di diritto marittimo*, cit., pag. 186), il quale, peraltro, non pare suggerire alcuna soluzione al problema e si limita a raccomandare ai vettori multimodali "di effettuare o di far effettuare dai loro agenti o rappresentanti in loco, tempestivi accertamenti sullo stato e condizioni delle merci" ad ogni operazione di imbarco e sbarco.

²⁸ Cfr. App. Milano 7 novembre 1950, cit.

contraddittorietà di tale motivazione, in quanto, dapprima, viene affermata l'applicazione di *default* del *network liability system*, inteso come dato certo e non contestabile, mentre poco dopo, viene invece compiuta una "problematizzazione" di tale applicazione e viene ricercato un fondamento giuridico individuabile in una sorta di "scelta implicita" compiuta dalle parti del contratto di trasporto multimodale.

Il "*network liability system*" è stato applicato anche da una recente pronuncia della Cassazione²⁹, la quale – discostandosi da una giurisprudenza di legittimità ormai consolidata nel ritenere applicabile al trasporto multimodale la disciplina prevista dal codice civile³⁰ – ha affermato che un trasporto multimodale internazionale comprendente una tratta marittima ed una (molto più breve) tratta stradale non può essere regolato *tout court* né dal codice civile (in quanto ciò – relativamente alla tratta marittima – si tradurrebbe in una illegittima "compressione" dell'ambito di applicazione del diritto internazionale pattizio di cui alla Convenzione di Bruxelles del 1924) né dalla stessa Convenzione di Bruxelles (in quanto – secondo la Corte – è da escludersi "ogni possibilità di estensione della Convenzione [di Bruxelles del 1924] a tratti di trasporto terrestre antecedenti o successivi, rispettivamente alla caricazione ed alla scaricazione", salvo che "le parti espressamente convengano l'applicabilità della Convenzione oltre i suoi normali limiti"). Alla luce di tale ragionamento la Corte, come anticipato, conclude affermando il principio della "*network liability*" e, con riferimento al caso di specie, disponendo che il trasporto multimodale *de quo* debba essere "soggetto alla disciplina della Convenzione [di Bruxelles del 1924] a partire dall'operazione di caricazione e fino a quelle di scaricazione della merce dalla nave, mentre anteriormente e successivamente, venendo in rilievo un trasporto terrestre, a quella del trasporto terrestre", previsto in via generale dal codice civile.

La sentenza di cui sopra appare pregevole sotto diversi profili: (a) in primo luogo, evidenzia una notevole attenzione da parte del giudicante con riferimento ai profili inerenti l'inderogabilità dell'ambito di applicazione del diritto materiale uniforme e la rilevanza della volontà delle parti come criterio di collegamento volto a fornire al trasporto internazionale una sua propria disciplina, anche a prescindere dall'assenza di una regolamentazione pattizia uniforme³¹; (b) in secondo luogo, "fuoriesce" dalla visione "legeforistica" cui è improntato l'orientamento prevalente nella giurisprudenza italiana, che afferma *tout court* l'applicazione al trasporto multimodale del codice civile; (c) in terzo e ultimo luogo, pare tenere in conto la circostanza che i formulari prevalentemente impiegati nella prassi degli operatori commerciali internazionali sono quasi tutti basati su una struttura "*network*"³².

²⁹ Si tratta di Cass. 6 giugno 2006, n. 13253, cit.

³⁰ V. *retro*, nota 14.

³¹ Per più approfondite considerazioni sul tema, v. le opere citate *retro*, nota 10.

³² V. il richiamo di cui alla precedente nota 21, ultimo capoverso.

3. La giurisprudenza inglese

La limitata giurisprudenza inglese ha principalmente riflettuto sull'applicabilità al trasporto multimodale delle convenzioni in tema di trasporto unimodale, mancando anche nell'ordinamento inglese una specifica disciplina regolante la materia *de qua*³³. I risultati cui tale giurisprudenza è pervenuta sono peraltro assai incerti ed assolutamente non univoci.

Nel caso *Bhatia Shipping v. Alcobex Metals*³⁴ è stato affermato che ad un trasporto multimodale documentato da "multimodal transport documents" (quindi, da documenti di trasporto diversi dalla polizza di carico "marittima"³⁵) non sono applicabili le Regole dell'Aja-Visby. La *Commercial Court* della *Queen's Bench division*, pur non avendo approfonditamente motivato tale *dictum*, ha proposto un'interpretazione "letterale/restrittiva" dell'ambito di applicazione delle Regole dell'Aja. Tale interpretazione è volta, *da un lato*, a riconoscere al trasporto multimodale natura "autonoma" rispetto alle tratte che lo compongono (come nel caso dell'orientamento prevalente nella giurisprudenza italiana che applica il codice civile: *v. retro*, paragrafo 2, punto "i"), così respingendo il "network liability system", e, *dall'altro lato*, a consentire alle parti del contratto di trasporto di non essere limitate da regole di responsabilità di natura "imperativa" (nel caso di specie, ad esempio, è stata convenzionalmente stabilita una decadenza dalle azioni contro il vettore di 9 mesi, quindi, inferiore rispetto ai 12 previsti dalle Regole dell'Aja). L'approccio seguito dalla Corte inglese pare condivisibile in quanto evidenzia che il trasporto multimodale è un fenomeno "sui generis" rispetto al quale le singole convenzioni unimodali non possono trovare applicazione (stante la diversità del proprio oggetto)³⁶; al contrario,

³³ Per un inquadramento del trasporto multimodale nell'ordinamento inglese cfr. per tutti CARR, *The current state of multimodal transport law in the UK*, in KIANTOU-PAMPOUKI (ed.), *Multimodal Transport*, cit., pag. 207.

³⁴ *Bhatia Shipping & Agencies PVT. Limited v. Alcobex Metals & Others*, QC [2004] EWHC 2323 (Comm). Il trasporto di cui al caso in esame ha avuto luogo tra Mumbai (India) e Stafford (UK) via Avonmouth (UK): su nave tra Mumbai e Avonmouth e su camion tra Avonmouth e Stafford.

³⁵ Nel senso dell'irrelevanza del documento di trasporto circa la qualificazione di un trasporto come "multimodale" si vedano i due gradi di giudizio del caso *East West v. DKBS 1912 (East West Corporation v DKBS 1912 and AKTS Svenborg)* [2002] 2 Lloyd's Rep. 182; *DKBS 1912 and AKTS Svenborg v. East West Corporation*, [2003] 1 Lloyd's Rep 239 (CA), una cui sintesi è inoltre reperibile sul sito Internet www.onlinedmc.co.uk/east_west_v_dkbs_1912_cofa.htm dove in entrambi i gradi di giudizio è stato affermato che, qualora si desuma dal contesto di causa che un vettore ha assunto l'obbligo di effettuare un trasporto multimodale – indipendentemente dalla circostanza che in relazione a tale trasporto sia emessa una polizza di carico "marittima" o un documento di trasporto multimodale – tale vettore rimane responsabile delle merci non soltanto con riferimento alla tratta marittima (c.d. tratta "port-to-port"), ma anche in relazione al momento successivo alla scaricazione della merce dalla nave, fino alla presa in consegna della stessa da parte del destinatario.

³⁶ Sul punto si veda *retro* nota 18 e testo corrispondente.

nella fattispecie hanno trovato ampio riconoscimento ai fini della regolamentazione del fenomeno in esame l'autonomia privata e, in particolare, le previsioni dei due *multimodal transport documents* emessi in relazione al trasporto di cui alla presente controversia: in quest'ultimo senso, si coglie quindi un legame tra la pronuncia in esame e quella della Cassazione italiana richiamata alla nota 29, anch'essa notevolmente "attenta" al rilievo dell'autonomia privata quale criterio di collegamento fondamentale nella regolamentazione del fenomeno in esame.

Pur confermando, in linea generale, l'interpretazione "letterale/restrittiva" di cui al caso appena richiamato ("[the Hague-Visby rules] do not apply to carriage or storage before the port of shipment or after the port of discharge, because that would be inland and not sea carriage"), la sentenza resa nel caso *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd.*³⁷ ha invece risolto per l'applicazione del *network liability system*. In tale caso, era stato provato che il danno alle merci era avvenuto quando le stesse si trovavano al porto di Le Havre, dopo essere state scaricate da una nave e mentre erano in attesa di essere trasbordate su un'altra nave. La Corte ha ritenuto di applicare le Regole dell'Aja-Visby sulla base della considerazione che il danno si era verificato in una fase del trasporto essenzialmente marittima ("between those ports the contract was (...) for carriage by sea [at all]"), a nulla rilevando il fatto che le merci si fossero danneggiate durante il trasbordo da una nave ad un'altra³⁸. I giudici inglesi, pur volendo nuovamente affermare il principio secondo cui al trasporto multimodale non sono applicabili *tout court* le convenzioni unimodali, hanno quindi ritenuto che la presente fattispecie dovesse essere disciplinata dalle Regole dell'Aja-Visby.

