

## LE INIZIATIVE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IN MATERIA DI TRASPORTO MULTIMODALE

PROF. AVV. ENZIO VOLLI\*

1) La non operatività della Convenzione sul trasporto multimodale dal 1980<sup>1</sup> ed il sempre maggior impatto dal punto di vista economico e tecnico di tale modalità di trasferimento delle merci hanno indotto la Commissione Europea a studiare la possibilità di una regolamentazione (c.d. “regime”), che valesse a rendere uniformi le regole e a superare il diverso regime di responsabilità che si riscontra nei trasporti c.d. “misti” e la diversa soluzione data alla problematica nelle giurisdizioni dei Paesi dell’Unione. E’ stato così costituito un gruppo di lavoro formato da quattro noti giuristi (prof. Clarke – Cambridge; prof. Herber – Amburgo; Lorenzon – Southampton e Ramberg – Stoccolma) per la elaborazione di un progetto di normativa che merita attenta considerazione ed esame, pur rilevando che attualmente si trova in avanzata elaborazione il progetto generale Uncitral – destinato a – se non rivoluzionare – certamente incidere nel regime del trasporto marittimo,. Tanto più che l’elaborato comunitario prevede la non imperatività della disciplina rendendo, così, meno probabile la sua generalizzazione ed una uniformità della disciplina<sup>2</sup>.

Esaminata, se pur sinteticamente, la disciplina proposta (il “regime” come si esprimono gli Autori) si potrà dare risposta al quesito, che viene posto alla attenzione della comunità scientifica dagli stessi promotori e soprattutto dagli operatori, sulla opportunità e congruità di quanto proposto.

2) a) Il trasporto che si intende disciplinare si svolge almeno tra due differenti Stati utilizzando due diversi modi di trasporto da parte di un solo soggetto (“vettore integrale”), anche a mezzo di uno o più subvettori, quando (art. 2) la presa in carico oppure la consegna della merce avvenga in uno Stato della Comunità. Tale “regime”, però, non si applica se le parti non abbiano indicato che la disciplina non è applicabile<sup>3</sup>.

Si nota una contraddizione tra l’art. 1 (“regime” applicabile salvo volontà delle parti contraenti), e quanto è stabilito all’art. 4 (contenuto del documento di trasporto) che dispone [lettera a) dell’art. 4.1 n. 1], che il documento “deve” (*shall*) contenere una dichiarazione (*statement*) che il contratto è sottoposto al regime di cui alla convenzione. Contraddizione non adeguatamente superata dalla disposizione finale e di chiusura (art. 4 n. 2) ove si stabilisce che la mancanza di una qualsiasi indicazione come prescritta

---

\* Università di Trieste.

<sup>1</sup> Non ha avuto successo e non appare molto utilizzato lo strumento predisposto dalla Camera di Commercio Internazionale di Parigi del 1992 (le c.d. “tredici regole”).

<sup>2</sup> Va rilevato che l’esperienza ha già insegnato che solo quando una normativa recepisce una consuetudine solidamente instauratasi, un vero e proprio “uso”, incontra successo, diversamente resta un interessante esercizio accademico.

<sup>3</sup> E ciò potrebbe verificarsi ad esempio per poter essere soggetti ad altre condizioni nella limitazione del debito e nella responsabilità.

“non inficia la validità del contratto o la applicazione dei precetti del regime convenzionale”<sup>4</sup>.

La Convenzione del 1980 all’art. 3 prevede la sua applicazione, senza possibilità di deroga o necessità di richiamo, mentre invece – e naturalmente – le “tredici regole” della Camera di Commercio Internazionale sono applicabili solo a seguito di volontà delle parti.

b) Il “documento di trasporto” con le consuete indicazioni (art. 4) e con possibilità di inserire riserve (art. 5) costituisce prova presuntiva (*prima facie evidence*) del contratto (art. 6 n. 1), della presa in consegna della merce così come descritta (art. 6.2), e non è ammessa la prova contraria se il documento è emesso in forma negoziabile ed il portatore sia in buona fede (art. 6.2).

Non è chiarito quale sia e in conformità a quale ordinamento la “forma negoziabile”, né se il documento di trasporto acquisisca sostanza di “titolo di credito” o di documento di legittimazione o ancora di “titolo improprio”<sup>5</sup>. Né si precisa quale sia la legge della circolazione e se si tratti di documenti al portatore, all’ordine o nominativi?; e se siano suscettibili di pegno e di sequestro.

c) Il mittente è responsabile per indicazioni non esatte (art. 7). Particolare esame richiede la disciplina della responsabilità del “vettore integrale” e la possibilità di limitazione nonché quella della prescrizione per la azione di danni.