Diverso è invece l'approccio seguito nel primo grado del giudizio relativo al caso *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France*³⁹ dove è stata accolta la c.d. *teoria dell'assorbimento* e pertanto – essendo nel caso di specie prevalente la tratta aerea rispetto a quella stradale – è stata affermata l'applicazione delle condizioni generali di trasporto dell'Air France in luogo della CMR. Il ragionamen-

³⁷ *Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd.*, [1984] 1 Lloyd's Rep. 317. Il trasporto di cui al caso in esame aveva avuto luogo tra Uckfield (U.K.) e Jeddah (Arabia Saudita), via Shoreham (U.K.) e Le Havre (Francia). Precisamente, tale trasporto è avvenuto (i) su camion da Uckfield a Shoreham, (ii) su nave da quest'ultimo luogo a Le Havre e (iii) nuovamente su nave da Le Havre a Jeddah.

³⁸ Sul fatto che durante le fasi di trasbordo il vettore marittimo resti assoggettato alle Regole dell'Aja-Visby, cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., pag. 77 e, in particolare, la dottrina richiamata alla nota 43, cui *adde*, da ultimo, KARAN, *The carrier's liability under international maritime conventions – The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Lewiston-Queenston-Lampeter, 2004, pag. 208.

³⁹ *Quantum Corporation Ltd v. Plane Trucking Ltd and Air France*, [2001] Lloyd's Rep. 133 una cui sintesi è reperibile sul sito Internet www.onlinedmc.co.uk/more_on_quantum.htm. Il trasporto di cui al caso in esame è avvenuto da Singapore a Dublino via Parigi, precisamente (i) per via aerea da Singapore a Parigi e (ii) su camion da Parigi a Dublino.

to seguito dalla Corte inglese ha preso le mosse dall'interpretazione dell'art. 1 della stessa CMR, in relazione al quale è stato affermato il principio secondo cui "Where there was a single contract of international carriage in which two modes of transport were intended, the first by air, the second by road, the contract could not be described as a 'contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward', to which the convention on the international carriage of goods by road, the CMR Convention, would apply". In particolare, il giudice inglese ha aderito a quell'orientamento, sostenuto da una parte della dottrina⁴⁰, secondo cui la CMR non disciplina il trasporto multimodale: "It seems (...) that either the whole of the carriage envisaged by the contract must be governed by CMR or none of it (...). The CMR Convention, as presently drafted, simply does not fit the present situation (...). I cannot accept [the] broad submission that CMR applies to multi-modal transport when one of the sectors is international carriage by road. This as it seems to me ignores that CMR attaches to the contract so that it is the nature of the contract which must be examined, not the nature of the carriage which happens at the time of the loss to be being undertaken". In conclusio-

⁴⁰ Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, CAPRIOLI, *Considération sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, in D.M.F., 1993, pag. 205; HAAK, *The liability of the carrier under the CMR*, The Hague, 1986, pag. 92-93; PUTZEYS-COOLEN-BOCKEN, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussels, 1981, n. 259. Da ultimo si veda ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, cit., pag. 540-541, il quale sostiene che la CMR non sarebbe applicabile al trasporto multimodale in quanto (a) il trasporto su strada sarebbe meramente ancillare ("complementario") al trasporto terrestre e (b) la CMR, essendo entrata in vigore anteriormente alla diffusione del trasporto multimodale ("la aprobación del Convenio CMR es anterior al desarrollo y a la consolidación del transporte puerta a puerta"), non potrebbe coprire tale fattispecie. Tale opinione – come abbiamo già evidenziato in altra sede (cfr. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 42, nota 141) – non è condivisibile: con riferimento a quanto *sub (a)*, si osserva che, nella maggior parte dei casi, la tratta non stradale non è meramente ancillare alla tratta terrestre, ma, al contrario, assume un rilievo vieppiù determinante (in proposito si pensi al rilievo della tratta marittima di un trasporto di camion con container su navi ro-ro); con riferimento a quanto *sub (b)*, si osserva che già nel 1927 (ovvero anteriormente all'entrata in vigore della CMR) il problema del trasporto multimodale era già oggetto di discussione in sede internazionale (cfr. BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, in *Seminario sui trasporti combinati*, Genova, 23-26 maggio 1972, *Relazioni e verbali delle riunioni*, Perugia, 1974, pag. 18; DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., pag. 147-148; FARENGA, *I tentativi di regolamentazione uniforme del trasporto multimodale e la Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980*, in *Trasporti*, 1982, pag. 134-136; ORIONE, *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in questa *Rivista*, 1996, pag. 648). Naturalmente, perché la CMR possa essere applicata ad un trasporto multimodale debbono sussistere i presupposti di cui all'art. 1 di tale convenzione: in particolare, qualora le parti del contratto di trasporto non abbiano inteso concludere un contratto di trasporto "di merci su strada", la CMR non potrà trovare applicazione (in questo senso cfr. ARROYO, *Ambito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, in *Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro"*, cit., pag. 540; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 269-270; BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, London, 1999, pag. 295).

ne – stante la predetta inapplicabilità della CMR – la Corte inglese ha determinato l'applicazione del limite del debito contenuto nelle condizioni generali di trasporto dell'Air France in considerazione del fatto che "[T]he contract in this case is a contract predominantly for carriage by air (...).

Tale decisione è stata peraltro integralmente riformata dalla Court of Appeal⁴¹, la quale ha respinto "the argument of Air France to the effect that CMR only applies to a contract providing for carriage by road from start to finish (...) and not to the international road element of a contract which provided for carriage by means other than road at a given stage of the journey". In particolare la Corte d'Appello – seguendo il "network liability approach" – ha invece affermato che la CMR ben può trovare applicazione "to the international road carriage element of a "mixed" or "multimodal" contract providing for two different means of carriage", in quanto "CMR can apply to the road leg of a larger contract for carriage, involving different methods of transport".

4. La giurisprudenza statunitense

La casistica statunitense – anch'essa priva di un *background* normativo in materia – è prevalentemente orientata a ritenere che il regime di responsabilità del vettore multimodale debba essere basato sul "network liability system", con la conseguenza che "each mode of transportation has its own carrier liability regime"⁴².

Tale approccio è stato avallato anche dalla Corte Suprema, nel caso *Reider v. Thompson*⁴³, dove – in relazione ad un trasporto marittimo-ferroviario Buenos Aires – Boston via New Orleans – è stato affermato che il regime di responsabilità relativo ad un trasporto multimodale deve essere disciplinato a seconda della tratta dove è avvenuto il danno alla merce (nel caso di specie, la tratta ferroviaria finale New Orleans-Boston): pertanto, si è affermata l'applicazione al trasporto in esame della legislazione ferroviaria statunitense (il c.d. "Carmack Amendment"⁴⁴).

⁴¹ *V. Quantum Corp. Ltd. v. Plane Trucking Ltd.*, (C.A.) [2002] 2 *Lloyd's Rep.*, 141.

⁴² Così WOOD, *Multimodal Transportation: An American Perspective on Carrier Liability and Bill of Lading Issues*, in KIANTOU-PAMPOUKI (ed.), *Multimodal Transport*, cit., pag. 235-268 (già pubblicato in 46 *Am. J. Comp. L.* 403 (Supp. 1998), pag. 249). Per un inquadramento del trasporto multimodale nell'ordinamento statunitense cfr. per tutti, oltre al citato lavoro di WOOD, la sempre attuale analisi di PALMER-DEGIULIO, *Terminal Operations and Multimodal Carriage: History and Prognosis*, in 64 *Tulane L. Rev.* 281 (1989).

⁴³ *Reider v. Thompson*, 339 US 113, 1951, AMC 38 (1950).

⁴⁴ 49 U.S.C. app. § 1702(25) (Supp. V 1987). Il *Carmack Amendment* "governs the liability of common carriers by rail and truck that are subject to the jurisdiction of the Interstate Commerce Commission [ICC]. Since the jurisdiction of the ICC is limited to interstate commerce [i.e. trasporti tra i vari stati degli Stati Uniti], purely intrastate commerce [i.e. trasporti interni ad un singolo stato degli Stati Uniti] is governed by state law and not by the provisions of the Act": così PALMER-DEGIULIO, *Terminal Operations and Multimodal Carriage*, cit., pag. 329.