La responsabilità del “vettore integrale” (art. 8) si estende al trasporto in tutti i suoi segmenti senza distinzione sulle modalità di esecuzione (su strada, ferrovia, nave, aereo o come altro) a differenza, ad esempio, della CMR. Tale unitarietà trova riscontro nella teoria dei valori per il trasporto “misto” effettuato da un solo vettore, nel “trasporto cumulativo” e riguarda tanto la perdita che i danni alla merce, come anche quella per ritardo (art. 8.1) e stabilisce l’addebitabilità salvo che la causa sia data “da circostanze fuori da controllo”.

La formulazione ricalca quella che spesso denota la contrattualistica di *common law*, si scosta notevolmente da quanto previsto dalle attuali Convenzioni ed è più ampia dell’esonero per caso fortuito o fatti di forza maggiore. Tale disciplina è però più rigorosa di quelle discipline che riconoscono effetto esonerativo alla “diligenza” generica, all’ “aver assunto tutte le misure necessarie od opportune per evitare il verificarsi dell’evento dannoso”<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Non poche saranno le questioni che sorgeranno ove una direttiva o un regolamento comunitario mantenesse tale formulazione. Basta ricordare la discussa affermazione della Cassazione italiana – in contrasto con la giurisprudenza di tutti i Paesi comunitari – sulla necessità nelle lettere di vettura internazionali – del richiamo alla convenzione CMR.

<sup>5</sup> Non tutti gli ordinamenti (neppure comunitari) hanno elaborato la differenza nelle loro disposizioni precettive ad esempio: nell’ordinamento italiano tra quanto previsto dall’art. 1992 e dall’art. 2002 cod. civ.. Se il documento di trasporto non è titolo di credito può dirsi rappresentativo ex art. 1996 cod. civ. (Si ricordi che solo una normativa specifica quali gli artt. 1684 cod. civ. per la lettera di vettura, quelli 1791 – 1797 per la nota di pegno e la fede di deposito dei Magazzini generali, gli art. 460 e 964 cod. nav. per la polizza di carico e la lettera di trasporto aereo ne sanciscono la “rappresentatività”).

<sup>6</sup> - Convenzione multi modale 1980 art. 16: aver assunto tutte le misure ragionevoli.  
- Regole CCI 4 e 5 lett. D: esser incorso in errori o negligenze.

Si notano alcune particolarità nell'esaminare il ritardo (art. 8.2 e 8.3). Anzitutto la definizione del ritardo (mancata consegna nel termine fissato o in quello ragionevole) mentre si istituzionalizza una presunzione di perdita ove la consegna non avvenga nel termine di 90 giorni.

d) Il debito del vettore è limitato, in ipotesi di perdita, al massimo in 17 unità di conto per Kg di peso lordo (art. 9.1) e non eccede il limite della eventuale perdita totale (art. 8.3). In caso di ritardo il limite è fissato nel doppio del nolo dovuto per il trasporto<sup>7</sup>.

La limitazione non può essere invocata se il danno è dovuto ad un atto o ad una omissione personale ("fatto del debitore" di cui l'art. 1229 cod. civ.) compiuto con lo scopo di provocarlo (quindi dolo "intenzionale" per utilizzare una terminologia penalistica) o – con formulazione già utilizzata nelle Convenzioni internazionali – "temerariamente" e nella consapevolezza della probabilità del verificarsi (colpa non solo grave – 1229 cod. civ., ma "colpa con previsione"). Su questa qualificazione e su altre simili si è già avuto compiuto esame in dottrina e giurisprudenza<sup>8</sup>.

e) Le norme sulla responsabilità contrattuale trovano applicazione (art. 11) anche in caso di danni aquiliani per quanto riguarda "difese e limiti" previsti dal "regime"<sup>9</sup>. La risposta sembra dover essere positiva perché l'art. 14 prevede che ogni azione sia soggetta a decadenza se non viene dato inizio ad un procedimento giudiziale od arbitrale. Il termine fissato (anche se è possibile una estensione art. 14.3) è quello estremamente breve di 9 mesi (art. 14.1).

Per l'azione di rivalsa il termine è 90 giorni dal momento del pagamento stragiudiziale del danno o da quando è stata esercitata l'azione di danno.