Occorre peraltro evidenziare la *dissenting opinion* rilasciata in relazione a tale caso: il giudice Frankfurter ha infatti affermato la natura "unitaria" del trasporto in esame, sottolineando che "the shipment from Buenos Aires to Boston constituted an 'organic transaction in commerce' which should not be artificially separated for purposes of application of different legal regimes"⁴⁵. Tale *opinion*, correttamente, ricostruisce il trasporto multimodale come fenomeno "unitario" e "sui generis", ossia come una modalità di trasporto "a sé stante" che prescinde dalle singole modalità impiegate concretamente nella sua esecuzione⁴⁶.

Altra parte della giurisprudenza ha applicato i principi della c.d. *admiralty jurisdiction*⁴⁷ ai trasporti multimodali comprendenti una tratta marittima e ha sviluppato soluzioni più articolate, basate anche sulla c.d. *teoria dell'assorbimento*. Secondo tale giurisprudenza, infatti, i trasporti multimodali hanno natura di "mixed contracts" e, pertanto, non potendo dirsi "wholly maritime in nature", non sono assoggettati al *Carriage of Goods by Sea Act*, c.d. "COGSA" (ossia la disciplina federale del trasporto marittimo, nella quale è stata recepita la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico)⁴⁸, né, per l'appunto, alla c.d. "admiralty jurisdiction"⁴⁹, salvi i casi in cui:

⁴⁵ Così 339 US 113, 1951, AMC at 42-43 (Frankfurter, J., dissenting).

⁴⁶ V. retro, nota 18.

⁴⁷ L'art. III § 2 della costituzione statunitense afferma che sono devolute alle corti federali tutte le controversie "of Admiralty and maritime Jurisdiction". Nel *leading case De Lovio v. Boit* (7 Fed. Cas. 418, No. 3776 (C.C.D. Mass. 1815)) è stato altresì affermato il principio secondo cui l'*Admiralty Jurisdiction* "comprehends all maritime contracts, torts, and injuries", con la precisazione che "The latter branch is necessarily bounded by locality; the former extends over all contracts (wherever they may be made or executed, or whatsoever may be form of the stipulations) which relate to the navigation, business or commerce of the sea".

Sul tema dell'*Admiralty jurisdiction* si vedano, *ex multis*, nella dottrina americana BEEK & MOSS, *The exclusive Admiralty jurisdiction*, 27 Wash. L. Rev., 176, (1952); BLACK, *Admiralty Jurisdiction: critique and suggestions*, 50 Colum. L. Rev., 259, (1950); FRIEDEL, *Benedict on Admiralty*, 7th ed., New York, 2000, § 105 e ss.; GILMORE & BLACK, *The law of Admiralty*, 2nd ed., New York, 1975, § 1-9 e ss., pag. 18; HEALY, *Admiralty Jurisdiction and Practise*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 456 ss.; SCHOENBAUM, *Admiralty and maritime law*, 2nd ed., St. Paul, 1994, § 1 e ss., pag. 1. Nella dottrina italiana cfr., da ultimo, DAGNINO, *Admiralty Jurisdiction e contratti misti*, nota a U.S.D.C. - Southern District of New York, 6 novembre 2000, *Brocsomic Company Ltd. c. Maersk Inc.*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 1466 ss.

⁴⁸ 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).

⁴⁹ In questo senso, cfr. il "leading case" *Rea v. The Eclipse*, 135 U.S. 599, 608 (1890), secondo cui "admiralty contract jurisdiction is limited to contracts, claims and services purely maritime". V. inoltre, *inter alia*, *Kossick v. United Fruit Co.*, 365 U.S. 731, 735, 1961 AMC 833, 837 (1961); *Hartford Fire Ins. Co. v. Orient Overseas Container Lines*, 230 F.3d 549, 555-556 (CA2 2000); *Sea-Land Serv. Inc. v. Danzig*, 211 F.3d 1373, 1378 (CA Fed. 2000); *Kuehne & Nagel (AG & CO) v. Geosource, Inc.*, 874 F.2d 283, 290 (CA5 1989); *Compagnie Francaise v. Bonasse*, 19 F.2d 777 (2 Cir. 1927); *Berkshire Fashions, Inc. v. M.V. Hakusan II*, 1992 AMC 1171, dove la Court of Appeals ha

- (i) la parte non-marittima del trasporto è meramente "incidentale" ("incidental") ossia "ancillare" rispetto a quella marittima, nel qual caso si applicherà *in toto* il COGSA e la questione sarà soggetta alla *admiralty jurisdiction* (esempio, questo, della c.d. *teoria dell'assorbimento*)⁵⁰ ovvero
- (ii) è possibile considerare "divisibili" ("severable") le due diverse parti, marittima e non-marittima, nel qual caso, il trasporto sarà regolato dal COGSA e soggetto alla *admiralty jurisdiction*, con riferimento alla tratta marittima, e altrimenti disciplinato e soggetto alla giurisdizione delle corti statali, con riferimento alla tratta non marittima (c.d. "network approach")⁵¹.

Infine, nel caso in cui in un trasporto multimodale marittimo-terrestre le due parti del contratto non siano "indipendenti" e quella non-marittima non sia meramente "ancillare" rispetto all'altra, tutta la controversia verrà sottratta alla *admiralty jurisdiction* e disciplinata dalla legge applicabile alla tratta non marittima (esempio, anche questo, della c.d. *teoria dell'assorbimento*)⁵².

Successivamente, peraltro, la Corte Suprema, nella sentenza relativa al caso *Kirby*⁵³, ha effettuato un importante *revirement* rispetto alla giurisprudenza sopra ri-

affermato che "Mixed contracts, which involve obligations for both sea and land carriage, generally do not fall within a federal court's admiralty jurisdiction".

⁵⁰ Si vedano *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. Più recentemente cfr. *Berkshire Fashions Inc. v. MV Hakusan II*, 954 F.2d 874, 881 (3d Cir. 1992), ove è stato affermato che "admiralty jurisdiction does not extend to contracts which require maritime and nonmaritime transportation, unless the nonmaritime transportation is merely incidental". Da ultimo, nel caso *Hartford Fire Ins. Co. v. Orient Overseas Container Lines*, 230 F.3d 549, 555-556 (CA2 2000) è stato precisato che "transport by land under a bill of lading is not incidental to transport by sea if the land segment involves great and substantial distances".

⁵¹ Si veda per tutti il *leading case Compagnie Française de Navigation a Vapeur v. Bonasse*, 19 F.2d 777, 779-780, 1927 AMC 1325, 1329 (2d Cir. 1927). Recentemente, si veda il caso *HSBC Insurance Ltd. v. Scanwell Container Line Ltd* (in *Eur. Transp. Law*, 2001, pag. 358 ss.), dove, in relazione ad un trasporto marittimo-terrestre Hong Kong-Los Angeles via Long Beach, è stato affermato che il trasporto di cose dopo il loro scarico dalla nave non può essere considerato "trasporto marittimo": "courts have repeatedly held that shoreside cargo handling, including trucking ("drayage") and container handling, is not of a maritime nature" e, pertanto, la disciplina di tale tratta non potrà essere quella del COGSA.

⁵² In questo senso cfr. SCHOENBAUM, *Admiralty and maritime law*, cit., §1-10, pag. 63 ss., che richiama quanto affermato nei casi *Tropwood, A.G. v. Tae Chang Wood Indus. Co.*, 454 F. Suppl. 964, 1980 AMC 2961; *Builer Seafood, Inc. v. Gowdy*, 609 F. Suppl. 465, 1986 AMC 3000; *Lucky-Goldstar, Int'l, Ltd. (America) Inc. v. Phibro Energy Int'l, Ltd.*, 958, 1992 AMC 2235; *Atlantic Mutual Ins. Co. v. Balfour Maclaine Intern. Ltd.*, cit.

⁵³ U.S. Supreme Court, 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, in questa *Rivista*, 2005, 650 ss., in relazione alla quale, *ex multis*, si vedano i commenti di COSTABEL (*The "Himalaya" Clause Crosses Privity's Far Frontier*, 36 JMLC 217 (2005)), STURLEY (*An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, in questa *Rivista*, 2005, pag. 358), SWEENEY (*Crossing the Himalayas: Exculpatory Clauses in Global Transport*, 36 JMLC 155 (2005)) e THEIS (*Third-Party Beneficiaries in Multimodal Contracts of Car-*

chiamata. La Corte ha infatti riformato la sentenza resa nel precedente grado di giudizio⁵⁴, affermando “sorprendentemente”⁵⁵ il principio secondo cui un contratto di trasporto che comprende una tratta marittima ed una (più breve, ma non meramen-

te, *ibidem*, 201). Tale caso aveva ad oggetto un trasporto tra Sydney (Australia) e Huntsville (Alabama, USA): via mare da Sydney al porto di Savannah (Georgia, USA) e a mezzo ferrovia da quest'ultimo luogo a Huntsville. In relazione al suddetto trasporto il mittente consegnava le merci ad un *freight forwarder* il quale emetteva una “FIATA bill of lading” (FBL) in relazione all'intero tragitto; la FBL recava una *Himalaya Clause* che estendeva la limitazione di responsabilità prevista per la tratta marittima del trasporto “to any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services contribute to perform the contract”. Successivamente il *freight forwarder* affidava il trasporto ad un subvettore che (i) emetteva polizza di carico a sua volta recante una *Himalaya Clause* che estendeva la limitazione di responsabilità prevista per la tratta marittima del trasporto “to all agents, servants, employees, representatives, all participating (including inland) carriers and all stevedores, terminal operators, warehousemen...and all independent contractors whatsoever” e (ii) rimetteva ad un vettore ferroviario la tratta finale del trasporto (Savannah-Huntsville), nel corso della quale, in conseguenza di un deragliament, si verificava un danno alle merci trasportate.

⁵⁴ U.S. Eleventh Circuit Court of Appeals, 8 agosto, 2002, 300 F.3d at 1310, 2002 AMC, at 2124. In tale sentenza, la Court of Appeal ha affermato che il sub-vettore ferroviario nel caso di specie non poteva opporre all'interessato al carico, giratario della FBL, il limite del debito previsto dal COGSA in quanto (i) la *Himalaya Clause* di cui alla polizza di carico ferroviaria non era in generale opponibile allo stesso interessato al carico, non essendo, questi, parte di alcun contratto con il subvettore ferroviario (argomento *ex “privity of contract”*) e (ii) la *Himalaya Clause* di cui alla FBL aveva un linguaggio “troppo generico” per consentire l'operare del suddetto limite del debito. Inoltre, la Corte ha altresì affermato – anche se solo a livello di *obiter dictum* – che “to extend the *Himalaya clause* to inland transportation was incompatible with the “network” system of liabilities that the FBL adopted for carriage pre- and post-shipment”: in altri termini, i giudici americani hanno aderito ad un approccio “network” sulla base del documento di trasporto emesso in relazione al caso di specie.

Con riferimento alla genericità del linguaggio della *Himalaya clause* di cui al caso di specie, in particolare, la Court of Appeal ha affermato che “a special degree of linguistic specificity is required to extend the benefits of a *Himalaya clause* to an inland carrier”. Nello stesso senso – oltre al *leading case Robert C. Herd & Co. v. Krawill Machinery Corp.*, 359 U.S. 297 (1959) – cfr. *Caterpillar Overseas S.A. v. Marine Transport Inc.*, 900 F.2d 714, 725-726, 1991 AMC 75 (4th Cir. 1990); *De Laval Turbine Inc. v. West India Indus.*, 502 F.2d 259, 269-270, 1974 AMC 1156; *Aisin Seiki Co. v. Union Pac. R. R.*, 236 F. Supp.2d 343, 2002 AMC 2911 (S.D.N.Y.); *New York Marine & General Insurance Co. v. M/V “Ming Prosperity”*, 920 F. Supp. 416, 427 (S.D.N.Y. 1996). La più recente giurisprudenza ha peraltro ritenuto sufficientemente “specific” una *Himalaya Clause* la quale “extended the defenses and limitations of the bill of lading to any person performing cargo carriage services under the bill of lading, including both inland and ocean portions”: così *American Home Assurance Co. v. CSX Lines, Inc.*, (2005 U.S. Dist. LEXIS 4326, una cui sintesi è reperibile sul sito Internet http://www.onlinedmc.co.uk/american_home_assurance_v_csx_lines.htm), riguardante un trasporto che doveva avere luogo tra Puerto Rico e Memphis (Tennessee, USA). In tale caso la Federal Court for the Southern District of New York ha affermato che – in considerazione del tenore della suddetta *Himalaya Clause* – sia l'*ocean carrier*-vettore multimodale sia il sub-vettore terrestre possono beneficiare nei confronti degli interessati al carico della “limitation provision” di cui alla *Himalaya clause* contenuta nella “ocean bill of lading” (polizza di carico “oceanica”) emessa dal vettore marittimo in favore dell'*ocean carrier*, nel caso in cui nel “service agreement” tra lo stesso *ocean carrier* e il sub-vettore terrestre la suddetta *Himalaya clause* sia incorporata per *relationem*. In senso analogo, cfr. U.S. District Court – Southern District of New York, 19 luglio 2004, *American Home Assurance Co. A/S/O Caterpillar, Inc. v. Hapag Lloyd Container Linie GmbH*, in *Eur. Transp. L.*, 2005, 85. In dottrina cfr. *ex multis* DENNISTO-GUNN-YUDES, *Liability of Multimodal Operators and*

te “incidentale”) tratta terrestre ha natura “marittima” e pertanto – indipendentemente dal luogo di verifica di un eventuale danno al carico – deve essere regolato dal COGSA e assoggettato alla c.d. “*admiralty jurisdiction*”.

Con la sentenza in esame, la Suprema Corte ha quindi superato l'approccio “network” della giurisprudenza prevalente⁵⁶, affermando che “*confusion and inefficiency will inevitably result if more than one body of laws governs a given contract's meaning*”⁵⁷, e, nel ribadire l'importanza della “predictability”⁵⁸ nell'ambito del diritto dei trasporti, ha ritenuto assurde le analisi circa l'“incidentalità” o meno di una tratta rispetto all'intero trasporto, in quanto “*realistically each leg of the journey is essential to accomplishing the contract's purpose: so long as a bill of lading requires substantial carriage of goods by sea, its purpose is to effectuate maritime commerce – and thus it is a maritime contract (...); its character as a maritime contract is not defeated simply because it also provides for some land carriage*”⁵⁹. Peraltro, prosegue la Corte “[g]eography then is useful in a conceptual inquiry only in a limited sense: if a bill's sea components are insubstantial, the bill is not a maritime contract”⁶⁰.

La Corte Suprema ha inaugurato quello che è stato definito “conceptual approach”⁶¹, nel quale viene posta al centro della *ratio decidendi* la 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 terrestre⁶², con la conseguenza che:

Parties Other than Carriers and Shippers, 64 Tul. L. Rev. 517 (1989); PALMER-DEGIULIO, *Terminal Operations and Multimodal Carriage*, cit., pag. 345-348; WYATT, *Contract Terms in Intermodal Transport: COGSA Comes Ashore*, 16 Mar. Law 181 (1991); ZAWITOSKI, *Limitation of Liability for Stevedores and Terminal Operators Under the Carrier's Bill of Lading and COGSA*, 16 J. Mar. L. & Comm. 337 (1985). Per una recente pronuncia della giurisprudenza inglese sulle *Himalaya Clauses* cfr. *Homburg Houtimport BV v. Agrosin Private Ltd. (The Starsin)*, [2003] 1 Lloyd's Rep. 571.

⁵⁵ In questo senso si esprime STURLEY, *Rewriting Maritime Law: The Supreme Court's November Surprise*, 2 BENEDICT'S MAR. BULL. 295, 299-302 (2004).

⁵⁶ V. precedente nota 49.

⁵⁷ U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 657.

⁵⁸ U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 662.

⁵⁹ U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 656. Sulla base di tali principi la Suprema Corte, inoltre, ha esteso la *limitation of liability* al vettore ferroviario, del tutto ribaltando la sentenza della Court of Appeal dell'Eleven Circuit con riferimento alla portata della *Himalaya Clause* di cui al contratto di cui è causa, affermando in particolare che “a single *Himalaya Clause* can cover both sea and land carriers downstream” e, pertanto, “the expansive contract language [della clausola di cui alla FBL] corresponds to the fact that various modes of transportation would be involved in performing the contract”.

⁶⁰ Così U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 656.

⁶¹ Così STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, cit., pag. 358.

⁶² 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 F.3d, 105, ove la Court of Appeals

- da un lato, viene superato del tutto ogni riferimento al “network liability system” (foriero di generare, secondo la Corte, “confusion and inefficiency”⁶³), non risultando più determinante stabilire dove è avvenuto il danno alle merci (circostanza, questa, il più delle volte incerta⁶⁴);
- dall’altro lato, viene interpretata con maggiore flessibilità la c.d. teoria dell’assorbimento, non essendo più necessario, ai fini della determinazione della disciplina applicabile ad un trasporto multimodale marittimo-terrestre, misurare “con il metro” quale sia la c.d. tratta prevalente ovvero quale sia la tratta “incidental”, bensì verificare se la tratta marittima sia o meno “substantial” rispetto all’intero tragitto⁶⁵.