- 
- Convenzione Bruxelles – Visby art. IV, 1 non da innavigabilità se non dovuta a mancanza di ragionevole diligenza, ma (art. III, 8) responsabilità per negligenza salvo i pericoli eccettuati (art. IV. 2) tra cui la colpa nautica.
  - Convenzione di Varsavia 1929 art. 20: avere assunto tutte le misure necessarie.
  - CMR art. 17.2: circostanze che il vettore non poteva evitare e non ovviabili.
  - CIM 1961/70 art. 27 come CMR.
  - Convenzione di Amburgo art. 5: assunzione di tutte le misure ragionevoli.
  - Convenzione di Montreal n1999 art. 18.2 responsabilità, salvo vizio proprio, difetto di imballaggio, eventi bellici, atti della pubblica autorità.

<sup>7</sup> Non può non osservarsi come il limite indicato è quantitativamente notevolmente diverso da quello di altre Convenzioni:

- Convenzione Multimodale 1980, art. 18: massimo 920 unità di conto per collo, o 295 per Kg lordo;
- Camera di Commercio Internazionale: 666,67 unità per collo o 2 per Kg lordo;
- Bruxelles – Visby art. IV. 5: 666 unità di conto per collo o 2 per Kg;
- Varsavia 1929 - 1975 art. 22: 17 diritti prelievo per Kg;
- C.M.R. art. 23: 8.33 unità di conto per Kg peso lordo;
- C.I.M. 1961/1970: 50 Franchi per chilo;
- Amburgo: 835 unità per collo o unità oppure 2,5 per Kg lordo;
- Montreal 1999 art. 22.3 17 diritti speciali di prelievo per Kg.

<sup>8</sup> V. le sentenze della Corte Costituzionale italiana a proposito dell'art. 423 cod. nav. da ultimo 15 giugno 2005, n. 199/05 e prima: 90/82 401/87; 420/91, 64/93, 71/03.

<sup>9</sup> Ma non è sufficientemente chiaro se ciò vale anche per la prescrizione (decadenza).

I termini per la denuncia dei danni per perdita o avaria della merce o per danni da ritardo sono estremamente brevi: per perdite o danni un solo giorno lavorativo dopo la consegna della merce, diversamente si ha presunzione di regolare riconsegna; i danni non apparenti debbono essere denunciati 6 giorni dopo, non la loro scoperta, ma la consegna. Se si procede ad una ispezione congiunta, il danno deve essere denunciato durante la ispezione stessa.

Per quanto riguarda il ritardo nessun riconoscimento dovrà essere corrisposto se la denuncia non è stata fatta entro 21 giorni correnti dalla avvenuta consegna o dalla messa a disposizione della merce.

Il “regime” proposto verrebbe a creare un nuovo e diverso regime nei trasporti internazionali, che difficilmente potrà trovare effettiva applicazione nei confronti dei vettori o di contraenti extracomunitari.

La derogabilità non ne comporta la “universalizzazione” neppure nell’ambito della Comunità, ma soprattutto il regime di responsabilità adottato, che riversa i danni da causa ignota, a fonte di circostanze eccezionali, sull’avente diritto alle merci, è in sostanza una generalizzazione, anche ai segmenti non marittimi del trasporto, del regime dei “pericoli eccettuati”, anche se deve dirsi spettare al vettore la prova del nesso eziologico tra le circostanze “fuori dal controllo” ed il danno che deve essere dalle stesse causato.

Certamente è necessaria una normativa che riguardi i trasporti multimodali, soprattutto con riferimento ai danni. (Per il vero in questo tipo di trasporto non solo ne è ignota la causa, ma anche in quale segmento del trasporto il danno si sia verificato).

Pur con eventuali possibili difformità di formulazione e di interpretazione, occorre, avvicinare e rendere quanto più uniformi le attuali Convenzioni di trasporto monomodale, in particolare per quanto riguarda il regime della responsabilità, per dopo così più facilmente proporre una normativa internazionale per il trasporto multimodale che abbia possibilità di essere definitivamente adottato. Nel frattempo si potrebbe forse raggiungere un accordo, solo con riferimento ai danni, sottoponendoli ad un regime unitario (come quello che la giurisprudenza italiana ha elaborato per i trasporti misti), ad esempio sottoponendoli alle regole sul trasporto in generale vigenti dello Stato di caricazione.

Va apprezzato lo sforzo della Comunità, forse non necessario alla vigilia della definitiva proposta della Convenzione Uncitral-C.M.I.