Risulta peraltro evidente che la sentenza in esame, pur avendo certamente il pregio di tendere alla “predictability” della disciplina applicabile al trasporto multimodale, cionondimeno non considera tale tipologia di trasporto come una modalità “a sé stante”⁶⁶, sibbene semplicemente un modo di organizzare un trasporto utilizzando le singole modalità “tradizionali”. In particolare, la Corte Suprema pare prediligere un approccio “marittimo-centrico”, nel quale, in altri termini, l’indagine del giudicante è principalmente volta ad indagare se le parti abbiano voluto o meno concludere un contratto di trasporto marittimo, ancorché abbiano previsto che una tratta (non meramente “incidental”) del trasporto debba avvenire utilizzando un’altra modalità.

Inoltre, come è stato evidenziato da una parte della dottrina, la Corte Suprema, con la sentenza in esame, ha lasciato “important questions unanswered”: non è infatti possibile comprendere con certezza la portata della sentenza in esame e, in particolare, se la Corte abbia inteso rigettare “the characterization of a multimodal contract as a “mixed” contract”⁶⁷ ed abbia effettivamente inteso affermare che il traspor-

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”.

⁶³ Cfr. U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 657.

⁶⁴ La dottrina maggioritaria ritiene che i danni non localizzabili siano prevalenti nel trasporto multimodale: cfr., *ex multis*, Lord DIPLOCK, *A combined transport document. The Genoa Seminar on Combined Transport*, in *Journ. Bus. Law*, 1972, pag. 273; PEYREFITTE, *Le régime juridique des transports combinés*, in *Eur. Transp. Law*, 1972, pag. 904; PINEUS, in CMI, *Documentation 1967 – Containers 3*, Doc. CR-17: International Subcommittee – Report October 1966, (13) 17.

⁶⁵ Cfr. U.S.S.C., 9 novembre 2004, *Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd.*, cit., 656.

⁶⁶ In questo senso CASANOVA (*I limiti risarcitori nella prospettiva dell’unitarietà del trasporto*, in *Atti del Convegno Il limite risarcitorio nell’ordinamento dei trasporti – Profili sistematici e problematiche attuali*, Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, pag. 62) ha parlato di “indifferenza rispetto al mezzo di trasporto utilizzato”.

⁶⁷ Cfr. STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, cit., pag. 360, secondo cui “the lower courts and the industry will likely spend many years determining what the new rules mean”.

to multimodale debba essere sempre inteso “as a single obligation”, anche qualora sia composto da due tratte essenzialmente equivalenti per distanza e non sia altrimenti possibile comprendere il “purpose” delle parti nel concludere un contratto di trasporto marittimo piuttosto che stradale⁶⁸.

In ogni caso, occorre evidenziare che la ricostruzione seguita dalla Corte risulta assai prossima ai risultati dei lavori svolti in sede UNCITRAL circa l’ambito di applicazione di una nuova convenzione sul trasporto “wholly or partly by sea”⁶⁹ (c.d. “UNCITRAL Draft Instrument”), riassumibile nell’espressione “maritime plus approach”⁷⁰. In estrema sintesi la nuova convenzione non prevede di disciplinare compiutamente il trasporto multimodale, ma estende – a determinate condizioni – il proprio ambito di applicabilità in relazione alle (eventuali) tratte precedenti e successive ad un trasporto marittimo⁷¹: la logica seguita dall’UNCITRAL Draft Instrument –

⁶⁸ Cfr. STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, loc. ult. cit.

⁶⁹ In questo senso cfr. ancora STURLEY, *An overview of the latest developments in cargo liability law at the United States Supreme Court*, loc. cit., secondo cui “Kirby Court has judicially recognized the commercial reality that forms the basis for the U.N. Commission on International Trade Law’s current work in its Transport Law project”; sul punto v. anche *Id.*, *The United Nations Commission on International Trade Law’s Transport Law Project: An Interim View of a Work in Progress*, 39 *Texas Int’l L. J.* 65, 76-79 (2003).

Sull’evoluzione dell’idea di elaborare una nuova convenzione sul trasporto marittimo da parte del CMI e dell’UNCITRAL cfr. BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in questa *Rivista*, 2002, pag. 3-5. Nella dottrina straniera si veda da ultimo ASARIOTIS, *Important developments in transport law*, [2003] *Journal of International Maritime Law*, pag. 181 ss.; *Id.*, *Draft Instrument on Transport Law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group*, *ibidem*, pag. 428 ss.; DELEBECQUE, *Le project CNUDCI d’instrument sur le transport de marchandises par mer*, in *D.M.F.*, 2003, pag. 937.

⁷⁰ L’espressione è di STURLEY, *Scope of the coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, (2004) 10 *JIML* 138, 146.

⁷¹ L’art. 1.1 dell’UNCITRAL Draft Instrument, infatti, definisce “Contract of carriage” affermando che tale espressione “means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another”, ma stabilisce altresì che “The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage”; tale disposizione va letta in combinato disposto con l’art. 1.1.1 dello stesso Draft Instrument il quale prevede che “the period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered”. Per un recente commento a tali disposizioni cfr. DELEBECQUE, *Le project de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in *Droit mar. fr.*, 2006, pag. 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., pag. 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., pag. 521 ss.

Il tema dell’ambito applicativo dell’UNCITRAL Draft Instrument è stato uno dei più discussi nelle sessions del Working Group: in particolare, dal Report sui lavori della 12ª sessione (documento A/CN.9/544, paragrafo 56) è agevole desumere che l’opinione dominante delle delegazioni, pur essendo favorevole all’estensione dell’UNCITRAL Draft Instrument al trasporto multimodale,

come, del resto, quella seguita dalla Suprema Corte nel caso *Kirby* – quindi, non è quella di fornire una disciplina uniforme al trasporto multimodale *tout court*, bensì quella di estendere alle tratte “terrestri” di un trasporto multimodale la disciplina del trasporto marittimo, con la evidente conseguenza che i trasporti multimodali non comprendenti una tratta marittima rimarrebbero privi di alcuna disciplina⁷².

5. La giurisprudenza francese

Anche in Francia manca una specifica disciplina del trasporto multimodale⁷³.

La giurisprudenza e la dottrina francesi riconducono peraltro la figura del vettore multimodale al *commissionnaire de transport*⁷⁴, ossia ad un ausiliario degli utenti

tende a voler evidenziare le differenze tra l'ambito applicativo di tale strumento e quello della Convenzione di Ginevra del 1980. Su quest'ultimo punto cfr. per tutti BERLINGIERI (*A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 267), il quale efficacemente afferma che “*The difference between the Draft Instrument and the Multimodal Convention is that, while the latter aims at regulating multimodal transport of goods generally, the Draft Instrument seeks to regulate, in addition to the transport of goods by sea, transport by other modes which is complementary to transport by sea*”. In generale, sull'ambito di applicazione dell'UNCITRAL Draft Instrument al trasporto multimodale cfr. ALCÁNTARA, *The new regime and the multimodal transport*, [2002] LMCLQ, pag. 399 ss.; ILLESCAS ORTIZ, *El proyecto de instrumento de CNUDMI/UNCITRAL sobre el transporte [total o parcialmente] [marittimo] de mercancías: una visión provisional de conjunto*, in questa Rivista, 2004, pag. 897 ss.; RØSSEG, *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, [2002] LMCLQ, pag. 316 ss.; VAN DER ZIEL, *Multimodal aspects*, in questa Rivista, 2004, pag. 907 ss.

⁷² È stato correttamente evidenziato che quelle contemplate dall'UNCITRAL Draft Instrument sono operazioni “*multimodales transmarittimes*”, in quanto “*la présence d'un segment maritime est donc un critère d'application du texte*” (così DELEBECQUE, *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer*, loc. cit.).

⁷³ Per un inquadramento del trasporto multimodale nell'ordinamento francese, cfr., senza pretesa di completezza, BONASSIES, *Le transport multimodal transmaritime, approche juridique*, Annales de l'IMTM, Marseilles, 1988, pag. 23 ss.; BONNAUD, *Transport multimodal*, Paris, 1996, *passim*; BONNAUD-LEGAL, *Le Transport Multimodal et la Logistique*, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2001, pag. 62 ss.; DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, in KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport*, cit., pag. 99 ss.; MERCADAL, *Le transport multimodal et le concept de l'OTM*, in *BTL*, 1986, pag. 277 ss.

⁷⁴ In giurisprudenza cfr. Cass. Comm., 26 giugno 1990, in *D.M.F.*, 1991, 156 con nota di BONASSIES; App. Versailles 25 novembre 1999, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr; App. Versailles 16 giugno 1988, in *D.M.F.*, 1989, 465. Tali sentenze, in particolare, hanno affermato che se il soggetto incaricato di effettuare un trasporto multimodale risponde per tutte le tratte in qualità di *commissionnaire de transport*, indipendentemente dalla circostanza che, in relazione a tale trasporto, sia stata emessa una polizza diretta indicante quale regime di responsabilità il “*network liability system*”. Nello stesso senso cfr. altresì i seguenti due casi, ove è stato esplicitamente affermato che il vettore multimodale è “*commissionnaire de transport*” e non “vettore marittimo”: Cass. Comm., 8 giugno 1993, *AN Assurance c. Navale Chargeurs Delmas Vieljeux SNCV e Compagnie de navigation Denis frères CNDF*, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr; App. Paris 25 aprile 1984, “*Indian Prosperity*”, in *D.M.F.*, 1986, 109. In dottrina, cfr. per tutti BONASSIES, *Le tran-*

di trasporto che “*n'exécute pas lui-même le transport, mais le fait assurer sous sa responsabilité par d'autres*”⁷⁵ e che è sottoposto ad un regime di responsabilità assai gravoso, consistente nel garantire che (i) la merce sia effettivamente trasportata e consegnata al destinatario da parte del vettore⁷⁶ e che (ii) gli eventuali *commissionnaire intermédiaire* e/o “*sous-commissionnaire*” adempiano correttamente ai propri obblighi⁷⁷. Si è inoltre ricorsi a tale figura al fine di estendere la responsabilità del vettore marittimo alle fasi anteriori alla caricazione delle merci sulla nave⁷⁸.

Già in altra sede abbiamo negato che il *commissionnaire de transport* possa essere assimilato al vettore multimodale⁷⁹. Ed infatti, pur potendo il *commissionnaire de transport* essere assoggettato ad un regime di responsabilità assimilabile a quello vettoriale, non è un “vettore” in quanto: (i) nella stessa sezione II del *code de commerce* che ne disciplina la figura, vi sono ampi riferimenti al *voiturier*, figura distinta ed autonoma rispetto al *commissionnaire de transport*, come ha correttamente evidenziato anche la dottrina italiana⁸⁰; (ii) inoltre, a differenza del vettore (che è assoggetta-

sport multimodal transmaritime, cit., pag. 26; DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, cit., pag. 101.

In generale, sulla figura del *commissionnaire de transport*, cfr. tra i contributi più significativi: nella dottrina francese, RODIÈRE, *Étude sur la commission de transport*, in *Rev. trim. dr. com.*, 1957, pag. 535 ss.; PEYREFITTE, *Le commissionnaire de transport et les autres auxiliaires de transport en droit français*, in *Dalloz Sirey*, 1978, pag. 213 ss.; DELEBECQUE, *La responsabilité du commissionnaire de transport*, in *Rev. jur. dr. aff.*, 1996, n. 3, pag. 219; nella dottrina italiana, RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., pag. 164 ss.; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, pag. 348, nota 79.

⁷⁵ Così ALTER, *Droit des transports*, 12^{ème} ed., Paris, 1989, pag. 144.

⁷⁶ L'art. L132-4 del *code de commerce*, infatti, dispone: “*Il est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée*”. L'art. L132-5 del *code de commerce*, infatti, dispone: “*Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure*”.

⁷⁷ Con riferimento alla garanzia rispetto alle prestazioni del *commissionnaire intermédiaire*, v. art. L132-6 del *code de commerce*, secondo cui “*Il [commissionnaire de transport] est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises*”.

Con riferimento alla garanzia rispetto alle prestazioni del *sous-commissionnaire*, v. da ultimo Cass. comm., 3 dicembre 2003, *Compagnie Chilena de navigation interocéanica c. Cipra et al.*, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2004, 32.

⁷⁸ Cfr. per tutti App. Aix-en-Provence 27 giugno 1984, *Cie Via Assurance Nord & Monde c. Sté Marseille-Fret*, in *D.M.F.*, 1985, 622, secondo cui “*La responsabilité du transporteur maritime ne peut être recherchée en cette qualité, quand il fait la preuve que la cause de l'avarie est antérieure à l'embarquement*”, ma, in tale caso, “*il est responsable en sa qualité de commissionnaire de transport pour le parcours préliminaire*”.

⁷⁹ Cfr. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 21-22.

⁸⁰ Si veda per tutti RIGHETTI (Trattato di diritto marittimo, cit., pag. 165), il quale afferma che “diversa è la posizione del soggetto (vettore) che risponde, in quanto *obligato personalmente all'effettuazione*, del risultato inerente al relativo *opus*, da quella del soggetto (*commissionnaire de transport*) che risponde non in quanto *obligato personalmente* a tale prestazione, ma perché garante ex lege del risultato inerente all'*opus* di altri, cioè del vettore con cui ha contrattato per conto del suo mandante”.

to ad un regime di responsabilità inderogabile), il *commissionnaire de transport* può inserire nei propri contratti clausole di esonero dalla responsabilità, che, pur essendo valutate dalla giurisprudenza francese in modo assai rigido, sono generalmente ritenute valide⁸¹.

Peraltro, nell'attuale vuoto normativo – se pure non si può condividere, in quanto palesemente improntata ad un approccio “legeforistico” – si può almeno comprendere l'opinione di quella parte della dottrina che afferma che “*le contrat de commission de transport (...) répond à ce besoin économique essentiel qu'est le transport multimodal*”⁸²: come è stato sottolineato anche dalla giurisprudenza francese, infatti, il *commissionnaire de transport* non si limita a “*exerce une mission de réception et de réexpédition de la marchandise selon les instructions qu'il reçoit de son client*”, ma – analogamente al vettore multimodale – “*se charge d'organiser et de faire exécuter tout ou partie du transport*”⁸³. Ciò anche tenendo conto che la giurisprudenza francese ha altresì affermato che “*un commissionnaire de transport est garant des faits du transporteur dès lors que le choix de celui-ci ne lui a pas été imposé par son commettant et qu'il ne peut dégager sa responsabilité au motif que le choix du transporteur lui a été imposé par un organisme public bénéficiant d'un monopole*”⁸⁴.

Naturalmente, per poter essere qualificato come *commissionnaire de transport*, sarà necessario che il soggetto cui viene affidato un determinato trasporto:

- (i) si sia *impegnato* a garantire l'esecuzione di (ed *effettivamente* faccia eseguire) un “trasporto multimodale”: pertanto, per la giurisprudenza francese, non sono *di per sé* sufficienti ai fini della qualificazione di *commissionnaire de transport* né la concreta esecuzione di un trasporto multimodale, in assenza di un espresso impegno in tale senso⁸⁵, né l'impegno ad esegui-

⁸¹ Cfr. *ex multis* Trib. Paris 18 aprile 1942, in *Bull. transp.*, 1943, 21; Cass. com., 20 maggio 1986, *ibidem*, 1986, 367.

⁸² Così DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, cit., pag. 101.

⁸³ Così App. Aix-en-Provence 21 novembre 2001, *Aig Europe Pfizer c. SNCM et al.*, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, 29. Nello stesso senso cfr. App. Versailles 6 maggio 2003, *SNC Federal Express International France c. Stém Optalmic-B & T et al.*, in *BTL*, 2003, 589; nelle *Observations* a tale decisione viene efficacemente sottolineato che “*compété tenu de son rôle de chef d'orchestre, ayant le choix et la responsabilité des divers maillons, le commissionnaire doit disposer du libre choix et de voies ou, au moins, des moyens*”. Analogamente, v. infine App. Versailles 25 novembre 1999, cit., secondo cui “*Lorsqu'un opérateur a émis un document de transport combiné “FLB 087480 FIATA Négociable” couvrant le transport depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination, il se confère la qualité de commissionnaire de transport dès lors qu'il est appelé à répondre envers le porteur de ce document, de la bonne exécution du transport ainsi que des divers intervenants mêmes non désignés par lui dans le cadre de l'exécution de cette prestation*”.

⁸⁴ Così Cass. Comm., 11 febbraio 2004, *Fabriques de tabac réunis s.a. et al. c. Worms services maritimes et al.*, in *Eur. Transp. Law*, 2005, 185.

⁸⁵ Cfr. Cass. Comm. 4 luglio 2000, *Deutch Ost Afrika Linie DOAL c. Caf France S.A. et al.*, in *Eur. Transp. Law*, 2000, 524, ove è stato affermato che “*Le transporteur maritime qui est lié par l'émission d'un connaissement concernant un transport de port à port n'encourt aucune responsabilité pour la partie terrestre du transport en tant que transporteur combiné lorsque la rubrique “lieu de prise en charge” et “lieu de livraison” de marchandises sont restées vierges*”.

re/far eseguire un trasporto multimodale, che poi, di fatto, si sia risolto in un trasporto unimodale⁸⁶;

- (ii) abbia piena libertà nella scelta delle modalità di esecuzione di tale trasporto⁸⁷.

Nonostante quanto sopra, non sono mancati neppure nella giurisprudenza francese casi in cui i giudici hanno fatto ricorso al “*network liability system*”⁸⁸ e alla c.d. *teoria dell'assorbimento*⁸⁹.

6. La giurisprudenza tedesca

Il *leading case* tedesco in materia ha risolto il problema della disciplina della responsabilità del vettore multimodale in maniera diversa a seconda che sia (o meno) possibile individuare la fase del trasporto in cui si è verificato il danno. In particolare si è affermato che: (i) qualora il danno *non* sia localizzato, il vettore multimodale è assoggettato al regime di responsabilità più favorevole all'interessato al carico, mentre (ii) quando il danno sia *localizzato*, il vettore multimodale sarà soggetto, in adesione al “*network liability system*”, al corrispondente regime di responsabilità della tratta in cui è avvenuto tale danno⁹⁰.

⁸⁶ Cfr. App. Paris 28 aprile 1989, *Scac Fultrans c. Stelvia (The Da Mosto)*, in *D.M.F.*, 1991, 254, secondo cui “*N'est pas fondée à se prévaloir de la qualification de commissionnaire de transport la société émettrice d'un connaissement de transport combiné, alors qu'il couvrait un trajet réalisé uniquement de port à port*”. Nello stesso senso, nella giurisprudenza inglese cfr. *The Chevalier Roze* [1983] 2 Lloyd's Rep. 438.

⁸⁷ Sul punto cfr. per tutti Cass. comm., 19 gennaio 1999, *Sonotrans c. Novotrans*, in *Dalloz*, 1999, n. 17, 243, con nota di DELEBECQUE, ove è stato affermato il principio secondo cui “*N'a pas la qualité de commissionnaire au sens de l'article 94 du Code de commerce, pour n'avoir pas eu la liberté du choix des voies et des moyens, la société qui, conformément aux termes du contrat de “ferroulage” conclu avec l'expéditeur, a confié les marchandises de ce dernier à la SNCF*”.

⁸⁸ Cfr. App. Versailles 25 maggio 2000, *Merz Conteneurs v. Brambi Fruits et al.*, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr, secondo cui ad un trasporto da Mombasa (Kenya) a Rungis (Francia) via Marsiglia si applica la convenzione di Bruxelles del 1924 con riferimento alla tratta marittima e l'art. 103 del *code de commerce* con riferimento alla tratta terrestre. Nello stesso senso App. Rouen 13 novembre 2001, *Via Assurance c. Gefco*, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, 30.

⁸⁹ Cfr. App. Aix-en-Provence 10 luglio 1984, *The Selandia*, in *D.M.F.*, 1987, 84 dove sono state applicate le Regole dell'Aja-Visby ad un trasporto multimodale marittimo-ferroviario, il quale, peraltro, non era stato contrattualmente pattuito come “multimodale”, ma semplicemente come “marittimo”.

⁹⁰ Cfr. Bundesgerichtshof 25 giugno 1987, in *TranspR.*, 1987, 447, con nota di HERBER. Una parte della dottrina ha condiviso il ragionamento seguito da tale sentenza con riferimento al “danno non localizzato”, affermando che soltanto il vettore multimodale è in grado di provare dove concretamente sia avvenuto il danno (o la perdita) della merce: v. PASCHKE, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, in KIANTOU-PAMPOUKI, *Multimodal transport*, cit., pag. 116, secondo cui “*The Court's starting point is the principle of procedural law, according to which the creditor is responsible for presenting and proving legally substantiated facts, whereas the deb-*

Parte della dottrina ha peraltro criticato tale pronuncia, affermando che, per determinare la disciplina applicabile ad un determinato trasporto multimodale, i giudici dovrebbero fare propria la c.d. "Sinn-und Zweckzusammenhang des Vertrages", ossia dovrebbero dare principalmente rilievo all'intenzione delle parti ed allo scopo del contratto, analogamente a quanto affermato dalla Corte Suprema americana nel caso *Kirby*⁹¹; tale dottrina, peraltro, ha precisato altresì che con riferimento al limite di responsabilità – indipendentemente dalla circostanza che il danno sia o meno localizzato ed in assenza di dolo o colpa grave (nei quali casi nessun limite è ammesso) – si dovrà fare riferimento al più alto tra i limiti di responsabilità previsti dai vari tipi di trasporto di cui si compone un determinato trasporto multimodale⁹².

L'ordinamento tedesco si è peraltro successivamente dotato di una disciplina riguardante il trasporto multimodale: la *Transportrechtsreformgesetz* del 25 giugno 1998⁹³ ha infatti modificato diverse disposizioni dell'*Handelsgesetzbuch* (c.d. "HGB") e, in particolare, i §§ da 451 a 452 del HGB, i quali prevedono, in estrema sintesi:

- (i) in caso di danno *localizzato*, l'applicazione del "network liability system", peraltro, con facoltà per le parti di applicare la disciplina generale sul trasporto prevista dallo stesso HGB;
- (ii) in caso di danno *non localizzato*:
 - (a) per i trasporti *non* comprendenti una tratta marittima, l'applicazione della disciplina generale sul trasporto prevista dallo stesso HGB;
 - (b) per i trasporti comprendenti una *tratta marittima*, l'applicazione della disciplina di cui sopra sub "a", con facoltà per le parti di riferirsi al limite di responsabilità previsto per la tratta marittima dalla disciplina (interna o internazionale) applicabile a tale tratta qualora essa non fosse parte di un trasporto multimodale.

Naturalmente, affinché le suddette disposizioni trovino applicazione in relazione ad un trasporto multimodale internazionale, il diritto tedesco dovrà trovare applicazione in virtù dei principi di diritto internazionale privato della *lex fori*.

Nonostante tale importante chiarimento normativo, la giurisprudenza tedesca

tor carries the burden proof for pleas by way of traverse, preemptory pleas and estoppels. To determine whether a norm or an objection is presented, it is decisive who asserts the rule and who the exception. According to the BGH, this principle of proof leads in the case of multimodal transport to a shift in the burden of proof at the expense of the multimodal carrier". Nello stesso senso cfr. PRUESSMANN-RABE, *Seehandelsrecht*, Muenchen, 1992, pag. 680.

⁹¹ V. retro, al precedente paragrafo 4, nota 53 e testo corrispondente.

⁹² Cfr. KOLLER, *Die Haftung bei unbekanntem Schadensort im multimodalen Verkehr*, in *Vers.R.*, 1989, pag. 769. Con particolare riferimento al problema del limite della responsabilità cfr. altresì l'ulteriore, diversa posizione di EBENROTH-FISCHER-SOREK, *Die Haftung bei unbekanntem Schadensort*, in *DB*, 1990, pag. 1073, i quali suggeriscono di utilizzare, in caso di danno non localizzato, una limitazione della responsabilità vettoriale basata sulla media aritmetica dei limiti previsti dalla normativa uniforme inderogabile applicabile a ciascuna tratta di cui si compone un determinato trasporto multimodale.

non ha mostrato univocità di vedute nell'applicare il "network liability system", con particolare riferimento alle fasi in cui le merci si trovano in area portuale per essere trasbordate da un mezzo di trasporto ad un altro. In particolare, l'*Oberlandesgericht* di Amburgo ha affermato che, il trasporto di merci scaricate da una nave tramite "mafi trailer" non costituisce una mera appendice al trasporto marittimo, ma rappresenta propriamente un trasporto terrestre, in relazione al quale non sono applicabili i limiti di responsabilità previsti dalle Regole dell'Aja-Visby, bensì quelli previsti dalla disciplina generale sul trasporto di cui all'HGB⁹⁴.

In una ancora più recente pronuncia, invece, il *Bundesgerichtshof* ha affermato che, nell'ambito di un trasporto multimodale marittimo-terrestre, la tratta marittima (e l'applicazione del relativo regime di responsabilità) non si conclude al momento della scaricazione delle merci dalla nave, ma al momento in cui le stesse sono effettivo trasbordate sul successivo mezzo di trasporto, restando inteso che, nella fase in cui le merci si trovano in area portuale, l'eventuale responsabilità del vettore multimodale per perdita o danno alle stesse dovrà essere individuata tramite la disciplina applicabile sul trasporto marittimo⁹⁵.

Conclusioni

L'analisi di cui ai precedenti paragrafi evidenzia che la grave lacuna normativa determinata dall'assenza di un regime uniforme regolante il trasporto multimodale si riverbera inevitabilmente nelle incerte e contrastanti soluzioni offerte dalla giurisprudenza italiana e straniera, la quale, lungi dal consolidare principi generali in materia, si muove il più delle volte in una logica "case-by-case". In questo senso, risulta 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"⁹⁶.

Come si è visto, infatti, i giudici italiani, inglesi, statunitensi e francesi offrono

⁹³ Su tale normativa cfr. per tutti HERBER, *The New German Transport Legislation*, in *Eur. Transp. Law*, 1998, pag. 591 ss.; ID., *New Maritime and Transport Legislation in Germany*, in questa *Rivista*, 2000, pag. 1049 ss.; PASCHKE, *Multimodal transport carrier liability and issues related to the bill of lading*, loc. cit.

⁹⁴ Cfr. *Oberlandesgericht Hamburg* 19 agosto 2004, *M/V Atlantic Concert*, in *TranspR*, 2004, 403.

⁹⁵ Cfr. *Bundesgerichtshof* 3 novembre 2005, in *Eur. Transp. Law*, 2006, 339.

⁹⁶ Così European Commission, *Intermodal Transportation and Carrier Liability*, edited by ASARIOTIS, BULL, CLARKE, HERBER, KJANTOU-PAMPOUKI, MORAN BOVIO, RAMBERG, DE WIT, ZUNARELLI, 1999, pag. 8.

soluzioni disparate al problema della responsabilità del vettore multimodale e non mostrano univocità di vedute neanche al loro interno, ora aderendo al “*network liability system*”⁹⁷, ora proponendo un approccio “*uniform*”. Tale ultimo approccio, in particolare, in alcuni casi si traduce nell’assoggettare il vettore multimodale al regime di responsabilità relativo alla tratta prevalente di cui è composto un determinato trasporto (c.d. *teoria dell’assorbimento*)⁹⁸, in altri casi, invece, assimila il vettore multimodale a figure tipiche dell’ordinamento della *lex fori* (come fa la prevalente giurisprudenza francese, che riconduce tale figura al *commissionnaire de transport*)⁹⁹ ovvero lo assoggetta a norme meramente interne (come fa la giurisprudenza italiana maggioritaria, applicando al trasporto multimodale la disciplina generale in tema di trasporto prevista dal codice civile¹⁰⁰).

Neppure la giurisprudenza tedesca – ancorché “forte” di una disciplina inter-nazionale la materia *de qua* – riesce a dare risposte certe al problema in esame, non essendo pacifico – nell’applicazione del “*network liability system*”, fatto proprio dall’HBG – dove finisca l’ambito di operatività di una determinata modalità di trasporto e dove cominci quello della successiva¹⁰¹.

La maggior parte delle decisioni esaminate, inoltre, dimostra una scarsa attenzione al rilievo dell’autonomia privata e, in generale, alle esigenze degli operatori di trasporto, i quali, ovviamente, auspicano la “*consistency*” delle soluzioni giurisprudenziali rispetto a prassi largamente accolte nel proprio ambito commerciale.

A quest’ultimo riguardo, occorre peraltro sottolineare che importanti segnali di “discontinuità” provengono da quelle decisioni (mi riferisco alla sentenza della Cassazione italiana del 6 giugno 2006¹⁰², al caso inglese *Bhatia Shipping v. Alcobex Metals*¹⁰³ e alla pronuncia resa dalla Corte Suprema statunitense nel caso *Kirby*¹⁰⁴), dove è stata posta al centro della *ratio decidendi* l’autonomia privata e, in generale, valorizzata la volontà delle parti nella “ricostruzione” della disciplina del contratto di trasporto multimodale.

Degni di apprezzamento sono poi i riferimenti presenti in tutte le decisioni appena richiamate (ma soprattutto nella sentenza *Kirby*¹⁰⁵) all’importanza della “*predictability*” nell’ambito del trasporto multimodale. Occorre peraltro evidenziare che tali sentenze, *da un lato*, rappresentano “punti di rottura” con riferimento a orien-

⁹⁷ *V. retro*, la giurisprudenza italiana, citata alla nota 16, quella inglese, citata alle note 37 e 41, quella statunitense, citata alle note 42 e 43, e quella francese, citata alla nota 88.

⁹⁸ *V. retro*, la giurisprudenza italiana, citata alla nota 15, quella inglese, citata alla nota 39, quella statunitense, citata alla nota 50, e quella francese, citata alla nota 89.

⁹⁹ *V. retro*, nota 74.

¹⁰⁰ *V. retro*, nota 14.

¹⁰¹ *V. retro*, note 94 e 95.

¹⁰² *V. retro*, nota 29.

¹⁰³ *V. retro*, nota 34.

¹⁰⁴ *V. retro*, nota 53.

¹⁰⁵ *V. retro*, nota 58.

tamenti in qualche modo “consolidati” (ancorché non sempre condivisibili) nei rispettivi ordinamenti giuridici, *dall’altro lato*, giungono a esiti fra loro assai distanti: aderendo la Cassazione del 6 giugno 2006 al “*network liability system*”, applicando semplicemente la disciplina prevista dalle parti del contratto di trasporto la sentenza *Bhatia Shipping* e, infine, inaugurando il c.d. “*conceptual approach*” la Corte Suprema nel caso *Kirby*.

Alla luce di quanto sopra, non si può che ribadire quanto già evidenziato in altra sede¹⁰⁶, ossia la necessità che il trasporto multimodale venga disciplinato da una convenzione di diritto materiale uniforme che tenga in debito conto le esigenze degli operatori del commercio internazionale e che permetta di superare le incertezze interpretative di fronte alle quali – come si è visto – si trova la giurisprudenza italiana e straniera.

Peraltro, tale disciplina uniforme e, in particolare, una auspicabile regolamentazione dello stesso in chiave di “*uniform liability*” (soluzione non soltanto suggerita dalla prevalente dottrina¹⁰⁷, ma condivisa dagli operatori del commercio internazionale¹⁰⁸) presuppone la “costruzione” di un “*sistema dei trasporti internazionali*” basato sul superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche¹⁰⁹, il quale sistema – ancorché agognato da parte della dottrina¹¹⁰ – non trova ancora univoche risposte nel tessuto normativo.

¹⁰⁶ Cfr. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 71-72; ID., *Il trasporto multimodale come “chiave di volta” del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, cit., pag. 1106-1109.

¹⁰⁷ Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., pag. 269; DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., *passim*, ma spec. pag. 18 e 171; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) – Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, pag. 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions, in Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980, G3 (ringrazio Filippo Lorenzon per avermi cortesemente messo a disposizione lo scritto, altrimenti irripetibile); KIANTOU-PAMPOUKI, *The general report*, cit., pag. 65; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, pag. 410; 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, pag. 32; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, cit., pag. 649; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, pag. 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in questa *Rivista*, 1973, pag. 246.

¹⁰⁸ Cfr. le soluzioni al questionario dell’UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13 gennaio 2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l’utilizzo dello *uniform liability system*.

¹⁰⁹ Per più ampie considerazioni sul punto sia ancora consentito il rinvio a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., pag. 69 ss.

¹¹⁰ Si vedano gli Autori richiamati nel mio lavoro *Il trasporto multimodale come “chiave di volta” del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, cit., pag. 1109, nota 14.

In questa situazione, pertanto, mentre a livello di *ius condendum* non ci si può che "accontentare" del "*maritime plus approach*" seguito nell'*UNCITRAL Draft Instrument*¹¹¹ e, anzi, auspicare il successo di tale nuovo strumento di diritto internazionale dei trasporti, a livello di "*diritto vivente*", non si può fare altro che suggerire alla giurisprudenza (ma non a quella tedesca, vincolata ormai da un dato normativo) di seguire (i) il "*conceptual approach*" inaugurato dalla giurisprudenza *Kirby*, o (ii), in subordine (nei casi in cui non risulti evidente quale sia la volontà delle parti ovvero nei trasporti multimodali non comprendenti una tratta marittima), la c.d. *teoria dell'assorbimento*, i quali approcci, pur negando natura autonoma al trasporto multimodale, almeno contribuiscono a fornire allo stesso una disciplina "*predictable*" (già all'inizio del viaggio) e uniforme, indipendentemente dal luogo dell'eventuale danno o perdita alle merci.

Ma, forse, tali suggerimenti e auspici sono del tutto inconferenti, essendo il panorama giurisprudenziale esaminato nel presente lavoro "il migliore dei mondi possibili", avuto riguardo a quanto affermato da un'eminente dottrina francese, che, interrogandosi retoricamente se la difficoltà di ottenere regole uniformi in tema di trasporto multimodale fosse "*véritablement un mal*", ha provocatoriamente risposto che "*les juristes ont souvent plus à gagner en cultivant la diversité plutôt que l'uniformité*"¹¹².

¹¹¹ V. retro, note 69 e seguenti e testo corrispondente.

¹¹² Così DELEBECQUE, *Le transport multimodal*, cit., pag. 112.